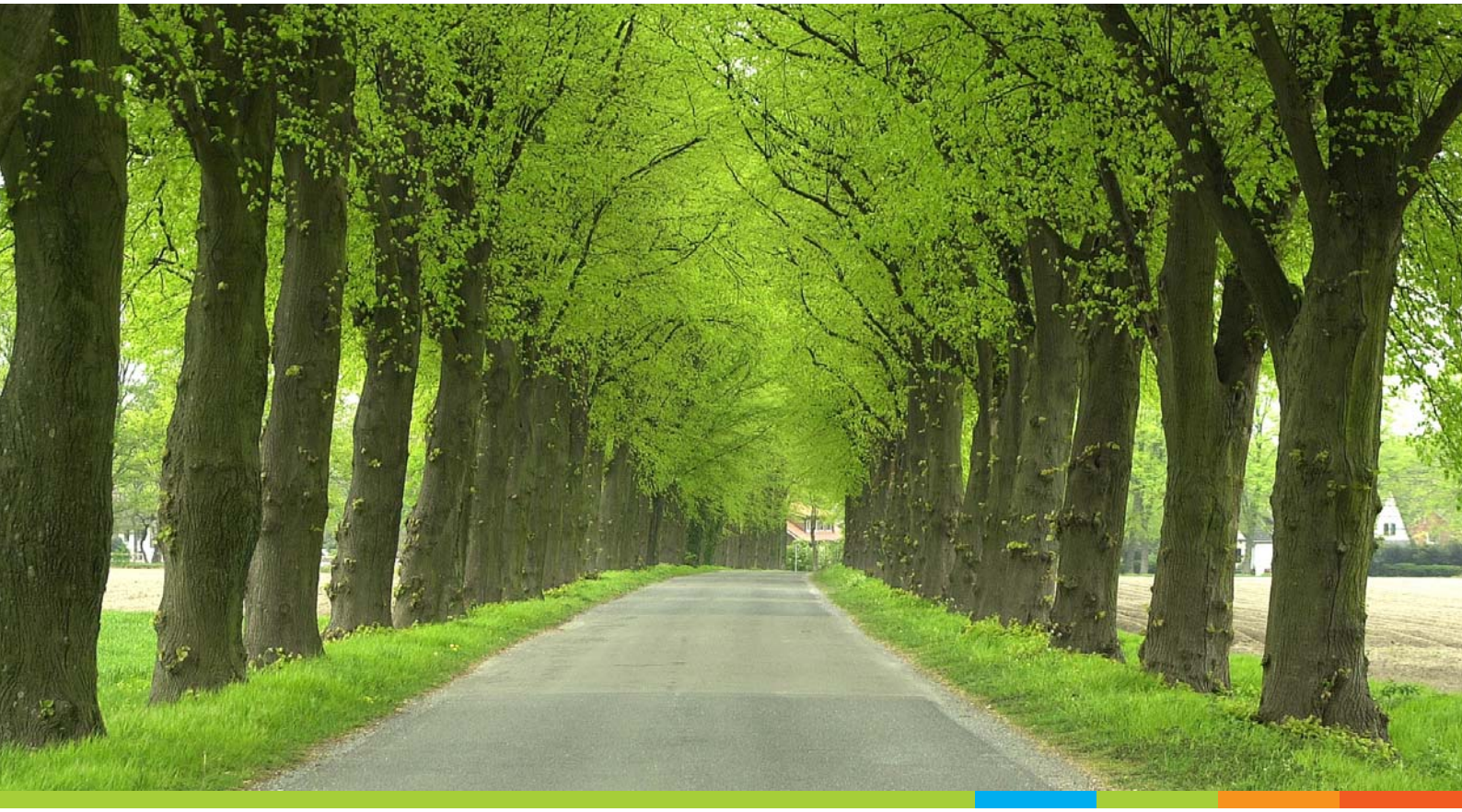
nua: natur- und umweltschutz-akademie nrw.



Alleen in NRW

100-Alleen-Initiative des Landes Nordrhein-Westfalen
Deutsche Alleenstraße (Teilabschnitt NRW)
13. Dezember 2006, Recklinghausen

NUA-Heft Nr. 22

IMPRESSUM

Herausgeber: Natur- und Umweltschutz-Akademie des Landes Nordrhein-Westfalen (NUA),
Siemensstraße 5, 45659 Recklinghausen,
Tel. 02361/305-0, Fax 02361/305-3340
E-Mail poststelle@nua.nrw.de, Internet http://www.nua.nrw.de

Dokumentation der Beiträge der Tagung „Alleen in NRW – 100 Alleen-Initiative des Landes NRW“ am 13. Dezember 2006 in Recklinghausen.

Veranstalter: Natur- und Umweltschutz-Akademie NRW (NUA) in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW (MUNLV) und der Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW (LNU)

nua: natur- und umweltschutz-akademie nrw.

Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen

Redaktion: Bernd Stracke, NUA (verantwortlich)

Titelfoto: Martina Wengelinski

Gestaltung: Martina Wengelinski

Druck: Völcker Druck Creative Medien, Boschstraße 10, 47574 Goch
Druck auf Recyclingpapier (aus 100 % Altpapier)

Ausgabe: 01/2008

ISSN: 1437-3416

Die NUA ist eingerichtet im Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV). Sie arbeitet in einem Kooperationsmodell mit den vier anerkannten Naturschutzverbänden zusammen (BUND, LNU, NABU, SDW).

Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen

BUND FREUNDE DER ERDE

NABU

Inhaltsverzeichnis

Einführung - Alleen in NRW - 100-Alleen-Initiative des Landes NRW
Minister Eckhard Uhlenberg 4

Grußwort - Alleen in Nordrhein-Westfalen
Dr. Norbert Heinen 6

Die Bedeutung von Alleen - warum wir sie schützen sollten
Mark vom Hofe 7

Alleen auf Gut Wendlinghausen
Joachim von Reden 14

Neue Alleen im Rhein-Erft-Kreis
Stefan Kitlas/Jörg Henschke 15

Alleen: Anforderungen an Pflanzmaterial, Herstellungspflege
Heinz Pieper 22

Alleen und Straßenplanung
Michael Heinze 26

ESAB/RPS und Alleenschutz
Prof. Albert Schmidt 30

Förderung und Umsetzung, Fördereckpunkte
Hans Leser 36

Die Deutsche Alleenstraße
Bernd Krebs 46

Perspektive Alleenstraße - Streckenabschnitt NRW
Rainer Fischer 48

Aktuelle Untersuchungen zum Lichtraumprofil an Alleenbäumen
Jungbaummanagement
Peter Uehre 55

Ergebnisvermerk 61

Tagungsprogramm 63

Alleen in NRW - 100-Alleen-Initiative des Landes NRW

Minister Eckhard Uhlenberg

Alleen sind eine Wohltat für unser Auge. Für unsere Kulturlandschaft sind sie von unschätzbarem Wert. Sie sind sozusagen Wahrzeichen unserer Regionen. Sie prägen das Bild vieler Landschaften und sind oft über die Region hinaus bekannt.

Unsere Alleen ziehen sich wie grüne Adern durch die Landschaft. Sie unterbrechen die landwirtschaftlichen Flächen. Je nach Jahreszeit teilen sie mit ihrem Grün das Gelb der reifen Kornfelder und machen unsere Landschaft dadurch abwechslungsreich. Oder sie zeigen uns durch die Herbstfärbung des Laubes, wie schön Alleen sind.

In Nordrhein-Westfalen gibt es rund 2.000 Alleen mit sehr unterschiedlichem Erscheinungsbild was die Baumartenzusammensetzung und das Alleenalter, aber auch was die jeweilige Alleenlänge angeht. Dies macht die Vielfalt im Erscheinungsbild unserer nordrhein-westfälischen Alleen aus.

- Alleebäume filtern Staub und Abgase aus der Luft. Als Kohlendioxid-Umwandler tragen sie zum klimatischen Gleichgewicht bei.

- Alleen spenden Schatten und bieten Brut- und Rastplätze für Vögel, Insekten und Kleinsäuger.

- Alleen sind eigenständige Lebensräume – und als eigene Lebenslinien verbinden sie getrennte Lebensräume miteinander. Sie bilden geradezu einen Brückenschlag von einem Ökosystem zum anderen.

- Alleen bieten uns Menschen Schutz vor Sturm und Kälte. Früher wurden die Zufahrten zu alten Höfen und Klöstern mit Obstbaum-Alleen bepflanzt, deren Früchte dann auch den Speisezettel bereicherten.

Heute können wir zwar Obstbaum-Alleen nicht mehr an viel befahrenen Straßen anlegen, aufgrund der Verkehrssicherheit. Wir wollen ja auch keine Auffahrunfälle provozieren aufgrund äpfelpflückender Verkehrsteilnehmer. Aber dort, wo sie hinpasst, hat eine Obstbaumallee durchaus ihren Reiz und ihre Berechtigung.

Ich halte die Neuanlage und Ergänzung von Alleen für eine historisch wichtige Aufgabe des Naturschutzes und der Heimatpflege.

Wir haben aus Fehlern der Vergangenheit gelernt.

In den vergangenen Jahrzehnten sind viele wunderschöne Alleen dem Straßenausbau zum Opfer gefallen.

Heute wissen wir: Die Alleen in NRW brauchen unbedingt unsere Fürsprache.

Erklärtes Ziel der Landesregierung ist, die Zahl der Alleen nicht nur zu halten, sondern zu vergrößern. Der Ministerpräsident hat die „100-Alleen-Initiative“ initiiert und so steht es auch in der Koalitionsvereinbarung. Mein Haus hat die Federführung zur Umsetzung des Programms. Die 100-Alleen-Initiative will die Neuanlage beziehungsweise Ergänzungspflanzung von Alleen erreichen.

Ich freue mich, dass diese unsere Initiative sowohl durch die Landwirtschaft als auch durch den Naturschutz breit unterstützt wird. Ich hebe hier den Kooperationswillen der Landesgemeinschaft Natur- und Umweltschutz (LNU), der Umweltverbände, der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW) und der Landwirte und Grundbesitzer hervor. Dafür herzlichen Dank.

Unsere Initiative wird ebenfalls mitgetragen durch das Verkehrsministerium, den Landesbetrieb Straßenbau NRW, die Bezirksregierungen, Kreise und Kommunen sowie durch die NRW-Stiftung.

Wir sind jetzt auch so weit, dass wir in Nordrhein-Westfalen den Schutz der Alleen im Landschaftsgesetz (§ 47 a) verankern. Die Beseitigung von Alleen ist demnach verboten und Neupflanzungen sollen rechtzeitig und in ausreichendem Umfang vorgenommen werden. Im Zuge von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können auch Alleen an Straßen angepflanzt werden.

Für das Jahr 2007 haben das Verkehrs- und das Umweltministerium jeweils 500.000 Euro zur Förderung der 100-Alleen-Initiative etatisiert. Die Zahl der meinem Hause vorliegenden Projektvorschläge kann ich nur als sehr ermutigend bezeichnen. Seit Anfang dieses Jahres sind im Umweltministerium über 200 Vorschläge eingegangen. Und nach Prüfung auf Realisierung liegen wir jetzt bei ungefähr 110 Projekten. Sechs Vorschläge konnten bereits umgesetzt werden, dort haben die Pflanzungen unter großer öffentlicher Beteiligung stattgefunden. Bis zum Frühjahr 2007 werden in NRW rund 20 Alleen neu gepflanzt sein.

Wir nehmen auch gerne noch weitere Vorschläge entgegen, für den Fall, dass von den genannten 110 Projekten einige nicht verwirklicht werden. Auch wenn es ein paar Alleen mehr würden als geplant, hätte ich nichts dagegen.

Meine Damen und Herren, halten Sie sich also nicht zurück, wenn Sie noch Vorschläge parat haben, denn die Zeit bis zur nächsten Pflanzperiode im Herbst vergeht schnell. Ich möchte nicht versäumen, auch etwas zur Deutschen Alleenstraße zu sagen. Der ADAC hat gemeinsam mit dem Deutschen Tourismusverband (und seinen Regionalverbänden) und der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald die „Arbeitsgemeinschaft Deutsche Alleenstraße e.V.“ gegründet. Diese Deutsche Alleenroute reicht von der Ostsee-Insel Rügen bis weit in den Süden zur Insel Reichenau im Bodensee.

Ich kann aus eigener Erfahrung sprechen: Es ist einfach ein wunderbares Erlebnis, mit dem Auto im Sommer bei strahlend blauem Himmel durch eine stattliche Allee zu fahren, über sich das geschlossene, schattenspendende Laubdach.

Wunderschöne Alleen haben wir in Nordrhein-Westfalen schon jetzt und wir werden, wo es geht, durch unser Alleen-Programm neue schaffen. Es wäre daher sehr schön, wenn die Deutsche Alleenstraße schon bald auch einen Schlenker durch Nordrhein-Westfalen machen würde.

Auf der Fachtagung hier und heute werden natürlich viele Impulse gegeben. Mein Ministerium bietet im Internet eine eigene Seite zur 100-Alleen-Initiative an - mit Informationen über aktuelle Themen, Fördereckpunkte und vieles mehr. Wir loben außerdem einen Fotowettbewerb zum Thema aus, auf den ich ausdrücklich hinweisen möchte. Senden Sie uns Ihre schönsten Alleenfotos. Die besten davon werden wir prämieren und zu einem Alleenkalender des Ministeriums für 2008 zusammenstellen.

Wir sind auf einem guten Weg und ich bin sehr zuversichtlich, dass es uns trotz mancher Schwierigkeiten gemeinsam gelingen wird, diese durchaus ehrgeizige, aber auch besonders schöne 100-Alleen-Initiative in den nächsten Jahren Wirklichkeit werden zu lassen. Wir werden damit den Alleenbestand in unserem Land erheblich vergrößern.

Bleibt mir noch, Ihnen und uns eine erfolgreiche Tagung zu wünschen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Eckhard Uhlenberg MdL
Minister für Umwelt und Naturschutz,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz
des Landes Nordrhein-Westfalen

Alleen in Nordrhein-Westfalen

Dr. Norbert Heinen

Aus der Sicht des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz kann ich die Aktivitäten zum Erhalt und zur Neuanlage von Alleen nur begrüßen. Das gilt sowohl für die von den Verbänden eingeleiteten Aktionen, wie vor allem für die 100-Alleen Initiative des Landes Nordrhein-Westfalen als Teil der Deutschen Alleenstraße. Es ist höchste Zeit, dass das Thema Alleen in seiner Bedeutung in Politik und Verwaltung erkannt wird und dass ein breites Bewusstsein in der Bevölkerung entsteht.

Es ist so, wie es mit vielen Problemen geht. Die Gefahren werden lange Zeit nicht erkannt, bis es zu spät oder beinahe zu spät ist. Was die Alleen angeht, so kann ich aus meiner eigenen, lange zurück liegenden, Erfahrung als früherer Landrat einige Fallbeispiele beitragen. So wurde ich verschiedentlich von Bürgern angerufen, wenn im Zuge des Ausbaus von Landesstraßen die Säge an Alleebäume angelegt wurde. Es war meist zu spät um noch eingreifen zu können. Oder ich kann mich an Bewegungen in Mecklenburg-Vorpommern erinnern, bei denen es nach 1989 in Verbindung mit der sicherlich notwendigen, aber verschiedentlich doch zu forschen und undifferenzierten Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur auch beim Straßenbau den Allee „an den Kragen“ ging. Die Hilferufe erreichten uns damals als RVDL. Wir haben uns den Aufrufen angeschlossen. Was daraus im Einzelnen geworden ist, weiß ich nicht. Aber es waren typische Vorgänge. Und es waren ernst zu nehmende Bürgerengagements. Sie bewiesen zweierlei: Einmal dass Bewusstsein der Bürger um eine von ihnen selbst erkannte Verantwortung für die Kulturlandschaft, und zum Anderen, die Erkenntnis, als freier Bürger Einfluss nehmen zu können. - Ein für den Menschen in den östlichen Bundesländern damals gänzlich neue und ungewohnte Erfahrung.

Es freut mich besonders, dass sich inzwischen eine breite Bewegung entwickelt hat, die auch von den Regierungen aufgenommen wurde. Als Rheinischer Verein beobachte ich das mit besonderem Interesse, weil wir ja von Anfang an den Aspekt des Schutzes der Kulturlandschaft als eines unserer Vereinsziele bestimmt haben. Das war damals noch lange nicht allgemein erkannt. Heute ist das natürlich anders. Und ich bin selbstbewusst genug, um zu sagen, dass wir an dieser Entwicklung einen erheblichen Anteil haben.

So stehen wir an Ihrer Seite, wenn es darum geht, die Alleen als Teil unserer Kulturlandschaft zu erhalten, zu schützen und weiter auszubauen. Und wir wissen, dass das möglich ist, ohne den Fortschritt und die strukturelle Entwicklung - was von Kritikern ja immer wieder angeführt wird - zu behindern. Man muss nur ein wenig mehr nachdenken. Zum Glück haben die Planer gerade in diesem Punkt in den letzten Jahren sehr viel dazu gelernt.

Alle Initiativen, Diskussionen und Tagungen, die diesem Ziel dienen, sind zu begrüßen und tragen ihren Anteil dazu bei, den Blick für die Anforderungen der Kulturlandschaft zu schärfen. Ihre heutige Tagung gehört auch dazu. Deshalb wünsche ich Ihnen viel Erfolg und vor allem eine weitere Verbreitung unseres gemeinsamen Anliegens in der Gesellschaft.

Anschrift des Verfassers

Dr. Norbert Heinen
Vorsitzender des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e. V.
Ottoplatz 2
50679 Köln

Die Bedeutung von Alleen – warum wir sie schützen sollten

Mark vom Hofe

Die Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt (LNU) hat sich seit etwa fünf Jahren äußerst intensiv mit dem bis dahin in einem Dornröschenschlaf vor sich hin schlummernden Kapitel Alleen beschäftigt – zumindest in Nordrhein-Westfalen spielten Alleen in der öffentlichen Diskussion keine Rolle, Protestströme angesichts gefällter Alleebäume wurden höchstens lokal, aber nicht landesweit wahrgenommen.

Allee bei Marl (Kreis Recklinghausen)

Den Ausschlag für die LNU, das Augenmerk stärker auf eines der prägendsten Elemente der Kulturlandschaft, nämlich die Alleen, zu legen, gaben Straßenbauer und Versicherungswirtschaft mit ihrer von langer Hand vorbereiteten Initiative, Alleen quasi per Richtlinie und Handlungsanweisung durch die Hintertür abzuschaffen. Ihr Ziel: Zwischen Straßenbaum und Fahrbahnrand muss zukünftig ein gewaltiger Abstand liegen – bis zu 20 Meter, in Kurven 25 Meter.

Zusammen mit ihren 80 Mitgliedsverbänden begann die LNU eine Bestandsaufnahme: Auf der einen Seite dokumentieren, wo in Nordrhein-Westfalen Alleen noch vorhanden sind, in welcher Länge und welcher Ausstattung; auf der anderen Seite aber vor allem zusammen mit den Heimatvereinen auflisten und darstellen, welchen gerade kulturhistorischen Wert Alleen in Nordrhein-Westfalen über Jahrhunderte gehabt haben und heute noch haben. Denn nach wie vor gilt:

Alleen prägen das Landschaftsbild

- ***Alleen schaffen Sympathie***
- ***Alleen prägen Landschaft***
- ***Alleen sind schlichtweg schön***
- ***Alleen gliedern und gestalten***
- ***Alleen können Geschichte und Geschichten erzählen***
- ***Alleen haben selbst Geschichte geschrieben***

Historisches Alleebild bei Hörstel-Bevergen

Angepflanzt wurden Alleen vielfach in kriegerischer Absicht: Die Soldaten sollten bei ihren Märschen geschützt sein gegen Hitze und Regen. Und obwohl Alleen so große Sympathie in der Bevölkerung genießen und Menschen voller Freude über die prachtvollen Alleen in Mecklenburg-Vorpommern berichten, unter denen hindurch sie während des Urlaubs ausgiebige, eindrucksvolle Fahrradtouren gemacht haben: Alleen werden immer weniger. Manchmal sind sie im Zuge von Straßenausbauten und der Ver-

breiterung der Fahrbahnen reduziert worden auf nur noch einseitige Baumreihen; viel öfter aber klaffen zwischen den einzelnen Alleebäumen gerade entlang von Bundes- und Landesstraßen, also Verbindungen von überregionaler Bedeutung, immer größere Lücken. Für abgängige, weil beschädigte Exemplare sind keine Nachpflanzungen erfolgt.

Alleen brauchen eine Lobby!

Alleen – in der Bevölkerung durchgängig als Bestandteil einer schönen Landschaft, als vertraute Heimat, generell als Schmuckstück wahrgenommen, haben bei denjenigen, die von Amts wegen für den Erhalt und die Pflege verantwortlich sind, offenkundig nur noch eine geringe Lobby. Vielmehr prägt sich bei Straßenplanern und Straßenunterhaltern das Bild von der angezogenen Handbremse ein: In gebannter Erwartung, dass möglicherweise aus Berlin demnächst die schon seit längerem diskutierten Richtlinien und Empfehlungen zum Verhältnis zwischen Straßenverkehr und Alleebaum kommen, grassiert seit einigen Jahren weitgehender Stillstand. Abwarten und nichts tun.

Auslöser dieser in weiten Teilen des Bundesgebiets spürbaren Zurückhaltung sind seit Jahren laufende Bestrebungen der Lobby der Straßenplaner und -bauer sowie der Versicherungswirtschaft, vorrangig Alleen, aber auch einseitige Baumreihen, als natürliche Feinde der Autofahrer zu betrachten. Die hohe Zahl an Unfalltoten im Zusammenhang mit Bäumen am Straßenrand hat insbesondere die Versicherungswirtschaft zu Gutachten veranlasst und daraus abgeleiteten Vorstößen, die Richtlinien und Empfehlungen für den Aufprall auf Bäume drastisch zu ändern. Die ersten Vorschläge gipfelten darin, zwischen Fahrbahnrand und Straßenbaum einen Abstand von 20 Metern, in Kurven von 25 Metern zu legen. Das wäre zum einen das Aus für neu zu begründende Alleen, denn sie würden nie das charakteristische Bild des sich über die Fahrbahn wölbenden Blätterdaches erreichen; zum anderen würden bei Nachpflanzungen Alleen quasi in der zweiten Reihe entstehen – ebenfalls eine Entwicklung des Landschaftsbilds, die aberwitzig und nicht vermittelbar ist und mit den klassischen, entlang auch von historisch bedeutsamen Fernwegen gelegenen Alleestrecken nichts mehr gemein hat.

Diese ersten Vorschläge wanderten nach heftigen Protesten von Umwelt- und Naturschutzverbänden erst einmal in die Schublade beim Bundesverkehrsministerium und seinen nachgelagerten Dienst- und Forschungsstellen - um schon bald in abgewandelter Form wieder aufzutauchen. Seither werden die Abstände zwischen Fahrbahn und Baum wie auf dem Basar gehandelt: Mal waren 12 Meter im Gespräch, dann sieben oder acht. Inzwischen wurden in den im Herbst 2006 in Kraft gesetzten ESAB für Bundesstraßen bis zu 4,5 Meter Abstand, etwa in Kurven oder an viel befahrenen Straßen, empfohlen. Viel mehr, das räumen Straßenbauverwaltungen inzwischen hinter vorgehaltener Hand offen ein, wird auch gar nicht möglich sein, weil das Geld für den notwendigen Flächenankauf nicht vorhanden ist. Die benötigten Flächen sind meist in den Händen der Landwirtschaft – die aber beschwert sich seit geraumer Zeit ohnehin lauthals, stets Flächen für andere Zwecke abtreten zu sollen und zu müssen, die für die landwirtschaftliche Nutzung aber dringend erforderlich sind. Bekanntlich allerdings regelt sich in den Geschäftsbeziehungen mit der Landwirtschaft das Meiste über das Geld – und Bauern stehen im Ruf, gut und zäh verhandeln zu können.

Baumunfälle –
trat der Baum auf die Fahrbahn?

Sicherlich steht außer Zweifel, dass über eine Zahl von 1600 Unfalltoten an bundesdeutschen Bäumen im Jahre 2001 nicht einfach zur Tagesordnung übergegangen werden kann. Doch ehe nach Maßnahmen gerufen wird, die auf ein Ende der Alleen, welche die Landschaft über Jahrzehnte, ja Jahrhunderte geprägt haben, hinauslaufen, muss Ursachenforschung betrieben werden. Ein erster einfacher wie unstrittiger Schluss: In keinem Fall ist ein Baum bösartig und urplötzlich auf die Fahrbahn getreten – es waren stets Autofahrer, die die Spur verlassen haben und auf einen Bahn trafen. Warum sich Autofahrer auf Abwege begaben, ist in rund drei Vierteln der Fälle auf subjektive Entscheidungen der Autolenker zurückzuführen: Ent-

weder überschätzten sie ihr Fahrvermögen bei der gewählten (überhöhten) Geschwindigkeit oder sie hatten zuvor zu tief ins Glas geblickt und sich einen überhöhten Alkoholpegel angetrunken. Schließlich haben sich Unfälle als Folge von Witterungseinflüssen ereignet: Nasses Laub, Glatteis, Schneeglätte – sämtlich Erscheinungen, auf die sich Menschen angesichts der Jahreszeit einstellen können. Nein: einstellen müssen!

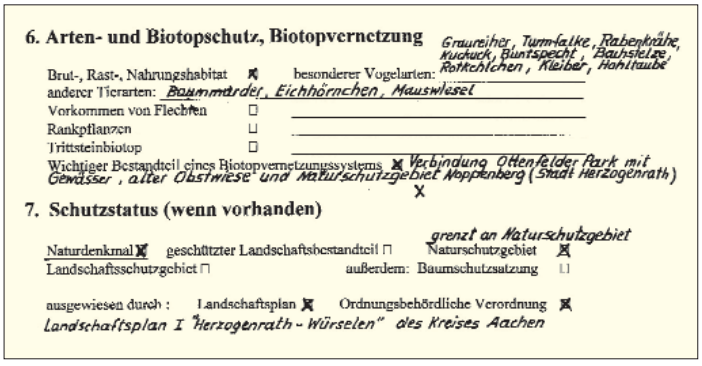
Geschwindigkeitsbegrenzungen sichern den Verkehr

Schließlich: Selbst wenn sich Unfälle an einer Allee häufen, aus welchen Gründen auch immer, kann daraus nicht zwangsläufig der Griff zur Säge folgen. Vielmehr sind den Baum und vor allem die Allee schonende, den Verkehr lenkende, intelligente Maßnahmen gefordert: Dazu zählen Leitplanken, die eine Allee nicht unbedingt schöner, aber sicherer machen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Überwachungskameras und „Starenkästen“, einschränkende Fahrbahnmarkierungen, an verschiedenen Stellen die Aufmerksamkeit besonders erhöhende und das Fahrverhalten verändernde Fahrbahnpflasterungen, um nur einige Möglichkeiten aus dem Katalog der intelligenten Lösungen zu nennen. Bäume, das sei in Erinnerung gerufen, sind in der Vergangenheit, um eine Verkehrsberuhigung am Ortseingang zu erreichen, bewusst in die Fahrbahnmitte gepflanzt worden – als Fahrbahnteiler, als Baumtor, um durch dieses „natürliche“, begrenzende Hindernis die Fahrgeschwindigkeit zu mindern.

Für den Wert von Alleen werben

Nordrhein-Westfalen, das in seinen Urlaubsprospekten nicht wie Mecklenburg-Vorpommern oder Brandenburg mit kilometerlangen, die Landschaft gliedernden und den Horizont prägenden Alleen aufwartet und auch nicht Bestandteil der Deutschen Alleenstraße ist, hat diese Entwicklung nicht ruhen lassen. *„Bevor wir keine Alleen mehr haben, müssen wir bei den Menschen für den Wert und die Geschichte von Alleen werben“,* beschloss die Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt (LNU) Nordrhein-Westfalen. Zusammen mit der bundesweit agierenden Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau (FLL), in der Landschaftsplaner, Landschaftsarchitekten und Baumschulen organisiert sind. Mit finanzieller Unterstützung des nordrhein-westfälischen Umweltministeriums startete die LNU ein Projekt, in der Bevölkerung und in den Behörden ein Bewusstsein für den auch psychologischen Wert von Alleen und Baumreihen zu wecken. In der LNU, die in Nordrhein-Westfalen wie BUND und NABU als Naturschutzverband anerkannt ist, sind gegenwärtig 80 regionale und lokale Vereine aus Nordrhein-Westfalen mit rund 300.000 Einzelmitgliedern zusammengeschlossen, die sich für den Erhalt von Natur und Landschaft einsetzen, Schwerpunkte im Arten- und Biotopschutz setzen und im Rahmen der Erholung in der freien Landschaft besonders deren ästhetische und (nah)-erholungsorientierte Funktion hervorheben.

Vielen dieser in der LNU vereinten Vereinen liegt der Erhalt der Kulturlandschaft mit ihren über Jahrzehnte, teilweise Jahrhunderte prägenden Elementen und Bestandteilen am Herzen: Dazu gehören zweifelsohne seit Generationen sich ins Gedächtnis eingeprägte Alleen entlang von alten Handelswegen, beispielsweise aus dem Rheinland über die bergischen Höhen durch das Sauerland in alte Residenz- oder Handelsstädte.


6. Arten- und Biotopschutz, Biotopvernetzung

Brut-, Rast-, Nahrungshabitat ☒ besonderer Vogelarten: Graureiher, Turmfalke, Rabenkrähe, Kuckuck, Buntspecht, Baumpieper, Rotkehlchen, Kleiber, Hohltaube

anderer Tierarten: Baummarder, Eichhörnchen, Mauswiesel

Vorkommen von Flechten ☐

Rankpflanzen ☐

Trittsteinbiotop ☐

Wichtiger Bestandteil eines Biotopvernetzungssystems ☒ Verbindung Ottenfelder Park mit Gewässer, alter Obstwiese und Naturschutzgebiet Noppenberg (Stadt Herzogenrath)

7. Schutzstatus (wenn vorhanden)

Naturdenkmal ☒ geschützter Landschaftsbestandteil ☐ Naturschutzgebiet ☒ grenzt an Naturschutzgebiet

Landschaftsschutzgebiet ☐ außerdem: Baumschutzsatzung ☐

ausgewiesen durch: Landschaftsplan ☒ Ordnungsbehördliche Verordnung ☒

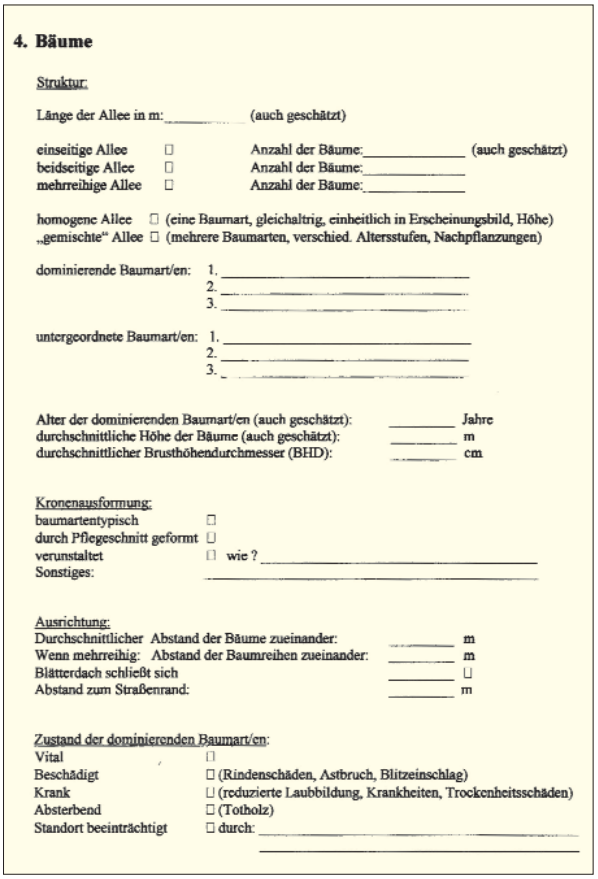
Landschaftsplan I "Herzogenrath - Würselen" des Kreises Aachen

Die ökologische Bedeutung von Alleen wurde durch die LNU- Umfrage dokumentiert

Sowohl

- unter dem Gesichtspunkt des Arten- und Biotopschutzes, des Biotopverbunds,
- unter dem Aspekt der Landschaftsästhetik, die Alleen als von Ferne sichtbare, die Landschaft gliedernde, zu jeder Jahreszeit prägende und bereichernde Bänder eine herausgehobene Bedeutung beimisst,
- wie als selbstverständlicher Bestandteil einer Kulturlandschaft, in der Alleen Windschutz geben und Schatten spenden, Grenzen ziehen zwischen privatem und öffentlichem Land, Verbindungen herstellen zwischen Weilern und Dörfern, zwischen dem Dorf und dem nahen Schloss oder zwischen Dorf und Gutshof oder
- wie als Naturdenkmal
- als auch schließlich als vertrautes Element der Heimat

genießen Alleen einen hohen Sympathiewert in der Bevölkerung, weil damit auch Vertrautheit, Wertschätzung für lieb Gewonnenes verbunden ist.



4. Bäume

Struktur:

Länge der Allee in m: _____ (auch geschätzt)

einseitige Allee ☐ Anzahl der Bäume: _____ (auch geschätzt)
beidseitige Allee ☐ Anzahl der Bäume: _____
mehrreihige Allee ☐ Anzahl der Bäume: _____

homogene Allee ☐ (eine Baumart, gleichaltrig, einheitlich in Erscheinungsbild, Höhe)
„gemischte" Allee ☐ (mehrere Baumarten, verschied. Altersstufen, Nachpflanzungen)

dominierende Baumart/en: 1. _____ 2. _____ 3. _____

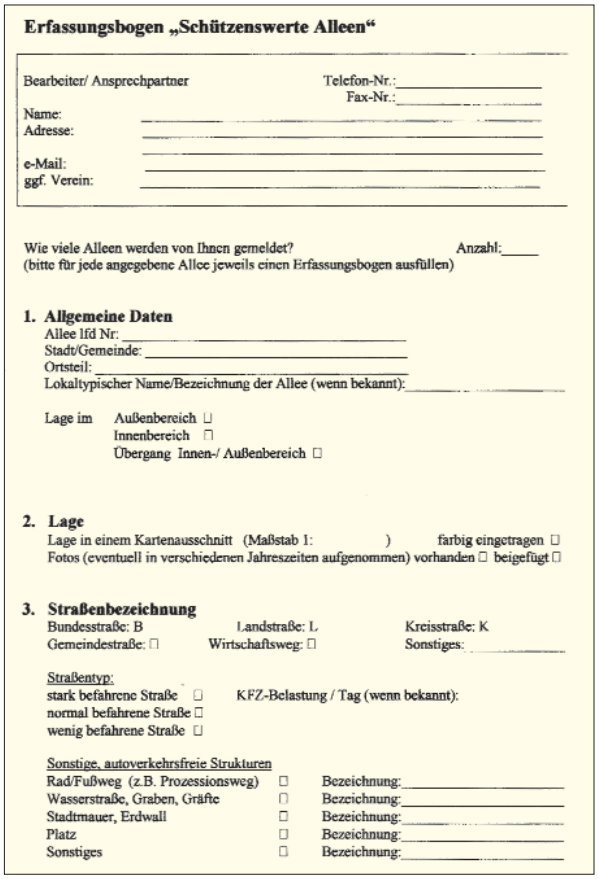
untergeordnete Baumart/en: 1. _____ 2. _____ 3. _____

Alter der dominierenden Baumart/en (auch geschätzt): _____ Jahre
durchschnittliche Höhe der Bäume (auch geschätzt): _____ m
durchschnittlicher Brusthöhendurchmesser (BHD): _____ cm

Kronenausformung:
baumartentypisch ☐
durch Pflegeschnitt geformt ☐
verunstaltet ☐ wie ? _____
Sonstiges: _____

Ausrichtung:
Durchschnittlicher Abstand der Bäume zueinander: _____ m
Wenn mehrreihig: Abstand der Baumreihen zueinander: _____ m
Blätterdach schließt sich _____ ☐
Abstand zum Straßenrand: _____ m

Zustand der dominierenden Baumart/en:
Vital ☐
Beschädigt ☐ (Rindenschäden, Astbruch, Blitzeinschlag)
Krank ☐ (reduzierte Laubbildung, Krankheiten, Trockenheitsschäden)
Absterbend ☐ (Totholz)
Standort beeinträchtigt ☐ durch: _____



Erfassungsbogen „Schützenswerte Alleen"

Bearbeiter/ Ansprechpartner Telefon-Nr.: _____
Fax-Nr.: _____
Name: _____
Adresse: _____
e-Mail: _____
ggf. Verein: _____

Wie viele Alleen werden von Ihnen gemeldet? Anzahl: ____
(bitte für jede angegebene Allee jeweils einen Erfassungsbogen ausfüllen)

1. Allgemeine Daten
Allee lfd Nr: _____
Stadt/Gemeinde: _____
Ortsteil: _____
Lokaltypischer Name/Bezeichnung der Allee (wenn bekannt): _____

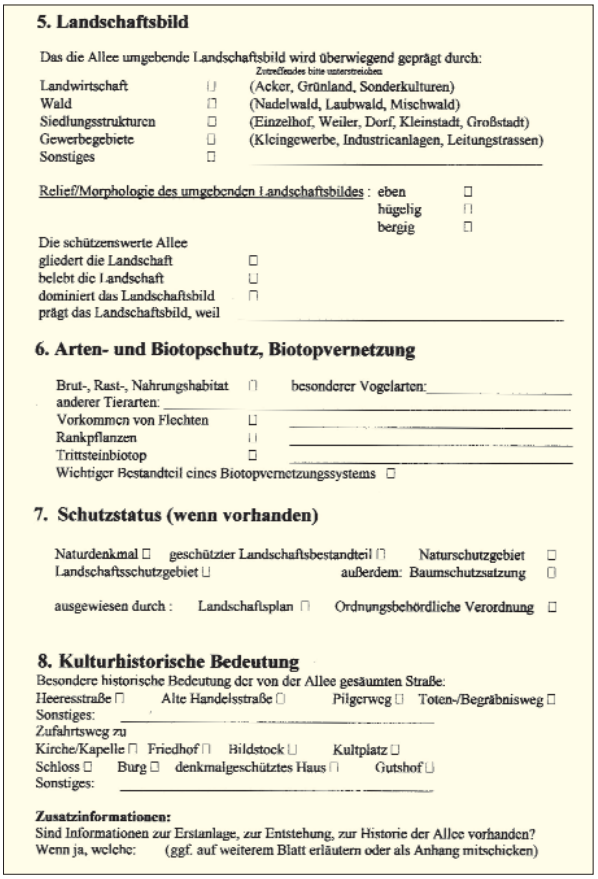
Lage im Außenbereich ☐
Innenbereich ☐
Übergang Innen-/ Außenbereich ☐

2. Lage
Lage in einem Kartenausschnitt (Maßstab 1:) farbig eingetragen ☐
Fotos (eventuell in verschiedenen Jahreszeiten aufgenommen) vorhanden ☐ beigefügt ☐

3. Straßenbezeichnung
Bundesstraße: B Landstraße: L Kreisstraße: K
Gemeindestraße: ☐ Wirtschaftsweg: ☐ Sonstiges: _____

Straßentyp:
stark befahrene Straße ☐ KFZ-Belastung / Tag (wenn bekannt):
normal befahrene Straße ☐
wenig befahrene Straße ☐

Sonstige, autoverkehrsfreie Strukturen
Rad/Fußweg (z.B. Prozessionsweg) ☐ Bezeichnung: _____
Wasserstraße, Graben, Gräfte ☐ Bezeichnung: _____
Stadtmauer, Erdwall ☐ Bezeichnung: _____
Platz ☐ Bezeichnung: _____
Sonstiges ☐ Bezeichnung: _____



5. Landschaftsbild

Das die Allee umgebende Landschaftsbild wird überwiegend geprägt durch:
Zutreffendes bitte unterstreichen
Landwirtschaft ☐ (Acker, Grünland, Sonderkulturen)
Wald ☐ (Nadelwald, Laubwald, Mischwald)
Siedlungsstrukturen ☐ (Einzelhof, Weiler, Dorf, Kleinstadt, Großstadt)
Gewerbegebiete ☐ (Kleingewerbe, Industricanlagen, Leitungstrassen)
Sonstiges ☐ _____

Relief/Morphologie des umgebenden Landschaftsbildes: eben ☐
hügelig ☐
bergig ☐

Die schützenswerte Allee
gliedert die Landschaft ☐
belebt die Landschaft ☐
dominiert das Landschaftsbild ☐
prägt das Landschaftsbild, weil _____

6. Arten- und Biotopschutz, Biotopvernetzung

Brut-, Rast-, Nahrungshabitat ☐ besonderer Vogelarten: _____
anderer Tierarten: _____
Vorkommen von Flechten ☐ _____
Rankpflanzen ☐ _____
Trittsteinbiotop ☐ _____
Wichtiger Bestandteil eines Biotopvernetzungssystems ☐

7. Schutzstatus (wenn vorhanden)

Naturdenkmal ☐ geschützter Landschaftsbestandteil ☐ Naturschutzgebiet ☐
Landschaftsschutzgebiet ☐ außerdem: Baumschutzsatzung ☐

ausgewiesen durch: Landschaftsplan ☐ Ordnungsbehördliche Verordnung ☐

8. Kulturhistorische Bedeutung
Besondere historische Bedeutung der von der Allee gesäumten Straße:
Heeresstraße ☐ Alte Handelsstraße ☐ Pilgerweg ☐ Toten-/Begräbnisweg ☐
Sonstiges: _____
Zufahrtsweg zu
Kirche/Kapelle ☐ Friedhof ☐ Bildstock ☐ Kultplatz ☐
Schloss ☐ Burg ☐ denkmalgeschütztes Haus ☐ Gutshof ☐
Sonstiges: _____

Zusatzinformationen:
Sind Informationen zur Erstanlage, zur Entstehung, zur Historie der Allee vorhanden?
Wenn ja, welche: (ggf. auf weiterem Blatt erläutern oder als Anhang mitschicken)

Alleen-Erfassungsbogen der LNU

Präsentation der ersten „Allee des Monats“ mit der damaligen Umweltministerin Höhn

Die LNU-Mitgliedsverbände haben inzwischen in Nordrhein-Westfalen aus ihrer lokalen und regionalen Kenntnis heraus eine Fülle von sehr alten, prägenden, gut erhaltenen, weil ständig nachgepflanzten Alleen an Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen auf vorbereiteten Fragebögen detailgetreu dargestellt – ein Jahr lang hat die LNU alle vier Wochen eine „Allee des Monats“ präsentiert, bei der die Unterschiedlichkeit, die Regionalität, die Reife und Prägung in der Landschaft wie auch die Zukunftschancen an Ort und Stelle erläutert und mit der regionalen Polit-Prominenz im Gespräch für das Anliegen geworben wurde.

Die kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit hat die Fraktionen im Düsseldorfer Landtag auf die Aktion aufmerksam werden lassen, was sich in einer zunehmenden Präsenz von Abgeordneten vor Ort bei den jeweiligen Terminen ablesen ließ – es dauerte nicht lang, dass die verkehrs- und umweltpolitischen Sprecher der Fraktionen im Dialog mit der LNU und der FLL zu erkennen gaben, dass ihnen Axt und Säge nicht als das geeignete Lösungsinstrument im Konflikt zwischen Verkehrssicherheit und Landschaftsästhetik erscheinen. Die Lobbyarbeit führte schließlich zu einer Landtagsdebatte, in der sich alle ausdrücklich zum Schutz von Alleen und Baumreihen bekannten, der Wirtschafts- und Verkehrsminister es sogar als die ureigenste Aufgabe der Straßenbauverwaltung ansah, Alleen an Landesstraßen zu pflegen und nachzupflanzen und schließlich bei der Novelle des Landschaftsgesetzes von Nordrhein-Westfalen im Frühjahr 2005 Alleen einen ausdrücklichen Schutz im Gesetz erfuhren:
Gemäß § 47 sind sie jetzt wie Wallhecken gesetzlich geschützte Landschaftsbestandteile – ihr Schutz ist also nicht von Wohl und Wehe der jeweiligen Kreispolitiker abhängig, die darüber zu entscheiden haben, ob sie eine Allee mit einem Schutzstatus versehen wollen oder darauf lieber verzichten, um sich beim Ausbau der Straße nicht eigene Fesseln angelegt zu haben. Dieser Sorgen sind sie glücklicherweise durch einen couragierten Landtagsbeschluss enthoben worden. Und auch der Entwurf des von der seit Mitte 2005 im Amt befindlichen Landesregierung aus CDU und FDP vorgelegten Landschaftsgesetzes bestätigt den ausdrücklichen Schutz der Alleen. Allerdings fehlt, das bemängelt die LNU, noch ein Passus, demzufolge an einer zentralen öffentlchen Stelle ein Alleenkataster geführt wird.

Präsentation der (vorerst?) letzten „Allee des Monats“ mit Umweltminister Uhlenberg

Was nützt der Schutz, wenn die Pflege fehlt?

Alleen sind zwar schön und landschaftsbelebend – aber sie verlangen Pflege, wie Streuobstwiesen. Alleen müssen zweimal im Jahr kontrolliert werden, einmal im belaubten, einmal im unbelaubten Zustand, um feststellen zu können, wie gut es den Bäumen geht, ob sie sich behindern, ob sie Beschädigungen etwa im Begegnungsverkehr, beim Winterdienst, durch hohe Aufbauten von Lastwagen haben hinnehmen müssen, ob Äste trockengefallen sind oder bei Stürmen und Gewitter sich gelöst haben. Alleen brauchen diese Kontrolle und ein gewisses Maß an Pflege. Dazu gehören vor allem aber Nachpflanzungen: Wenn ein Baum nicht mehr zu halten ist, muss die Lücke schon bald geschlossen werden. Doch dieser Aufgabe haben sich in der Vergangenheit an bestehenden Alleen die Baulastträger gern entledigt: Weil das nötige Geld fehlt, wie schnell gesagt wurde. Es wurden eher Gelder in Neuanpflanzungen von Sträuchern oder Obstbäumen gesteckt, als schon mehrfach verpflanzte Hochstämme in vorhandene Alleen zu integrieren.

Um diesem Manko abzuhelfen, könnten beispielsweise Eingriffsverwaltungen angesprochen werden, nicht Ausgleichsmaßnahmen anzuordnen - da wo möglicherweise mal gerade eine Fläche vorhanden ist - sondern Ersatzgelder einzunehmen, die zweckgebunden in die Pflege prägender vorhandener Alleen fließen. Oder die Verkehrsminister der Länder springen unisono endlich über ihren Schatten und erklären Alleen nicht nur ausdrücklich als erhaltenswerten Bestandteil des deutschen Straßennetzes, sondern stellen dafür in ihren Etats einen ausreichend gefüllten Ansatz zur dauerhaften jährlichen Pflege beziehungsweise Nachpflanzung zur Verfügung. In Nordrhein-Westfalen bestätigte der Staatssekretär des Verkehrsministeriums der LNU schriftlich, dass die Straßenverwaltung die landesweit größte Pflegerin von Bäumen sei. Doch was nützt dieses selbst zugelegte Attribut, wenn die kontinuierliche Nachpflanzung gerade an Landesstraßen immer noch einem Strauß von Bedenken der Straßenbauer gegenüber steht und erst auf Druck des Ministerpräsidenten auch im Verkehrsministerium konkretere Überlegungen angestellt wurden, an welchen Streckenstücken doch Bäume angepflanzt werden könnten.

Alleen als Tourismus-Faktor

Selbst wenn Nordrhein-Westfalen noch nicht Bestandteil der seinerzeit unter Beteiligung des ADAC (!) entwickelten Deutschen Alleenstraße ist – die bisherigen fundierten Erkenntnisse der mit Kommunen und Straßenbauämtern abgestimmten LNU-Studie geben Anlass zu einem berechtigten Antrag, die Deutsche Alleenstraße im Westen der Republik mit zusätzlichen „Ästen“ oder Abstechern zu erweitern oder ihr ein Pendant mit anderen westlichen Bundesländern zur Seite zu stellen: Kein anderes Bundesland als Niedersachsen kann beispielsweise auf so knorrige windschiefe Alleen wie in Ostfriesland verweisen. Sie sind auch immer wieder auf Kalendern oder in Prospekten über die Urlaubsregion Ostfriesland zu bewundern. Die LNU hat inzwischen an die Deutsche Alleenstraße, deren Mitglied sie ist, den Antrag gestellt, Nordrhein-Westfalen in die Alleenstraße aufgrund eines von der LNU erarbeiteten Routenvorschlags einzubinden.

Kranenburg um 1950

Alleen sind ein Tourismus-Faktor; in weniger klassischen Urlaubsgebieten außerhalb von Küste und Alpen stehen besonders die Naherholungssuchenden aus den Ballungsregionen im Mittelpunkt des Interesses wie auch Kurzurlauber: Sie sind für einen Landstrich zu gewinnen, wenn ihnen, wie es in der Begründung für die Ausweisung eines Landschaftsschutzgebietes heißt, die „Vielfalt, Eigenart und Schön-

heit einer Landschaft“ nahegebracht wird. Und zu diesen prägenden Elementen einer Landschaft, schon in der Anfahrt dahin, gehören besonders Alleen, weil sie zu jeder Jahreszeit faszinierende Eindrücke vermitteln; natürlich besonders in der Vegetationsphase, weil nur dann das eindrucksvolle, die Straße überspannende Laubkleid wie ein Tunnel zu sehen und mitzuerleben ist.

rga. Samstag, 19. Juli 2003 BERGISCHES LAND 19

Rettung für den grünen Tunnel

Bärbel Höhn kürt die erste „Allee des Monats“: Aktionsreihe will ein Stück Natur- und Kulturgeschichte erhalten.

Von Kerstin Neuser

Radevormwald/Remscheid. NRW-Umweltministerin Bärbel Höhn hat die Landstraße zwischen Lennep und Beyenburg zur ersten „Allee des Monats“ gekürt. Zum Auftakt einer Aktionsreihe des Umweltministeriums mit der Landesgemeinschaft für Naturschutz und Umwelt (LNU) würdigte Höhn als Schirmherrin die Allee als „vorbildlich“. Nachhaltige Pflege und Nachpflanzungen haben laut LNU den historischen Charakter der Allee über die Jahrhunderte erhalten.

Das ist nicht allerorts der Fall – und könnte demnächst noch schwieriger werden: Laut LNU läutet Verkehrsminister Stolpe dass „Todesglöcklein für Alleen und Baumreihen“. Um Unfälle zu vermeiden und den Weg für den Straßenausbau frei zu machen, plane er eine Richtlinie, nach der Bäume künftig mindestens fünf Meter vom Straßenrand entfernt stehen müssen. Alte oder kranke Bäume könnten nicht mehr an Ort und Stelle nachgepflanzt werden, sondern im Zickzack-Kurs ersetzt. Ob Grundstückseigentümer dafür Land abzwacken würden, sei fraglich. Zudem bildeten Bäume fünf Meter vom Straßenrand entfernt nicht mehr das typische geschlossene Laubdach.

Die vor allem bei Motorradfahrern beliebte Uelfe-Wuppertal-Straße zwischen Radevormwald und Dahlhausen entlang der Wupper beispielsweise werde so nach und nach komplett verschwinden: „Dort kann durch die Tallage gar nicht im Abstand von fünf Metern nachgepflanzt werden“, erklärte Angelika Körner von der LNU.

Ziel der gemeinsamen Aktion von Landesumweltministerium und LNU ist es, die Öffentlichkeit für das Thema zu sensibilisieren. Selbst der ADAC unterstütze die Aktion, die ein Stück Natur- und Kulturgeschichte retten soll. Wie wertvoll Alleen sind, machte Höhn deutlich: „Ich bin vielleicht drei Minuten später am Ziel, wenn ich vernünftig durch eine Allee fahre – aber ich habe auch ein großes Naturerlebnis erlebt.“

Quelle: Remscheider General-Anzeiger

Unterwegs unter einem grünen Laubdach: Die Landstraße zwischen Lennep und Beyenburg (Schwelmer Straße) wurde von NRW-Umweltministerin Bärbel Höhn gestern zur ersten „Allee des Monats“ gekürt. Foto: Michael Sieb

Alleen als Sympathieträger werden in der Presse gerne aufgegriffen

Alleen gehören somit zu den so genannten „weichen“ Standortfaktoren, weil insbesondere sie das Gefühl von Geborgenheit, Nostalgie und Heimat vermitteln und beim Gang durch eine Allee auf ein Kloster, einen Gutshof, einen Landgasthof oder ein Schloss das Gefühl von Schönheit und Ästhetik aufkommen lassen und damit das Bewusstsein und den Blick für Natur als Wert schärfen. Alleen verkörpern in sich die einmalige Chance, Sympathieträger zu sein – bei dieser Wertschätzung in der Bevölkerung wird es den Totengräbern der Alleen an befahrenen Straßen zunehmend schwerer fallen, für den Verlust von Alleen aus verkehrstechnischer Sicht noch Befürworter zu finden.

Weitere Informationen:
Broschüre „Schützenswerte Alleen und Baumreihen in Nordrhein-Westfalen“, hrsg. von der Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt (LNU),
Heinrich-Lübke-Straße 16,
59759 Arnsberg (Hüsten);
Tel.: 02932/4201; Fax: 02932/54491;
Mail: LNU.NRW@t-online.de
Internet: www.lnu-nrw.de

Anschrift des Verfassers

Mark vom Hofe
Vorsitzender der Landesgemeinschaft
Naturschutz und Umwelt (LNU)
Heinrich-Lübke-Straße 16
59759 Arnsberg

Alleen auf dem Gut Wendlinghausen

Joachim von Reden

Gerne berichte ich als Bio-Bauer, der einen ökologischen 300 Hektar Betrieb in Lippe in OWL bewirtschaftet, von unseren Erfahrungen mit dieser Allee.

Als mich Regierungspräsidentin Thomann-Stahl ansprach, ob ich die Initiative 100 Alleen für NRW unterstützen wolle, habe ich sofort und gerne zugesagt, so dass in wenigen Wochen Planung, Antragsstellung und die Realisierung umgesetzt werden konnten. Sehr kompetente Bearbeiter bei der Bezirksregierung Detmold, Frau Dr. Röder, von der Biologischen Station Lippe, dem Träger dieser Allee, sowie eine sehr erfahrene, benachbarte Baumschule haben unser Engagement begleitetet.

Der Ministerpräsident von NRW Dr. Rüttgers hat die zukunftsweisende Initiative ins Leben gerufen, und es war mir eine große Freude und Ehre am 2. März 2006 gemeinsam mit ihm, mit Minister Uhlenberg, mit der Regierungspräsidentin Thomann-Stahl, dem Landrat des Kreises Lippe Herrn Heuwinkel und Bürgermeister Ehlert Hand anzulegen und in OWL die Erste und in NRW die Zweite von 100 Alleen auf dem Gut Wendlinghausen zu pflanzen. Ein großes Medienecho und viele zustimmende Komplimente und Kommentare folgten diesem Tage.

Im 18. Jahrhundert existierten auf dem Gut Wendlinghausen etwa 11.500 laufende Meter Hecken und Alleen, die im Zuge von Flurbereinigungen und anderen Umstrukturierungen größtenteils vernichtet wurden. Auf alten Karten ist dies wunderbar dokumentiert. Meine Vision, an der ich arbeite, ist die Rekultivierung dieser Biotopvernetzung, die für die Natur aber auch für die Menschen, die diese Natur erleben, ganz viele wichtige, schöne und befriedigende Erfahrungen ermöglicht. Entlang von regionalen Straßen mit geringem Verkehrsaufkommen können so kostengünstig auch die enormen Belastungen in den Städten mit Feinstäuben reduziert werden. Eine Eichenallee wird nicht für Jahrzehnte sondern für Generationen gepflanzt, und da ich in 17. Generation unseren Betrieb bewirtschaften darf, wollte ich hiermit auch ein symbolisches Zeichen setzten.

Bei der Fläche, auf der die Allee entlang einer jahrhundertealten Trift gepflanzt wurde, handelt es sich um eine offene Feldflur, in der eine ökologische Aufwertung wichtig ist. Neben der landschaftsästhetischen Bereicherung erfüllen die Alleebäume hier mit den später ausladenden Kronen, anders als Bäume im Waldbestand, für viele Tiere wie Fledermäuse, Insekten, und Vögel wichtige Funktionen als Nahrungs- und Bruthabitat. Insbesondere die sich in NRW auf dem Rückzug befindliche Eiche hat hier eine große Bedeutung.

Wenn täglich in NRW rund 20 Hektar Freiraum in Anspruch genommen werden, wollte ich hiermit auch darauf hinweisen, dass die dafür notwendige Kompensation auch und gerade für die als Land- und Forstwirte tätigen Unternehmer erleichtert und ermöglicht werden sollte. Das neue Landschaftsgesetz ist verabschiedet, aber die Durchführungsverordnungen werden noch verhandelt. Ich rufe alle Beteiligten auf, das Kirchturmdenken, nur in der eigenen Kommune oder Behörde zu agieren, zu verlassen und übergreifend in den Naturräumen zu denken, die ganz sicher nicht durch Kreisgrenzen definiert sind.

Sehr direkt sei auch gesagt, dass wir Land- und Forstwirte oft verunsichert sind, wenn Planer oder Behörden von uns Eingriffe verlangen, weil auch Gesetze umgesetzt werden, die unnötig sind. Später werden dann in den Durchführungsverordnungen Regelungen getroffen, oft zum Nachteil der Grundeigentümer und Land- und Forstwirte, mit der Begründung, dass der gesetzliche Rahmen dies ermögliche oder erfordere. Um so wichtiger ist bei dieser Initiative „100 Alleen für NRW“, dass alles auf Freiwilligkeit beruht und der betroffene Grundeigentümer „nur“ seine Fläche zur Verfügung stellt.

Es reicht nicht aus, dass wir bei uns 50 Bäume aufgereiht in die Erde pflanzen, sondern diese 100 Alleen-Initiative muss möglichst vielen Bürgern als zukunftsweisendes Projekt für die nächsten Jahrzehnte kommuniziert werden.

Ich habe dem Ministerpräsidenten zugesagt, dass wir bei den vielen Aktivitäten auf dem Gut Wendlinghausen mit jährlich etwa 100.000 Besuchern auf die neue „Rüttgers-Allee“ hinweisen werden nach dem Motto: „Tue Gutes und rede darüber!!“. Wir freuen uns über alle Wanderer, Fahrradfahrer, Motorrad- und Autofahrer, die in den nächsten Jahren und Jahrzehnten entlang dieser Eichen-Allee das schöne Lipperland erleben werden.

Anschrift des Verfassers

Joachim von Reden
Gut Wendlinghausen
32694 Dörentrup

Neue Alleen im Rhein-Erft-Kreis

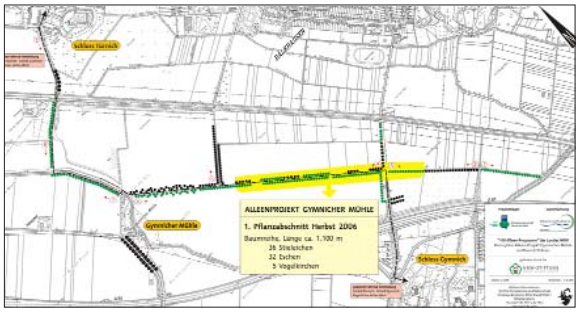
Stefan Kitlas, Jörg Henschke

1. Alleenprojekt Erftaue Gymnicher Mühle
2. Alleenprojekt Schloss Frens
3. Alleenprojekt Marienfeld
4. Neue Zufahrtsallee Bolander Hof
5. Neue Zufahrtsallee Burg Etgendorf
6. Neue alleenartige Baumpflanzungen bei Gut Hasselrath

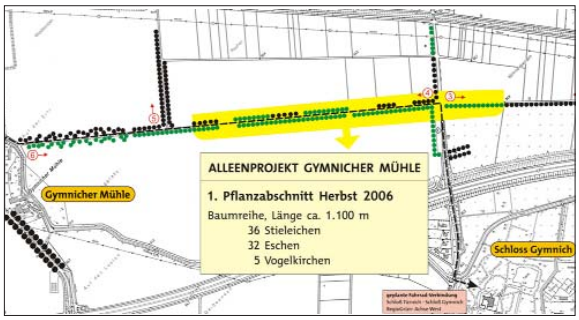
Nachfolgend werden Alleenpflanzungen aus den Jahren 1999 bis 2005 sowie die drei aktuell laufenden Alleenprojekte aus dem Rhein-Erft-Kreis ohne Anspruch auf Vollständigkeit vorgestellt. Daneben gibt es weitere Alleenprojekte im Rhein-Erft-Kreis, so zum Beispiel von den Städten Bergheim, Erftstadt und Pulheim oder vom Landesbetrieb Straßenbau NRW, deren Projekte an dieser Stelle nicht berücksichtigt werden können.

Alleenprojekt Erftaue Gymnicher Mühle
- *Baustein eines großflächigen Naturerlebnisprojekts zwischen den Schlössern Gymnich und Türnich*

In der Erftaue zwischen den Schlössern in Erftstadt-Gymnich und Kerpen-Türnich und der dort auf halbem Weg liegenden Gymnicher Mühle sollen auf den ehemaligen Flächen eines unvollendet gebliebenen Golfplatzgeländes im Rahmen eines großflächigen Naturerlebnisprojektes der Konzeption RegioGrün Rhein-Erft, zukünftig auch im Zusammenhang mit der Regionale 2010, eine Vielfalt an Maßnahmen für Naturschutz und Landschaftspflege durchgeführt werden. Das gesamte Gelände dient schon heute der Naherholung der Bevölkerung und wird auch künftig öffentlich zugänglich sein. Ein Baustein des Naturerlebnisprojektes soll dabei die Komplettierung einer durchgehenden Wegeverbindung zwischen den Schlössern Gymnich und Türnich und deren landschaftsgestalterische Hervorhebung durch mehrere aufeinander folgende Alleenabschnitte sein, von denen Teile bereits in der Vergangenheit umgesetzt wurden. Da sich die Kernflächen des Projektbereiches im Eigentum des Mühlenverbandes Rhein-Erft-Rur e.V., des Erftverbandes und des Rhein-Erft-Kreises befinden, konnte der Rhein-Erft-Kreis die notwendigen Antragsunterlagen für eine Förderung des Projekts bereits Anfang 2006 erarbeiten und eine zeitnahe Realisierung zusichern. Nachdem die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald bereit war, gegenüber der NRW-Stiftung die Projektträgerschaft zu übernehmen und eine entsprechende Fördervereinbarung zwischen der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald und der NRW-Stiftung unterzeichnet wurde, konnte der Rhein-Erft-Kreis mit der Umsetzung beginnen. Die Pflanzung des ersten Abschnittes von rund 1.100 Meter Länge im Rahmen der Inititative „100 neue Alleen in NRW“ wurde im Dezember 2006 abgeschlossen.



Übersichtsplan des Alleenprojektes Erftaue Gymnicher Mühle zwischen den Schlössern Gymnich und Türnich.



Übersichtsplan von Pflanzabschnitt 1 des Alleenprojektes Erftaue Gymnicher Mühle. (Grafiken: G. Schäfer)

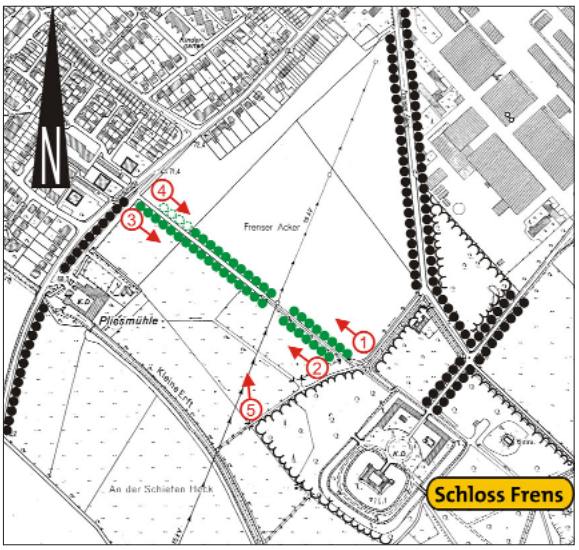
Wirtschaftsweg östlich von Schloss Gymnich an der ehemaligen Driving Range mit einer Eschenreihe aus dem Jahr 2000, die im Dezember 2006 nach Norden verlängert wurde.

Wegeachse zwischen Schloss Gymnich und der Gymnicher Mühle an der im Dezember 2006 der erste Abschnitt des Alleenprojektes „Erftaue Gymnicher Mühle" umgesetzt wurde. Fotos: S. Kitlas

Alleenprojekt Schloss Frens

- *Pflanzung einer neuen Allee und Sanierung und Rekonstruktion der alten Zufahrtsalleen*

Das Schloss Frens mit Vorburg südöstlich von Bergheim-Quadrath-Ichendorf liegt in der Erftaue, ist von einer doppelten Wassergrabenanlage, einem Waldpark und Wiesenflächen umgeben. Die nordwestlich von Schloss Frens liegende Pliesmühle ist Sitz eines Gestütes. Der gesamte Bereich um Schloss Frens wurde als Naturschutzgebiet beziehungsweise Landschaftsschutzgebiet unter besonderen Schutz gestellt. Die von Norden und Nordosten kommenden historischen Zufahrtsalleen unterliegen als geschützte Landschaftsbestandteile ebenfalls einem besonderen Schutz.
Das Schloss und die umgebenden Ländereien befinden sich im Privatbesitz und sind für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Öffentlich frei zugänglich sind nur die Zufahrtsalleen und die Wirtschaftswege, die von den Anwohnern aus Bergheim-Quadrath-Ichendorf und dem südlich angrenzenden Kerpen-Horrem gerne für Spaziergänge genutzt werden.
Der vorhandene Baumbestand der alten Zufahrtsalleen befindet sich teilweise in einem sehr schlechten Zustand. In der Vergangenheit ist es deshalb bereits zu erheblichen Sachschäden durch umgestürzte Bäume gekommen. Die alten Alleen weisen Lücken auf und müssen dringend saniert und restauriert werden.
In einem ersten Bauabschnitt soll nun im Jahr 2007 eine neue Linden-Allee entlang eines zum



Übersichtsplan des Alleenprojekts Schloss Frens. (Grafik: G. Schäfer)

Schloss führenden Wirtschaftsweges als Ergänzung zu den vorhandenen Alleen gepflanzt werden. Gleichzeitig soll ein Sanierungskonzept für die historischen Zufahrtsalleen entwickelt werden. So wird es notwendig sein, einerseits noch sanierungsfähige Altbäume und andererseits Standorte zu ermitteln, bei denen eine Nachpflanzung bereits heute erfolgversprechend erscheint. Auf der Grundlage eines solchen Konzeptes werden dann die notwendigen Pflegemaßnahmen an einzelnen Bäumen und die Nachpflanzungen konkret festzulegen und umzusetzen sein.

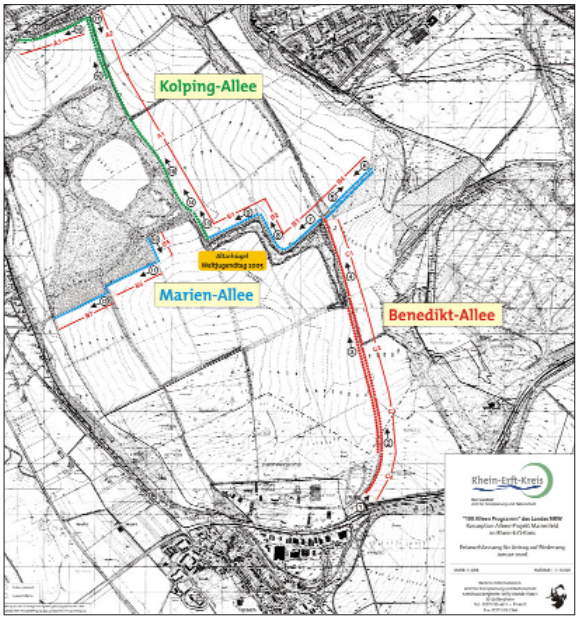
Blick in südliche Richtung auf die Gehölzkulisse von Schloss Frens im Hintergrund. Hier soll im Jahr 2007 eine neue Allee beiderseits des Wirtschaftsweges gepflanzt werden.

Östlich der geplanten neuen Allee (siehe Foto 3) liegt eine der historischen Zufahrtsalleen unmittelbar neben einem Gewerbegebiet. Durch umgestürzte Bäume ist es hier zu erheblichen Sachschäden gekommen. In den nächsten Jahren ist deshalb auch eine komplette Sanierung der alten Alleen vorgesehen. *Fotos: S. Kitlas*

Alleenprojekt Marienfeld

- *Umgestaltung und Anreicherung eines rekultivierten Braunkohle-Tagebaues nach dem XX. Weltjugendtag mit Papst Benedikt XVI. im Jahr 2005*

Der ehemalige Braunkohletagebau Frechen liegt zwischen der Erftaue und dem Höhenzug der Ville auf dem Gebiet der Städte Kerpen und Frechen. Im Norden verläuft die Bundesautobahn A 4 Köln – Aachen, im Westen liegt die Stadt Kerpen. Nach der Auskohlung wurde das Gebiet wieder verfüllt und eine neue Geländeoberfläche hergestellt, die überwiegend ackerbaulich genutzt wird. Diese großflächigen landwirtschaftlich genutzten Flächen werden heute durch einen westöstlich verlaufenden Grünzug und einen im Rahmen der Rekultivierung hergestellten naturnah gestalteten See gegliedert. Im Jahr 2005 fanden auf dem zu diesem Anlass in Marienfeld umbenannten Gelände die Vigil und Abschlussmesse des XX. Weltjugendtages mit Papst Benedikt XVI. statt. Von diesem Ereignis ist heute ein eigens zu diesem Anlass errichteter Altarhügel als weit sichtbares Erinnerungszeichen auf dem freien Gelände zurückgeblieben. Es war daher für den Rhein-Erft-Kreis naheliegend, dort ein Alleenprojekt zu entwikkeln, um die sehr weitläufigen rein ackerbaulich genutzten Teile des Marienfeldes in einer der Bedeutung des Ortes angemessenen Form zu gestalten. Dazu wurden drei Alleen projektiert, die das Gelände des Marienfeldes annähernd kreuzförmig gliedern und als Marienallee, Kolpingallee und Benediktallee vorläufig benannt wurden. Die Stadt Kerpen hat gegenüber dem Rhein-Erft-Kreis erklärt, diesem symbolträchtigen Alleenprojekt östlich der Geburtsstadt von Adolf Kolping „jedwede Unterstützung“ zukommen lassen zu wollen. Der nächste Projekt-



Übersichtsplan des Alleenprojektes Marienfeld. (Grafik: G. Schäfer)

schritt wird jetzt die Auslotung von Umsetzungsmöglichkeiten mit den jeweils betroffenen Eigentümern sein.

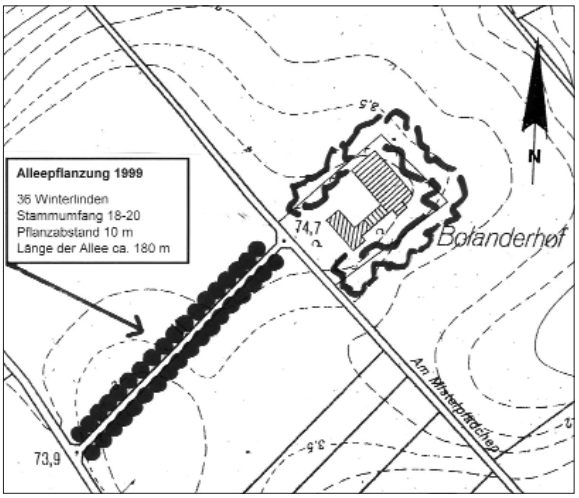
Blick vorbei am links liegenden ehemaligen Altarhügel nach Süden über das Marienfeld auf das Gewerbegebiet Türnich. Hier sollen zur Gliederung des offenen weiten Geländes in den nächsten Jahren mehrere Alleen entlang von Wegeachsen gepflanzt werden.

Blick von Westen nach Osten über den rekultivierten ehemaligen Tagebau Frechen, der im Zuge des XX. Weltjugendtages in „Marienfeld“ umbenannt wurde.
Fotos: S. Kitlas

Neue Zufahrtsallee Bolander Hof

- *Gestaltungselement der Erschließung eines großen landwirtschaftlichen Betriebes für Kürbisanbau*

Nördlich von Pulheim-Stommeln liegt im Außenbereich inmitten von Ackerflächen der auf Kürbisanbau spezialisierte Bolander Hof. Der Landschaftsplan sah hier eine Anreicherung mit gliedernden und belebenden Elementen und konkret eine Pflanzfestsetzung für zwei Bäume, unmittelbar am Bolander Hof vor. Bei der Abstimmung der Umsetzung dieser Pflanzfestsetzung mit dem Eigentümer stellte sich heraus, dass dieser daran interessiert war, die Neupflanzung einer Allee auf seinen landwirtschaftlich genutzten Flächen entlang seiner Hofzufahrt zu zulassen und auch die Pflanz- und Pflegearbeiten zu übernehmen. Im Jahr 1999 erhielt er daher vom Rhein-Erft-Kreis einen Förderbetrag in Höhe der Kosten für das Pflanzmaterial und setzte die Maßnahme dann auch entsprechend um. Heute hat sich die Allee entlang der Zufahrt zu seinem Betrieb gut entwickelt und stellt eines der wenigen gliedernden Elemente in der Umgebung des Hofes dar.



Übersichtsplan der Zufahrtsallee Bolander Hof.
Grafik: S. Kitlas

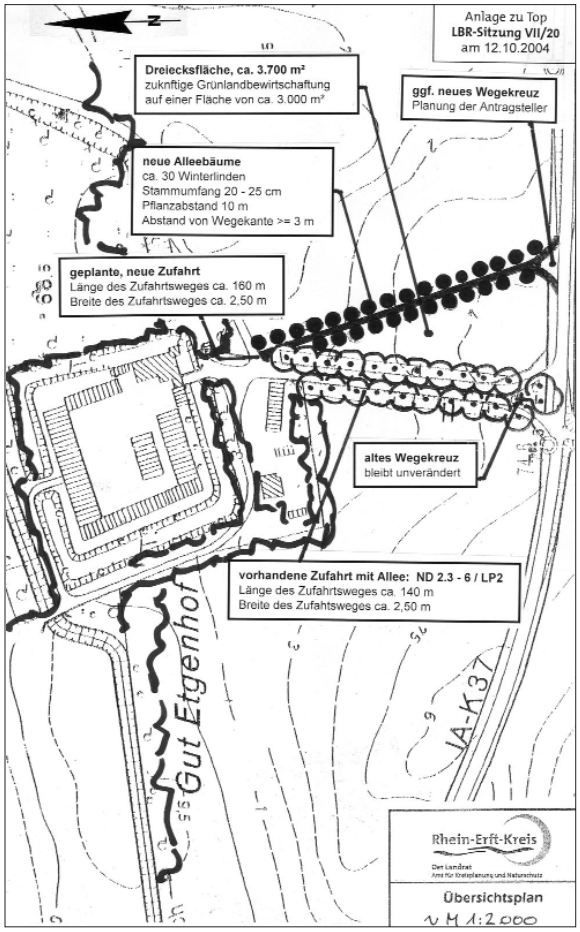
Blick nach Osten durch die neue Zufahrtsallee aus dem Jahr 1999 zum Bolander Hof.

Blick vom Bolander Hof nach Westen durch die neue Zufahrtsallee. *Fotos: S. Kitlas*

Neue Zufahrtsallee Burg Etgendorf

- *Stilllegung und langfristige Erhaltung der historischen Zufahrtsallee*

Die Burg Etgendorf liegt östlich von Bedburg-Kirchtroisdorf im Tal des Pützbaches und ist von einer Wassergrabenanlage umgeben. Man erreicht die Burg heute von der Kreisstraße aus über eine historische Zufahrtsallee, in deren Mittelachse ein Wegekreuz mit einer Baumgruppe deren Anfang markiert und die am Ende auf einem Platz vor dem Torbau von Burg Etgendorf endet. Die Allee stellt zur Zeit die einzige Zufahrtsmöglichkeit zur Burg dar. Sie steht als Naturdenkmal unter besonderem Schutz und wird in absehbarer Zeit zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit für den Verkehr gesperrt werden müssen. Zufahrtsallee, Burg und umgebende Ländereien sind im Privatbesitz und öffentlich nicht zugänglich. Aufgrund der privaten Initiative der Grundstückseigentümerin wurde von ihr nach enger Abstimmung mit der Denkmalpflege und dem Naturschutz im Jahr 2005 eine neue Zufahrtsallee als Ersatz für die historische Allee in einem deutlich wahrnehmbaren Abstand neben der alten Allee auf einer Ackerfläche neu gepflanzt. Dabei wurde die Neupflanzung komplett von der Grundstückseigentümerin finanziert, ohne öffentliche Fördermittel in Anspruch zu nehmen. In einem zweiten Bauabschnitt soll zu gegebener Zeit auch die Zufahrt zur Burg über die neue Allee erfolgen und die alte Allee für den Verkehr gesperrt werden. Dies soll dazu dienen, die Reststandzeit der Bäume der alten Allee so weit wie möglich zu verlängern.



Übersichtsplan „Neue Zufahrtsallee Burg Etgendorf".

Grafik und Fotos: S. Kitlas

Blick nach Nordwesten auf die historische Zufahrtsallee von Burg Etgendorf und auf die davor liegende, rein privat finanzierte, neue Zufahrtsallee aus dem Jahr 2005.

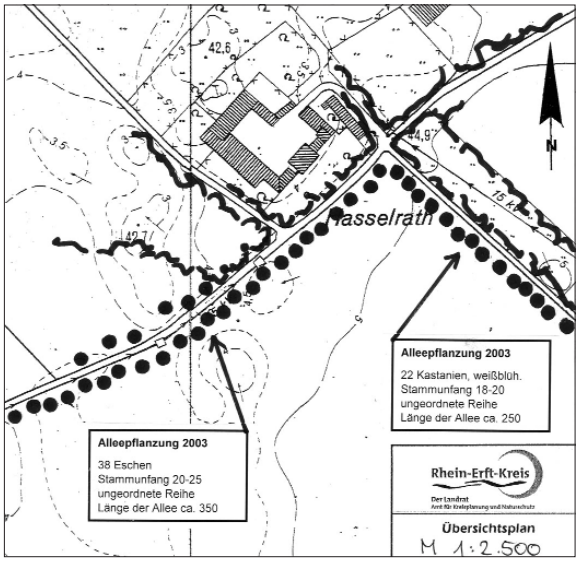
Blick von Burg Etgendorf auf die neue verkehrssichere Zufahrtsallee, die die historische Zufahrtallee mit dem markanten Wegekreuz an der Kreisstraße ersetzen und damit gleichzeitig deren Lebenszeit verlängern soll.

Neue alleenartige Baumpflanzungen bei Gut Hasselrath

- *Gestaltung eines Teilabschnittes der Erlebnisroute Nord des Projekts RegioGrün Rhein-Erft im Umfeld des Herrenhauses*

Im Westen von Pulheim-Sinnersdorf liegt das Herrenhaus von Gut Hasselrath, welches sich heute mit seinen umgebenden Ländereien in Privatbesitz befindet und als Wohnanlage ge-

nutzt wird, die nicht öffentlich zugänglich ist. Das Gut liegt an der Erlebnisroute Nord des Projektes RegioGrün Rhein-Erft zwischen Köln und dem Kloster Knechtsteden im Rhein-Kreis Neuss. Während der Planungsphase für die Erlebnisroute Nord, die südlich am Herrenhaus vorbeiführt, hatte der Eigentümer des Gutes Hasselrath gegenüber dem Rhein-Erft-Kreis sein Interesse an einer alleenartigen Baumpflanzung entlang der öffentlich zugänglichen Route auf seinen privateigenen Flächen bekundet. Mit Mitteln aus der Stiftung der Kreissparkasse Köln konnten dann dort im Jahr 2003 entsprechende Pflanzungen vom Rhein-Erft-Kreis entlang dieses Abschnittes der Erlebnisroute auf einem aus der Bewirtschaftung genommenen Wegeseitenstreifen des Eigentümers durchgeführt werden.



Übersichtsplan „Neue alleenartige Baumpflanzungen bei Gut Hasselrath“. Grafik: S. Kitlas

Allenartige Baumpflanzungen mit Grünlandstreifen aus dem Jahr 2003 an der Erlebnisroute Nord des Projektes RegiGrün Rhein-Erft südlich von Gut Hasselrath. Foto: S. Kitlas

Neue Baumreihe mit Strauchpflanzung und Grünlandstreifen aus dem Jahr 2003 südlich von Gut Hasselrath. Foto: S. Kitlas

Detailangaben zu den vorgestellten Alleenpflanzungen und Alleenprojekten

Alleenprojekt Erftaue Gymnicher Mühle

Abschnitt „Driving Range“

Pflanzjahr:	2000
Baumart:	Eschen (Fraxinus excelsior), 20 Stück
Qualität:	H 3 xv, mDb 20-25
Allee-Typ:	einseitige Reihe
Baumabstand:	15 m
Länge:	ca. 290 m
Finanzierung:	Haushaltsmittel LP-Umsetzung mit Landesförderung

Abschnitt „Hauptweg / Lindenallee“

Pflanzjahr:	2001
Baumarten:	Linden (Tilia cordata), 37 Stück Eschen (Fraxinus excelsior), 13 Stück div. Verschiedene, 45 Stück
Qualität:	H 4 xv, mDb 20-25 H 3 xv, mDb, 18-20
Allee-Typ:	doppelreihige Allee und einseitige Reihe
Baumabstand:	15 m
Länge:	ca. 200 m (Lindenallee) ca. 1.200 m (einseitige Baumreihe)
Finanzierung:	Haushaltsmittel LP-Umsetzung mit Landesförderung

Abschnitt „Wald-Allee“

Pflanzjahr:	2003
Baumart:	Eschen (Fraxinus excelsior), 45 Stück

Qualität: H 3 xv, mDb 20-25
H 3 xv, mDb, 18-20
Allee-Typ: einseitige, ungebundene Baumreihe
Baumabstand: 10 –12 m
Länge: ca. 350 m
Finanzierung: Öko-Sponsoring, Kreissparkasse Köln

Abschnitt Ergänzung „Allee Hauptweg“
Pflanzjahr: 2006
Baumart: Eschen (Fraxinus excelsior), 32 Stück
Eichen (Quercus robur), 36 Stück
Vogelkirschen (Prunus avium), 5 Stück
Qualität: H 3 xv, mDb 20-25
H 3 xv, mDb, 18-20
Allee-Typ: einseitige Baumreihe als Ergänzung zur doppelreihigen Allee
Baumabstand: 15 m
Länge: ca. 1.100 m
Finanzierung: NRW-Stiftung

Alleenprojekt Schloss Frens
Abschnitt „Neue Allee“
Geplant: 2007
Baumart: Linden (Tilia cordata), 78 Stück
Qualität: H 3 xv, mDb 20-25
Allee-Typ: doppelreihige Allee
Baumabstand: 15 m
Länge: ca. 400 m
Finanzierung: Fördermittel NRW, „Initiative 100-neue-Alleen“?

Alleenprojekt Marienfeld
Abschnitt „Benedikt-Allee“
geplant: 2008 und Folgejahre
Baumart: Linden (Tilia cordata), ca. 230 Stück
Qualität: H 4 xv, mDb 20-25
Allee-Typ: einseitige Reihe und doppelreihige Allee
Baumabstand: 15 m
Länge: ca. 2.200 m
Finanzierung: ?

Abschnitt „Marienallee“
geplant: 2008 und Folgejahre
Baumarten: Eschen (Fraxinus excelsior), ca. 220 Stück
Qualität: H 3 xv, mDb 20-25
Allee-Typ: einseitige Reihe
Baumabstand: 15 m
Länge: ca. 2.800 m
Finanzierung: ?

Abschnitt „Kolping-Allee“
geplant: 2008 und Folgejahre
Baumart: Eichen (Quercus robur), 190 Stück
Qualität: H 3 xv, mDb, 20-25
Allee-Typ: einseitige Reihe und doppelreihige Allee
Baumabstand: 15 m
Länge: ca. 2.500 m
Finanzierung: ?

Neue Zufahrtsallee Bolander Hof
Pflanzjahr: 1999
Baumart: Linden (Tilia cordata), 36 Stück
Qualität: H 3 xv, mDb 18-20
Allee-Typ: doppelreihige Allee
Baumabstand: 10 m
Länge: ca. 180 m
Finanzierung: Landesmittel für kreiseigene Kleinmaßnahmen

Neue Zufahrtsallee Burg Etgendorf
Pflanzjahr: 2005
Baumart: Linden (Tilia cordata), 36 Stück
Qualität: H 3 xv, mDb 18-20
Allee-Typ: doppelreihige Allee
Baumabstand: 10 m
Länge: ca. 160 m
Finanzierung: Privatinitiative der Eigentümerin

Neue alleeartige Baumpflanzungen bei Gut Hasselrath
Pflanzjahr: 2003
Baumarten: Eschen (Fraxinus excelsior), 38 Stück
Kastanien (Aesculus hippocastanum), 22 Stück
Qualität: H 3 xv, mDb 20-25
H 3 xv, mDb, 18-20
Allee-Typ: ungeordnete Baumreihen mit wechselnden Abständen zur Straße
Baumabstand: 15 m

Länge: ca. 350 m (Eschenreihe)
ca. 250 m (Kastanienreihe)
Finanzierung: Öko-Sponsoring; Kreissparkasse Köln

Links mit weiterführenden Informationen:
www.rhein-erft-kreis.de
www.regio-gruen.de
www.regionale2010.de
www.naturpark-rheinland.de
www.muehlenverband-rhein-erft-rur.de

Autorenadresse:

Dipl.-Ing. Stefan Kitlas
Dipl.-Ing. Jörg Henschke
Rhein-Erft-Kreis
Der Landrat
Amt für Kreisplanung und Naturschutz
Willy-Brandt-Platz 1
50126 Bergheim
Telefon: 0 22 71 / 83 46 14
Telefax: 0 22 71 / 83 23 44
Mail: amt61@rhein-erft-kreis.de

Alleen : Anforderungen an Pflanzmaterial, Herstellungspflege

Heinz Pieper

Mit jeder neuen Allee schaffe ich ein lebendes Bauwerk, von dem ich erwarte, das es zwei bis drei oder auch vier Menschengenerationen lang Schönheit, Lebensfreude, Gesundheit, einfach Wohlbefinden vermittelt.
Um so mehr sollte man Wert darauf legen, bei der Anlage nur qualitativ hochwertiges Pflanzgut zu verwenden. Also Bäume, die nicht nur optisch gefallen, hier muss auch der innere, äußerlich nicht erkennbare Wert vorhanden sein.

Pflanzen lassen sich jedoch nur schwer normen, denn jede Art - und auch innerhalb jeder Art - weicht jede Pflanze von der anderen ab. Diese natürliche Variationsbreite lässt sich nicht in starre Regeln pressen. Eine Qualitätsbeschreibung ist nur dann praxisgerecht möglich, wenn man statt der Einzelpflanze eine Gütegruppe mit ausreichend breiten Toleranzen beschreibt. Doch damit sind noch nicht die Unterschiede zwischen den verschiedenen Gehölzen erfasst.

Weil also die Qualitätsbestimmung für Baumschulpflanzen für jeden fachlich nicht geschulten Abnehmer so schwierig ist, gibt es die Gütebestimmungen für Baumschulpflanzen. Sie sind seit Jahren Maßstab für einwandfreie Gehölz-

qualität und mit geltenden Regelungen in zahlreichen Normen und technischen Vorschriften. Erstellt sind diese Gütebestimmungen durch die Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau (FFL). Diese Gütebestimmungen sollen in erster Linie bei der Gehölzabnahme der Beurteilung und der Orientierung dienen.
Bevor ich auf die Gütebestimmungen für Alleebäume eingehen, möchte ich darauf hinweisen, dass der BdB einige Broschüren erarbeitet hat, die unter dem Motto stehen **„ Erkennen Sie Qualität**“. Eine dieser Broschüren befasst sich ausschließlich mit Bäumen. Erhältlich sind die Broschüren kostenfrei beim Bund deutscher Baumschulen.

Welche Kriterien sind bei der Anlage einer neuen Allee nun zu beachten und welche Qualitätsmerkmale muss ein Baum haben, damit im Strassen-, also Verkehrsbereich, ein möglichst langes und gesundes Leben erwartet werden kann? Zuerst einmal ist wichtig, dass für den in Frage kommenden Standort unter Berücksichtigung der Umwelteinflüsse (Streusalz usw.) die richtige Baumart und eventuell die richtige Sorte gewählt wird. Von entscheidender Bedeutung ist, ob ein Baum an der Straße in der freien Landschaft oder im stark frequentiertem Verkehrsbereich in der Stadt gepflanzt werden soll.

Während sich unsere heimischen Baumarten in der freien Landschaft in der Regel wohlfühlen, versagen viele in der Stadt, wo versiegelte Flächen, minderwertige Böden und belastendes Kleinklima hemmend auf Gesundheit und Wachstum wirken.
Hingegen gibt es aber auch von unseren heimischen Baumarten Selektionen, die sich durch größere Vitalität, besondere Kronenformen oder durch eine Krankheitsresistenz auszeichnen und in der Lage sind, auch in städtischen Bereichen ein gesundes und homogenes Bild zu schaffen. Diese Bäume werden vegetativ vermehrt, also in der Regel durch Veredlung.

Die Baumart und Sorte sollte unter zu Hilfenahme der Alleebaumliste der deutschen Gartenamtsleiter gewählt werden. Diese Liste, in die sehr viele Erfahrungswerte eingeflossen sind, stellt eine große Hilfe für den Planer dar.

Wie aber soll jetzt ein korrekter, pflanzwürdiger Alleebaum aussehen? Im Folgenden soll unter Zuhilfenahme der FFL Gütebestimmungen versucht werden, ein Qualitätsbild zu beschreiben, beschränkt auf den drei mal verpflanzten Baum, denn zu 95 Prozent kommt diese Kategorie bei der Pflanzung einer Allee zum tragen.
Der für eine Allee in Frage kommende junge Baum muss einen der Art entsprechenden geraden und mangelfreien Stamm mit einer artspezifischen geraden Stammverlängerung innerhalb der Krone haben. Die Krone muss arttypisch regelmäßig aufgebaut sein.

Da fast alle Neuanpflanzungen im Verkehrsflächenbereich vorgenommen werden, sollen heute die Seitenäste in den Kronen deutlich untergeordnet sein. Also verzichtet man hier bewusst auf eine breite (dekorative) Krone mit starken Seitenästen.
Das Aufasten der Stämme muss spätestens zu Beginn der letzten Vegetationsperiode ausgeführt werden. Ein weiteres Aufasten muss sortenspezifisch möglich sein, denn wir benötigen für den Verkehrsbereich ja auf Dauer ein Lichtraumprofil von mindestens vier Meter.
Fälschlicherweise wird die Forderung nach einem „durchgehendem Leittrieb“ oft mit dem Wunsch nach einem „Leittrieb ohne Schnittstellen“ gleichgesetzt. Dies ist jedoch bei den meisten Arten nicht möglich.

Sollten über die Mindesthöhe von 2,20 Meter hinausgehende Stammhöhen gewünscht werden, kann noch zu einem späteren Zeitpunkt aufgeastet werden. Die übliche Stammhöhe ist von 16 bis 25 Zentimeter Stammumfang mindestens 2,20 Meter, ab 25 Zentimeter Stammumfang 2,50 Meter. Letztere sind jedoch meist schon vier mal verschult.
Ausnahmen sind Kugel- oder Hängeformen und Hochstämme mit geformter Krone. Die Stammverlängerung darf nur im einjährigem Holz geschnitten sein und die Schnittfläche muss bereits teilweise überwallt sein. Der letzte Aufbauschnitt (also der Aufbau des Kronengerüstes) muss bei einem Stammumfang bis 18 Zentimeter in der letzten, bei einem Stammumfang ab 18 Zentimeter spätestens in der vorletzten Vegetationsperiode ausgeführt worden sein (Ausnahmen sind zum Beispiel Robinien und ähnliche Arten).

Alle Hochstämme dürfen nicht mehr als vier Vegetationsperioden Standzeit aufweisen.

Die heute in der Regel verwendeten Ballenpflanzen sind mit Drahtballen oder im Container zu liefern. Wobei nach meinen Erfahrungen bei den Containerbäumen auf die Drehwurzelbildung und die dadurch bedingte Standunsicherheit geachtet werden muss. Die Ausgangsware der dreimal verpflanzten Alleebäume ist ein zweimal verpflanzter Baum. Üblicherweise hat er die Stärke 8/10 oder 10/12. Dieser Baum wird dann auf weitem Stand also etwa 1,20 bis 1,50 mal 2,50 bis 2,80 aufgepflanzt, so dass er sich unbeengt vom Nachbarbaum artgemäß entwickeln kann. Vor dem Aufpflanzen erfolgt der erste Kronenschnitt bei dem an fast allen Arten alle Seitentriebe bis auf das Beiauge entfernt werden. Die angeschnittene Stammhöhe beträgt - wie bereits erwähnt - 2,20 Meter. Dies ist also der erste Kronenansatz eines dreimal verpflanzten Baumes.

Der dreimal verpflanzte Baum kann ab einer Stammstärke von 12/14 geordert werden. Nach meinen Erfahrungen ist dies wie auch die Stärke 14/16 allerdings keine pflanzwürdige Baumqualität. Vor allem im innerstädtischen Bereich sollte man stärkere Bäume verwenden. Meist haben diese schwächeren Bäume nur 1 oder 2 Standjahre im 3xv. Quartier verbracht. In dieser Zeit ist es kaum möglich (außer bei sehr stark wachsenden Arten), eine korrekte gut formierte Krone zu bekommen. Bei diesen schwachen Stammstärken handelt es sich außerdem um „Grenzqualitäten“, bei denen ein unseriöser Anbieter unter Umständen auf zwei mal verschultes Material aus dem fünften oder sechsten Standjahr zurückgreift.

Die kleineren Baumqualitäten benötigen dann am Endstandort fast immer weitere Schnittmaßnahmen, die dann sehr teuer werden. Der Preisunterschied zwischen dem Stammumfang 14/16 und 16/18 liegt heute bei etwa 20 Euro. Die Mehrkosten für den weiteren Pflegeaufwand dieser kleineren Baummaße liegt um vieles höher, denn hier muss unter Umständen wieder nachgestäbt werden.

Zu Anfang habe ich darauf hingewiesen, dass der innere und nicht sichtbare Wert des Baumes genau so wichtig ist, wie der äußere. Gemeint ist damit der Wurzelbereich und die bisherige Ernährung des Baumes.
Durch regelmäßiges Umschulen, also alle drei bis maximal vier Jahre, hat der korrekte, pflanzwürdige Baum ein feines, dichtes Wurzelsystem, das in der Lage ist, bald Wasser und Nährstoffe aufzunehmen. Ein zügiges Weiterwachsen ist dann garantiert.
Die Stickstoffgaben werden in der Baumschule auf ein notwendiges Maß reduziert. Problemlos könnte man ein Standjahr durch maximale Düngung einsparen. Mit einem Übermaß an Nährstoffen produzierte Bäume machen dem Endabnehmer aber keine Freude. Sie sind anfällig gegen Krankheiten und Schwächeparasiten, ferner kann man auch kein optimales Weiterwachsen erwarten.

Da auch der Fachmann nur schwer eine Überdüngung an den jungen Bäumen feststellen kann und auch der Verpflanzstatus nur mit großer Fachkenntnis an Wurzeln und Kronenaufbau erkennbar ist, hat die deutsche Baumschulbranche seit vielen Jahren ein Qualitätssicherungssystem geschaffen.

Jedes deutsche Baumschulunternehmen, das sich hohe Qualitätsmaßstäbe setzt, kann sich durch eine Betriebs- und Qualitätskontrolle seiner Pflanzenbestände qualifizieren. Die Kontrolle wird durch eine Kommission vorgenommen, die sich aus ausgewählten, unabhängigen Fachleuten zusammensetzt und das Qualitätsprädikat „Deutsche Markenbaumschule“ nach einem Punktesystem vergibt.

Ein wichtiges Kriterium der Kontrolle ist das regelmäßige Verpflanzen der Gehölzbestände. Doch auch Gesundheit, Wüchsigkeit, Sortenechtheit, umweltschonende Produktionsverfahren und anderes mehr werden kontrolliert und mit Punkten bewertet. Es gibt heute nahezu 1000 BdB Mitgliedsbetriebe, davon knapp 100 im Landesteil Westfalen und darunter wiederum nur etwa 15 Betriebe, die sich als Deutsche Markenbaumschule anerkennen lassen.

Da es sich ja beim Anlegen einer Allee um ein Jahrhundertwerk handelt, sollte der Ankauf der

jungen Bäume einige Mühe wert sein. So sollte das in Frage kommende Pflanzenmaterial in der Baumschule in Augenschein genommen und auch ausgebunden werden. Falls beim Abnehmer die entsprechenden Fachkenntnisse fehlen, kann er hier in Nordrhein-Westfalen über den Landesverband des BdB´s oder über die Landwirtschaftskammer sogenannte Abnahmeberater hinzuziehen, um die angekauften Pflanzen einer Qualitätskontrolle zu unterziehen. Die Gebühren sind niedrig und fallen bei den doch nicht geringen Werten kaum ins Gewicht.

Probleme haben wir Baumschuler allerdings oft in der Zusammenarbeit mit den jungen Gartenbauarchitekten und Ingenieuren. Hier finden wir heute kaum Menschen, die eine praktische Berufsausbildung haben, ihr Fachwissen ist nur im Hörsaal erworben und die Gütebestimmungen werden oft falsch interpretiert. Oft ist es schwierig klar zu machen, dass unsere Bäume nicht auf der Drehbank produziert werden, sondern dass hier auch die Natur mit im Bunde ist. Schwierigkeiten gibt es dann immer wieder bei der Abnahme unterschiedlicher Arten und Sorten. So wird oft nicht verstanden, dass - nur um ein Beispiel zu nennen - der Bestand der *Tilia cordata* nie so homogen ist, wie der Bestand der *Tilia cordata Greenspire* und dass der liebe Gott doch hier ein Ästchen mehr hätte wachsen lassen können oder eine Wunde noch nicht voll überwallt ist. Sie kann noch nicht überwallt sein, weil das beim besten Willen innerhalb eines Jahres nicht möglich ist. Ferner schadet es dem Baum auch nicht.

Auch hören wir immer wieder die Forderung nach einem Baum, der bis in die Spitze durch die Terminale gezogen ist. Dies ist nur bei einigen Baumarten wie bei der Kastanie, einigen Ebereschensorten und anderen dicktriebigen Arten möglich. Bei den meisten Bäumen würde auf Grund der langen und schlanken Jahrestriebe ein korrekter Kronenaufbau rein statisch nicht möglich sein. Zum Teil sind zweimalige Rückschnitte innerhalb eines Jahres bei Arten wie *Acer platanoides* notwendig, um eine gleichmäßige Verzweigung zu bekommen.
Es ist dann in der Regel sehr mühselig, einen „Nicht-Praktiker“ von der Notwendigkeit dieser Maßnahmen zu überzeugen. Hier wünschten wir Baumschulen uns einen mehr praxisbezogen Lehrplan an den Fachhochschulen und Universitäten.

Es gibt aber noch ein weiteres großes Problem bei der Anlage einer neuen Baumallee. Markenbaumschulen garantieren dafür, dass ein gesunder wüchsiger Baum die Betriebe gut verpackt in Richtung der neuen Allee verlässt. Was dann kommt, lässt einen bei Baustellenbesuch immer wieder wütend werden.

Meist werden solche größeren Straßenbepflanzungen öffentlich ausgeschrieben, das mag von der gesetzgebenden Seite her richtig sein. Hier liegt aber in vielen Fällen schon die Wurzel allen Übels. Grund sind die nicht kostendeckenden Preise, mit denen eine neue Gruppe von Wettbewerbern die Aufträge an sich zieht (Unternehmen ohne Fachpersonal).

So nehmen heute solide Fachfirmen aus dem Bereich Garten- und Landschaftsbau oft Abstand von der Teilnahme an öffentlichen Ausschreibungen des Straßenbegleitgrüns. Die Folge ist, dass die Qualität in allen Bereichen (Material, Ausführung und Pflege) häufig auf der Strecke bleibt.

Mit unseren Pflanzenlieferungen geht neben dem Lieferschein eine Empfehlung mit, welche die Behandlung der Pflanzen auf der Baustelle, aber auch die Pflanzungen und die ersten Pflegegänge beschreibt (zum Beispiel die prophylaktische Bekämpfung der Eichensplintkäfers bei einer Eichenpflanzung). Auf vielen Baustellen gibt es aber kaum jemanden, der diese Empfehlungen beherzigt, geschweige denn sie durch eigenes Fachwissen überflüssig machen könnte.

Der größte Fehler der gemacht wird, ist das zu tiefe Pflanzen. Der Einsatz von Maschinen ermöglicht das schnelle Ausheben von Baumgruben, die dadurch oft zu tief ausfallen. Zu tief gesetzte Bäume, schlechter Bodenschluss und das Nachsacken des Bodens sind die Folge. Die veränderte Standhöhe gegenüber dem Baumschulquartier wird von der Wurzel nicht toleriert. Durch Sauerstoffmangel im Untergrund kommt es zu Wurzelfäulnis.

Auch das Wässern wird meist nur unzureichend ausgeführt. Schon die Angebotspreise aus der Position „Wässern“ in der Ausschreibung belegen in vielen Fällen, dass nicht die Absicht besteht, diese Arbeit vertragsgemäß auszuführen. Bei der Kalkulation gehen diese Firmen davon aus, dass die natürlichen Niederschläge in der folgenden Vegetationsperiode ausreichen werden.

Dies mag alles ein wenig überzeichnet erscheinen. Tatsache ist jedoch, dass viele GaLa-Bauunternehmen, die wesentlich im Straßenbegleitgrün tätig sind, nicht über Fachkräfte verfügen.

Im Interesse einer gelungenen Pflanzung, aber auch im Interesse des Steuerzahlers sollte nicht der billigste, sondern der wirtschaftlichste Bieter einen Pflanzauftrag bekommen, die Ausschreibungsverordnungen geben es her. Sie stehen dem Steuerzahler gegenüber in der Verantwortung genügend Rückgrat zu zeigen und sich u. U. gegen den „Billigsten“ durchzusetzen. Im Nachhinein kann Ihnen diese Vorgehensweise vielen Ärger ersparen.
Referenzen sollten erfragt werden und nicht nur eine. Die Firmen sollten nachweisen, dass ausreichend Fachkräfte auf der Baustelle mitwirken. Und natürlich sollten die Pflanzarbeiten vom Auftraggeber (der dann hoffentlich über Fachkenntnisse verfügt) stetig kontrolliert werden. Nur so kommt eine erfolgreiche Pflanzung zu Stande.

Autorenadresse:

Heinz Pieper
Steinheimer Str. 32
32805 Horn-Bad Meinberg

Alleen- und Straßenplanung

Michael Heinze

Zum Thema „Bäume an Straßen“ darf es für den verantwortungsbewussten Straßenplaner weder die Schwarz- noch die Weißsicht geben.
Die Forderung, „Keine Bäume am Straßenrand“ ist von ihm genau so abzulehnen wie die Forderung, „Alleen an alle Straßen“.
Auch hier gilt, dass der Königsweg irgendwo in der Mitte verläuft.
Um sich dem Thema zu nähern, sollen zunächst die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer verdeutlicht werden. Die Verkehrsteilnehmer sind übrigens nicht die anderen, die Verkehrsteilnehmer sind wir!
Und wir wollen in der Regel:
- zügig voran kommen (möglichst staufrei und ohne Umwege von A nach B...)
- sicher unterwegs sein (Straße gut trassiert, griffige Oberfläche, Entwässerung, Markierung, Wegweisung in Top Zustand...)
- komfortabel reisen (breite Fahrbahn, leise, eben, beleuchtet…)
- gut informiert sein (aktuelle Verkehrslage, optimale Fahrtroute, - noch Zukunftsmusik: realistische Fahrzeit, aktueller Straßenzustand, Feedback zum eigenen Verhalten, Informationen zu dem, was vor uns liegt und was um uns herum passiert oder woran man gerade vorbei fährt…)
- Abwechslung haben (reizvolle Straßenraumgestaltung…)
- dass Fehler, die wir machen, nicht direkt mit dem Leben bezahlt werden müssen („Fehler verzeihende Straße“...)

Für die Planung einer Straße kann man nicht auf vorgefertigte Einzelmodule zurückgreifen, die lediglich noch zu kompletten Planungen zusammen gesteckt werden und in denen sämtliche Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer in ausreichendem Maße berücksichtigt worden sind. Jede Straße ist ein Unikat! Und die Frage nach der richtigen Gestaltung auch des Straßen-

raumes, zum Beispiel Allee „hier nicht“ oder „hier ja“, muss eben auch im Einzelfall entschieden werden.
Eine Regel sollte allerdings bei der Planung einer Straße grundsätzlich beachtet werden:

Ein guter Planer plant eine Straße nicht in erster Linie für den stets ausgeglichenen, ausgeschlafenen und erfahrenen Verkehrsteilnehmer.

Er plant auch nicht für den, der immer hochkonzentriert bei der Sache ist oder den, der mit einem Fahrzeug unterwegs ist, das mit der modernsten Sicherheitstechnik ausgerüstet ist und sich darüber hinaus auch noch in einem Top-Zustand befindet!

Ein guter Straßenplaner muss sich in die noch unerfahrenen und die „ganz normalen“ Verkehrsteilnehmer hineinversetzen können. In Sie, in mich, die mal gut und mal aber auch schlecht gelaunt, mal hellwach aber auch mal müde sind, in junge Männer (die wollen sich und anderen manchmal noch etwas beweisen…), in Frauen (die orientieren sich anders….), in alte Menschen.

Dafür sollten Ingenieure nicht nur Fachverstand, sondern auch Einfühlungsvermögen mitbringen. Um vornehmlich dem jungen Planer zu helfen und um sicher zu stellen, dass dieselben Fehler nicht mehrfach gemacht werden und damit neue Erkenntnisse in Planungen einfließen, werden Richtlinien, Empfehlungen und Merkblätter erarbeitet (Beispiele: RPS, ESAS und ESAB). An die sollte sich ein Planer auch halten. Aber mit einer guten Begründung kann er von diesen Regelwerken auch abweichen.
Längst ist bewiesen, dass nach unreflektierter bloßer Anwendung der Regelwerke noch lange nicht die sichere Straße entsteht.

- Das ist einerseits leider das Ergebnis vieler Sicherheitsaudits aus der Vergangenheit.
- Andererseits wird aber auch deutlich, wie wichtig es ist, gute Planer heranzubilden, die nicht nur Regelwerke anwenden sondern noch selbst denken können.

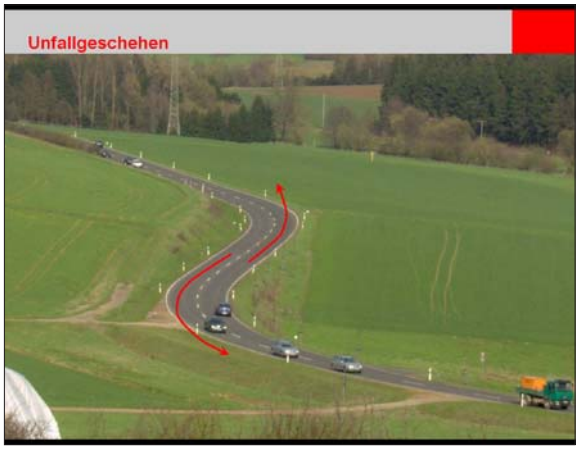
Ob sich eine (vorhandene) Straße für die Anlage einer Allee eignet, hängt von vielen Faktoren ab:

- Von der Verkehrsbedeutung / Funktion der Straße und der daraus resultierenden Trassierungsgeschwindigkeit.
- Von der Ausbildung der Knotenpunkte (höhengleich oder höhenfrei…)
- Von der Verkehrsbelastung/LKW-Anteil, (Sichtbehinderung, Überholdruck…)

- Vom Straßenquerschnitt
  (6, 4, 3, 2 Fahrstreifen, Mittelstreifen, Standstreifen, Hochbord, Aufhaltevorrichtungen, Radweg...)

- Von der Linienführung (Kurvigkeit, Sicht….)

- Von der Gradiente (Damm / Einschnitt, Stützwände, Brücken, bewegtes Gelände…)
- Vom erforderlichen Lärmschutz (Wände, Wälle…)
- Vom Unfallgeschehen (Erfahrungen, Rückschau bei vorh. Straße, Beobachtungen nach Fertigstellung…)



- Von den Eigentumsverhältnissen (Umfangreicher GE neben der Straße ist nur zu recht fertigen, wenn die Allee als wertvolle Ausgleichsmaßnahme anerkannt wird…)
- Von der Umgebung vor Ort (Landschaft, Fauna, Flora, Nutzungen…)
- Von den Standortbedingungen für die Bäume (Fläche, Luft, Abstand zur Straße…)

Aber noch etwas ist von Bedeutung:
„An einem reizvollen Ort wollen wir verweilen!“

Das ist ein unterbewusst ablaufender Prozess. Wie von Geisterhand gesteuert lässt der Druck auf das Gaspedal nach.
Das Geschwindigkeitsniveau nimmt ab, wenn wir uns in reizvoller Umgebung bewegen.

Als Nachweis und zur Verdeutlichung :
In Folge eines Unfalls kommt es in Gegenrichtung regelmäßig zu Staus durch „Gaffer“, weil dieses (Negativ)-Ereignis natürlich einen Reiz auf uns ausübt. Gegen den daraus resultierenden Stau kann man aber auch rein gar nichts machen, weil dieses langsame Fahren eine vom Unterbewusstsein gesteuerte Reaktion ist, in diesem Fall ist sie unerwünscht.

Aber bleiben wir bei den schönen Reizen:
Eine Allee ist unbestritten äußerst reizvoll! Besonders dort, wo der Straßenraum zu wenig Reize zu bieten hat, kann eine Allee sogar einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit liefern:
- Die Geschwindigkeit nimmt ab.
- Die Vigilanz (Wachheit) der Verkehrsteilnehmer wird positiv beeinflusst.
- Der Straßenverlauf wird deutlicher erkennbar.

Für Städtebauer ist eine Allee ein „Ort“. Ein „Ort“ gibt Orientierung, wir können Erinnerungen oder Geschichten an ihm fest machen, und es geht ein mehr oder minder starker Reiz von ihm aus.

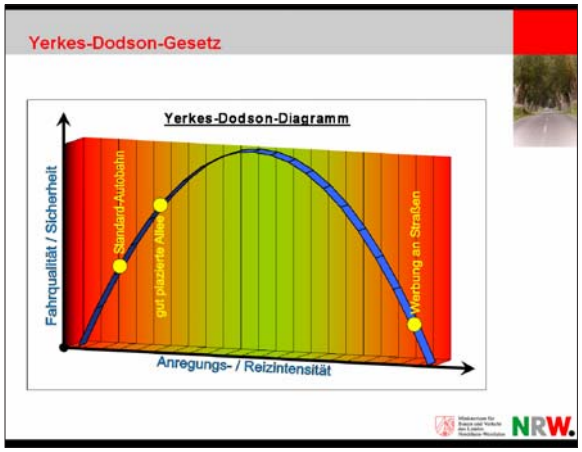
Warum ist diese Erkenntnis so wichtig?

Viele Straßen, auch die meisten Autobahnen, sind häufig so langweilig und gleichförmig gestaltet, dass sie zu „Unorten“ werden. Und - ohne dass wir dies bewusst steuern:
„Unorte“ wollen wir so schnell wie möglich verlassen.

Dieses Bestreben ist auf unserer Steuerungsplatine im Kopf fest „verdrahtet“. In der Folge drückt der rechte Fuß wie von einer fremden Macht gesteuert tiefer auf das Gaspedal und lässt uns schneller und schneller werden, damit wir möglichst schnell wieder einen „Ort“ erreichen. Schilder helfen dann wenig, es stellt sich genau das Geschwindigkeitsniveau ein, das durch die Straßenraumgestaltung vorgegeben wird.
Prof. Schreckenberg von der Universität Duisburg hat nachgewiesen, dass wir beim Fahren häufig unser Großhirn abschalten, nur selten bei vollem Bewusstsein unterwegs sind. Wir fahren demnach in der Regel in einer Art Dämmerzu-

stand. Wir widmen einer Sache gerade nur so viel Aufmerksamkeit, wie sie von uns abverlangt. Unsere Autos verlangen uns kaum noch etwas ab, sie sind leise, gut gefedert, mit Servolenkung und –bremsen ausgestattet; es geht alles fast wie von selbst. Da schalten wir unmerklich in das Notprogramm zurück, denken an den bevorstehenden Abend, träumen vielleicht schon ein wenig dabei, das Geschwindigkeitsniveau ist schon unangemessen hoch, und plötzlich ist es passiert…

Resümee: Zu wenig Reize wirken sich negativ auf die Sicherheit aus! Aber zu viele Reize sind auch nicht gut (Yerkes-Dodson Gesetz).

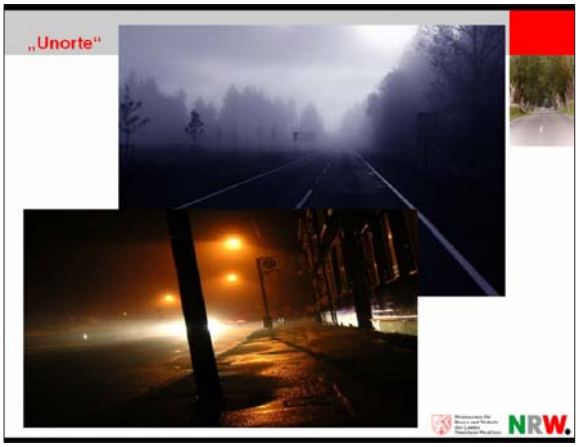


Auch hier gilt es die „Mitte“ zu finden. Diese Kenntnisse dürfen Planer nicht einfach ignorieren. Sie haben den Verkehrsteilnehmern gegenüber eine große Verantwortung. Einer guten Straßenraumgestaltung ist eine hohe Bedeutung beizumessen. Hier ist festzuhalten, dass auf diesem Gebiet noch viel an Forschungs- und Überzeugungsarbeit zu leisten ist.

Leider können wir noch so „reizvoll“ gestalten, das alles wird in der Regel nachts nicht gesehen und dann kann es sehr gefährlich werden, denn nachts wird jede Außerortsstraße zum „Unort“.

Auf der Suche nach einem „Ort“, hat jeder Verkehrsteilnehmer bei Dunkelheit in der Regel nur einen Wunsch, nämlich so schnell wie möglich sein Ziel zu erreichen. Dann können auch Bäume am Fahrbahnrand zu einer tödlichen Gefahr werden, die wir nicht unterschätzen dürfen.

Das wäre grob fahrlässig, zumal wir wissen, dass sich die Fahrbahndecken immer seltener in



einem optimalen Zustand befinden, die Griffigkeit häufig zu wünschen übrig lässt und auch die Straßenmarkierung oft nur sehr schlecht zu erkennen ist.

Die Kenntnis von all dem hat dazu geführt, dass sich die Straßenbauverwaltung zunächst nur sehr zögerlich mit der 100 Alleen-Initiative der Landesregierung beschäftigt hat. Galt es doch Straßen ausfindig zu machen, für die erstens möglichst kurzfristig und zweitens durchaus guten Gewissens Alleenpflanzungen vorgeschlagen werden konnten. Es sind in der Folge dann aus annähernd 100 Vorschlägen nach Überprüfung anhand der vorgenannten Aspekte noch rund 35 herausgefiltert worden, die sich für die Anpflanzung einer Allee eignen.

In fast allen Fällen ist
- die Linienführung gestreckt,
- die Gradiente gleichmäßig,
- das Unfallgeschehen unauffällig.
- Grund und Boden gehören der Straßenbauverwaltung.
- Die Allee passt in die Umgebung.
- Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist zumutbar.
- Das Gelände ist eben.
- Es stehen weder Brücken, Stützwände oder Lärmschutzanlagen im Weg.
- Die Verkehrsbelastung ist relativ niedrig, der LKW-Anteil gering.
- Die Straßen sind zweispurig,
- die Knotenpunkte höhengleich, und
- die Entwässerung erfolgt über die Dammschulter.

Weil der ansonsten erforderliche Grunderwerb entweder nicht durchsetzbar oder nur mit sehr

hohem Aufwand (Zeit und Geld zu bewerkstelligen gewesen wäre, werden die Bäume fast ausnahmslos näher als 4,5 Meter an die Fahrbahnen herangepflanzt! Deshalb muss das Unfallgeschehen auf diesen Streckenabschnitten weiter beobachten werden.

Noch bevor sich die Bäume für die Verkehrsteilnehmer zu ernst zu nehmenden Hindernissen entwickelt haben, möchten wir in der Lage sein, gut begründet zu entscheiden, ob an einzelnen Stellen nachträglich Schutzeinrichtungen installiert werden müssen. Darüber hinaus muss im Bereich von Alleen eine besonders auffällige, die Fahrbahnen einengende Markierung aufgebracht werden, die man vor allem nachts und bei Nässe sehr gut sehen kann. Zudem sollte ihre Oberfläche so gestaltet sein, dass beim Überfahren unangenehme Vibrationen auf das Fahrzeug übertragen werden (Rumble Stripes).

Es ist in verstärktem Maße dafür Sorge zu tragen, dass Tempolimits nicht nur per Schild vorgegeben, sondern auch beachtet werden, zum Beispiel durch Aufbringen von Markierungsstreifen quer zur Fahrbahn, aber auch durch Geschwindigkeitsmessungen.

Schließlich muss auf eine gute Unterhaltung dieser Straßen vor allem im Herbst und im Winter besonderes Augenmerk gelegt werden.

Anschrift des Verfassers

Michael Heinze
Ministerium für Bauen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf

ESAB/RPS und Alleenschutz

Prof. Albert Schmidt

An der Bedeutung von Alleen für das Landschaftsbild, die Verkehrsführung sowie die ökologischen und ästhetischen Funktionen und ihrer öffentlichen Wertschätzung besteht normalerweise kein Zweifel. Die Wertschätzung wird jedoch in Frage gestellt, wenn – wie bei Alleen an schnell befahrenen Straßen – der Konflikt zwischen Baumschutz und Schutz der Menschen vor Unfällen zu lösen ist. Seit 1999 erarbeitet eine ad-hoc-Gruppe der Arbeitsgruppe Verkehrsführung und Verkehrssicherheit bei der Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Maßnahmen zur Verringerung von Unfällen mit Aufprall auf Bäumen und der Unfallfolgen. Nach einem mehr als 6-jährigen Arbeits- und Abstimmungsprozess wurden im September 2006 „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäumen“ veröffentlicht. Die lange Bearbeitungszeit macht bereits deutlich, dass den ESAB erhebliche Widerstände insbesondere von der FLL und der ihr angehörenden 30 Mitgliedsverbände der Grünen Branche sowie von Naturschutz- und Umweltverbänden entgegengebracht worden sind.

1. Vorgeschichte zur ESAB

Das Bundesverkehrsministerium hatte bereits 1992 das von der FGSV erarbeitete Merkblatt „Alleen“ als Ergänzung zu der Richtlinie für den Ausbau von Bundesfernstraßen herausgegeben. In den Grundsätzen dieses Merkblattes wurde die Erhaltung und Neupflanzung von Alleen wegen ihrer landschaftsprägenden und verkehrsführenden Wirkungen sowie der Bedeutung für die regionale Identität als eine vordringliche Aufgabe der Straßenbauverwaltungen besonders betont. Zur Beherrschung des Verkehrsrisikos wurde empfohlen, bei Sicherheitsräumen von weniger als 1,25 Meter zwischen Baum und Straßenrand die maximale Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h zu beschränken und für Leitplanken einen Abstand von 1,50 Metern zwischen Fahrbahn und Baum

vorzusehen. Der für die Erarbeitung des Merkblattes zuständige interdisziplinär besetzte Arbeitskreis „Landschaftsgestaltung“ der FGSV wurde auch später immer wieder vom Bundesverkehrsministerium (BMV) herangezogen, wenn es um die landschaftliche Einbindung von Straßen ging.

2. Wie kam es zur ESAB?

Zur großen Überraschung der Verbände wurden anlässlich des Symposiums, Technische Maßnahmen gegen Baumunfälle am 27.10.1999 ohne jede Vorankündigung der von der FGSV im Auftrag des BMV durch die erwähnte Adhoc-Arbeitsgruppe bearbeitete Entwurf einer „Richtlinie zum Schutz gegen Baumunfälle“ (RSB) vorgestellt. Wie sich herausstellte, war die treibende Kraft der Gesamtverband der Deutschen Versicherer (GDV) mit seinem Verkehrstechnischen Institut der deutschen Versicherer, der neben der Bundesanstalt für Straßenwesen als Mitveranstalter auftrat. Hintergrund der RSB waren die seit 1995 von der Polizei statistisch erfassten Unfälle mit Aufprall auf Bäumen, die erheblich angestiegen waren und jährlich über 1000 Menschen das Leben kostete. In den Jahren 2001 bis 2003 verloren 4.691 Menschen bei Unfällen mit Aufprall auf Bäumen ihr Leben, überwiegend auf Landstraßen und Autobahnen. Mehr als 73.000 Autofahrer/innen wurden verletzt. 2003 waren es 1480. In der Präambel des RSB-Entwurfes wurde darauf verwiesen, dass zum Schutz von Menschen auf Bäume am Straßenrand weitgehend verzichtet werden sollte. Konkret wurde gefordert

- bei Geschwindigkeiten bis 100 km/h einen Abstand von mindestens 10 Metern und
- bei 70 km/h von mind. 4,50 Metern an der Straße von Baumpflanzungen freizuhalten.
- In Abhängigkeit von der Neigung der Seitenräume sollten sich die Abstände in Kurven auf 20 bis 25 Meter vergrößern
- Nachpflanzungen sollten nur noch 10 Meter versetzt zur vorhandenen Allee erfolgen.

Damit war unseres Erachtens bei Straßen eine baumlose Zukunft zu befürchten.

3. Reaktionen der Verbände auf die RSB

Die FLL-Mitgliedsverbände und viele Naturschützer reagierten darauf mit massiven Protesten. In einer Stellungnahme wurde gefordert, bevor über das Entfernen von Bäumen und Alleen Festlegungen getroffen werden, sollten erst einmal die Begleitumstände näher untersucht werden, wie zum Beispiel

- umfassende Untersuchungen der Unfallsituation und der Gefährdungspotentiale auf allen Straßen mit Unfallschwerpunkten
- verstärkter Einsatz von Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung mit systematischer Geschwindigkeitsüberwachung sowie eine systematische Aufklärung und Bekämpfung des Missbrauchs von Alkohol und Drogen
- Einbau von passiven Schutzmaßnahmen, wobei bauliche und technische Sicherheitsmaßnahmen durch Höhenmodellierungen und Gehölzpflanzungen landschaftsverträglich gestaltet und zur Verbesserung der optischen Verkehrsführung genutzt werden sollten.

Nachdem nicht zu erkennen war, dass sich der BMV bereit finden würde, die RSP im Sinne der Verbände-Stellungnahme umzuarbeiten, veranstaltete im Januar 2002 anlässlich der Grünen Woche in Berlin die FLL unterstützt durch ihre Mitgliedsverbände sowie von Natur- und Umweltschutzverbänden (BUND, NABU, LNU, SDW) eine Podiumsdiskussion. Sie diente im Wesentlichen dazu

- die Öffentlichkeit über die Folgen für Natur und Landschaft durch die ESAB zu informieren und die Protesthaltung der für Bäume eintretenden Verbände zu verdeutlichen sowie
- die kontroversen Meinungen zwischen den Parteien auszutauschen und nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen.

An der Podiumsdiskussion nahmen die Staatssekretäre des Bundesverkehrsministeriums und des Umweltministeriums Mecklenburg-Vorpommern, Vertreter der Versicherungswirtschaft, der Straßenbauverwaltung, der Verkehrswissenschaften, des ADAC und der FLL teil.
Die Veranstaltung war insoweit ein Erfolg, als

der BMV die ad-hoc-Arbeitsgruppe anschließend bat, den RSB-Entwurf 2000 unter Beteiligung der Verbände und des Naturschutzes zu überarbeiten.

4. Mitwirkung der Verbände bei der Überarbeitung

In 2002 legte die FLL einen mit den Verbänden überarbeiteten neuen Entwurf vor und brachte ihre Vorschläge in mehreren Abstimmungsgesprächen in die ad-hoc-Gruppe ein. Die konstruktiven Gespräche führten zur

- Abänderung der irreführenden Bezeichnung „Richtlinie zum Schutz gegen Baumunfälle“ (RSB) in „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäumen“ (ESAB)
- positiven Darstellung der Funktionen und der Bedeutung von Alleen
- Untersuchung der tatsächlichen Ursachen für den Aufprall auf Bäumen und Ermittlung der Ursachen für gehäufte Unfälle
- Zusammenstellung von baulichen, verkehrstechnischen und verkehrserzieherischen Maßnahmen zur Problemlösung
- und besonders wichtig: Entfernen von Bäumen als letztes Mittel, wenn alle anderen Maßnahmen nicht greifen.
- Umstritten blieben die zwar reduzierten Abstandswerte gegenüber denen der RSB; 4,50 Meter wurden jedoch für kaum realisierbar eingeschätzt, selbst bei Anlage von Rad- und Fußwegen in den Zwischenräumen.

Eine weitere Beteiligung der FLL erfolgte bis 2006 nicht, obwohl auch 2004 und Anfang 2006 neue ESAB-Entwürfe im Rahmen der Ressortabstimmungen und Länderbeteiligung entstanden waren.
Alle FLL-Präsidentenschreiben an die Bundesverkehrsminister Bodewig und später Tiefensee mit der Bitte um Information über den Sachstand und das weitere Bearbeitungsverfahren blieben leider ohne Antworten.
Unterstützung erhielten die Verbände jedoch durch den damaligen Bundesumweltminister, der 2003 die Auffassung bekräftigte, dass die unumgängliche Reduzierung der hohen Zahl der Verkehrstoten detailliertere Auswertungen des Unfallgeschehens erforderlich machten und das Entfernen von Bäumen das letzte Mittel sein müsste.
Auch der 41. Deutsche Verkehrsgerichtstag 2003 in Goslar stellte heraus, dass dem besonderen Gefährdungspotential von Alleen durch angepasste Geschwindigkeitsbegrenzung und bei Unfallschwerpunkten mit zusätzlichen passiven Schutzeinrichtungen zu begegnen wäre.

5. Inhalt der ESAB [1] von September 2006

Die ESAB enthält vier Kapitel. In Kapitel 1 werden in der Einführung das Ziel und die aus den Unfällen mit Aufprall auf Bäumen zu ziehenden Folgerungen behandelt. In einer Tabelle werden die Unfälle mit und ohne Aufprall auf Hindernisse sowie alle Unfälle gegenübergestellt, die 2003 auf Autobahnen, Landstraßen und Innerortsstraßen passiert sind. Bei den Hindernissen verursachen auf Landstraßen Bäume und auf Autobahnen Widerlager die meisten Unfälle. Im Ergebnis ergab eine Auswertung, dass das Unfallrisiko auf Landstraßen über 5 mal und auf Autobahnen über 4 mal höher ist als bei hindernisfreien Seitenräumen. Schutzeinrichtungen mindern Unfälle mit Todesfolge auf Landstraße um etwa 60 Prozent und auf Autobahnen um cirka 70 Prozent.

Aus dem Unfallgeschehen wird die Folgerung gezogen, dass die unfallauffälligen Bereiche ermittelt werden müssten, damit gezielt Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen beziehungsweise zur Verminderung des Unfallrisikos ergriffen werden könnten. Darüber hinaus wären die eigentlichen Unfallursachen, wie etwa überhöhte Geschwindigkeit, Alkohol- und Drogenkonsum und so weiter durch ortsbezogene Informationen gezielt zu bekämpfen.

Das Kapitel 2 „Auffinden von auffälligen Bereichen“ befasst sich mit der Auswertung von Unfalltypen-Steckkarten mit einer Sonderkarte Unfälle mit Aufprall auf Bäumen auf der Grundlage von Unfallanzeigen der Polizei. Als Erfassungszeiträume werden je nach Schwere der Fälle 1 bis 3 Jahre und für Unfälle durch Aufprall auf Bäume 5 Jahre empfohlen. Hierbei werden unfallauffällige Bereiche durch das Feststellen der Unfallhäufigkeit an einer Stelle oder auf einer 1 km langen Linie definiert. Bei meh-

reren auffälligen Bereichen mit Unfällen, die in kurzer Zeit mit Maßnahmen nicht entschärft werden können, werden Rangfolgen vorgeschlagen.

In Kapitel 3 wird ein Bündel von Maßnahmen zur Verringerung von Unfällen mit Aufprall auf Bäumen und der Unfallfolgen vorgestellt. Es handelt sich um bauliche, betriebliche, straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung und um eine Kombination mehrerer Maßnahmen. Hierbei wird darauf hingewiesen, dass ein griffiger Straßenbelag, das Absenken der Höchstgeschwindigkeit, ein ordnungsgemäßer Winterdienst oder die Installation von mobilen und ortsfesten Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen das Unfallrisiko erheblich vermindern würden.

Wenn all diese Maßnahmen nicht greifen, wird empfohlen, die Herausnahme einer Straße aus einer repräsentativen Allee durch netzplanerische Überlegungen und Umlenken der Hauptverkehrsströme zu prüfen.

Das Unterkapitel „Entfernen von Bäumen“ wird mit einer Beschreibung der Bedeutung von Bäumen, deren mögliche Schutzkategorien und den Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung eingeleitet. Wenn die anderen Maßnahmen des Kapitels 3 das Unfallgeschehen nicht wesentlich verbessern können, ist unter Beteiligung der Landschaftsbehörden über das Entfernen von Bäumen zu entscheiden.

Schließlich wird empfohlen, durch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit die Akzeptanz von Maßnahmen gegen Unfälle mit Aufprall auf Bäumen zu verbessern und die Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen durch eine regelmäßige Wirkungskontrolle zu überprüfen.

In Kapitel 4 geht es um Pflanzungen an bestehenden Straßen und Baumabstände zum Straßenrand. Bei Neupflanzungen sind dies 4,50 Meter, wobei Schutzeinrichtungen immer dann vorzusehen sind, wenn sich nach der Pflanzung Unfälle häufen. Bei Platzmangel wird ein Abstand von mindestens 3 Metern empfohlen, jedoch immer mit Schutzeinrichtungen.

Nachpflanzungen von Alleen und einseitigen Baumreihen mit einer gesicherten Lebenserwartung von mehr als 10 Jahren können bei Baumlücken bis etwa 100 Meter in der vorhandenen Baumflucht erfolgen. Bei größeren Lücken wird empfohlen, Nachpflanzungen mindestens 4,50 Meter versetzt zur vorhandenen Allee durchzuführen.

Alle Maßnahmen sollten rechtzeitig zwischen der Straßenbauverwaltung und den Landschaftsbehörden abgestimmt werden.

6. Deutliche Verbesserungen der ESAB 2006 gegenüber der RSB

Die veröffentlichten ESAB unterscheiden sich deutlich von dem Entwurf, der 2002 in Berlin zu der erwähnten Protestaktion geführt hat. Besonders hervorzuheben ist die konkrete Auswertung von „Abkommensunfällen“ insbesondere auf Landstraßen sowie die Führung von Sonderkarten über Unfälle mit Aufprall auf Bäumen, um die kritischen Bereiche im Straßennetz zu ermitteln.

Das vorgestellte Maßnahmenbündel zur Verringerung von „Abkommensunfällen“ beinhaltet einen Abwägungsprozess, um das Unfallgeschehen zu verbessern bezeihungsweise das Unfallrisiko zu vermindern. Damit wird sichergestellt, dass das Entfernen von Bäumen nur dann zu erwägen ist, wenn alle anderen Maßnahmen nicht zum Erfolg führen. Dazu gehört jetzt auch das Herausnehmen einer Straße aus einer repräsentativen Allee.

Nach wie vor Kritikpunkte bleiben die Abstandswerte. Um noch Bäume pflanzen zu können, erfordern sie die Bereitschaft von den Grundeigentümern, die benötigten Flächen zu verkaufen. Darüber hinaus entstehen zusätzliche hohe Grunderwerbskosten, die bei knappen öffentlichen Mitteln in der Regel nicht aufgebracht werden. Eine Enteignung der für Bäume notwendigen Grundstücke dürfte ausscheiden. Bei Baumabständen von 4,50 Meter wird auch ein Kronenschluss nicht zu erwarten sein. Das Argument, ein Baumabstand von 4,50 Meter würde die Straßenunterhaltung erleichtern und Bäume vor Streusalz schützen, ist ein Scheinargument, da die Abstandswerte dazu führen wer-

den, dass nur noch selten Bäume dort gepflanzt werden.

Der Hinweis in den ESAB, dass nicht alle Aussagen von sämtlichen Mitgliedern der ad-hoc-Gruppe geteilt werden, verdeutlicht die Komplexität des Problems.

7. Wie kann auf die ESAB reagiert werden?

Das Bundesverkehrsministerium hat mit einem Allgemeinen Rundschreiben vom 18.09.2006 an die obersten Straßenbaubehörden über die Veröffentlichung der ESAB informiert und dabei Formulierungen gewählt, die für die obersten Straßenbaubehörden Ermessensspielräume eröffnen. Das BMV bat darum, die ESAB 2006 für Bundesstraßen anzuwenden, und empfahl den obersten Straßenbaubehörden der Länder, im Interesse einer einheitlichen Vorgehensweise sie auch für Straßen in ihrem Zuständigkeitsbereich zu beachten. Die FLL hat deswegen sowohl den Landesverkehrs- als auch den Umweltminister von NRW gebeten, die Abstandswerte nicht automatisch zu übernehmen, sondern als Maßstab für den Baumabstand die Unfallhäufigkeit beziehungsweise das Unfallrisiko bei schnell befahrenen Straßen unter Einbeziehung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zugrunde zu legen.

Auf der DBU-Alleentagung am 16.11.2006 in Osnabrück berichtete der Vertreter von Mecklenburg-Vorpommern, dass dort die Abstandswerte bis auf 1.50 Meter reduziert werden können.

Darüber hinaus halten wir den Aufbau eines Alleenkatasters für Straßen aller Kategorien für erforderlich, in dem Aussagen über Zustand, Alter, Lebenserwartung, Bedeutung für die Vernetzung und Qualität der Allee dargestellt werden. Ein solches Alleenkataster sollte künftig die Grundlage für ein landesweites Alleenprogramm für Nachpflanzungen sein, das nach regional und überregional bedeutsamen Alleen unterscheidet, um für Nachpflanzungen Prioritäten setzen zu können. Ein systematisches Monitoring sollte dafür sorgen, dass regelmäßig die Qualität der Bäume in Abhängigkeit ihrer Entwicklung und dem Unfallgeschehen kontrolliert werden. Die 100-Alleen-Initiative NRW sollte in ein landesweit angelegtes Alleenprogramm integriert werden.

Alleenkataster und Alleenprogramm wären gleichzeitig eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Herausnahme des Verkehrs aus einer besonders sehenswerten und repräsentativen Allee.

8. Umdenken bei der Planung von Neubau und Ausbau

Die ESAB behandeln nicht Neu- und Ausbau von Straßen. Dennoch werden hoffentlich auch bei neuen Straßen auf der Grundlage von Planfeststellungsverfahren in Verbindung mit der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung Bäume gepflanzt werden. Ihre Abstände werden jedoch sicherlich 4.50 Meter nicht unterschreiten. Um dem Anliegen von Verkehrssicherheit und Landschaftsbildgestaltung mit Einbindung der Straße in die Landschaft zu entsprechen, wird empfohlen, aus landschaftlicher Sicht regionaltypische Leitbilder für Alleen in die Straßenplanung zu integrieren. Für ihre Entwicklung sind die landschaftlichen Charakteristika, die Straßenführung mit Anlagen zur Minderung des Unfallrisikos und die Chancen für den Grunderwerb von bepflanzten Seitenräumen einzubeziehen.

Darüber hinaus sind für Neu- und Ausbau von Straßen neue Formen der Bepflanzung für die Seitenräume mit größeren Baumabständen und Gehölzstrukturen zu diskutieren, die gleichzeitig der Feinstaubbindung dienen. Ebenso ist eine der Straßenführung angepasste Geländemodellierung als Sicherheitsfaktor mit einzubeziehen.

9. Aktionen zur Förderung von Alleen

Die aus Gründen der Verkehrssicherheit zu erwartenden Einschränkungen bei der Anlage neuer Alleen und dem Nachpflanzen zur Lückenschließung von Alleen, vor allem bei schnell befahrenen Straßen, erfordern die Ausnutzung aller Möglichkeiten zur Belebung der Landschaft durch Aktionen zur Förderung von Alleen.

Die in den Jahren 2004 und 2005 durchgeführte Aktion „Allee des Monats“, die von der FLL begleitet wurde, hat Politik und Öffentlichkeit auf die Bedeutung von Alleen an Straßen und die Konsequenzen der ESAB hinweisen wollen. Eine dieser pressewirksam durchgeführten Aktionen galt der Poppelsdorfer Allee in Bonn, an der der damalige Oppositionsführer der CDU und heutige Ministerpräsident Dr. Rüttgers teilgenommen hatte. Der mit seinem Büro danach von der FLL geführte Schriftverkehr hat sicherlich mit dazu beigetragen, dass die „100-Alleen-Initiative NRW“ Eingang in die Koalitionsvereinbarung der neuen Landesregierung gefunden hat.

Wo ginge es besser, neue Alleen zu pflanzen oder Lücken in bestehenden Alleen zu schließen, als entlang von Straßen aller Klassifizierungen. Dass hierbei auch Gesichtspunkte zur Minderung des Unfallrisikos zu berücksichtigen sind, sollte selbstverständlich sein.

In den neuen Bundesländern hat die Versicherungswirtschaft in Brandenburg im Landkreis Havelland das Modell einer Radallee nach dem Prinzip „Alleen ohne Autos“ entwickelt. Auf Feld-, Wander-, Rad- oder Reitwegen ohne Kfz-Verkehr sollen die Alleen gepflanzt werden. Ob dieser Kompromiss dem Anliegen von Naturschutz und Landschaftspflege in allen Punkten Rechnung trägt, bleibt abzuwarten.

10. Wird die RPS die ESAB ersetzen?

Seit 1989 gibt es die „Richtlinie für den passiven Schutz von Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme“ (RPS)[2)]. Sie wurde 2001 überarbeitet und befindet sich zurzeit erneut in der Überarbeitung. Der FLL ist es trotz mehrerer Anfragen beim Bundesverkehrsministerium und der FGSV nicht gelungen, die Ziele der Überarbeitung zu erfahren. Gemunkelt wird, dass die RPS die ESAB ersetzen soll.
Die RPS behandelt Einsatzkriterien und Anforderungen an Fahrzeug-Rückhaltesysteme aller Art. Sie enthält auch an Gefährdungsstufen orientierte Baumabstände, die sich zwischen 4.50 Meter für Baumpflanzungen an geraden Strecken und 12 Meter für Baumpflanzungen an kritischen Bereichen bewegen.

Die RPS ist überwiegend technisch ausgerichtet und enthält eine mit der ESAB nicht vergleichbare Systematik. Als Richtlinie schränkt sie den Ermessensspielraum deutlich ein, der für die ESAB möglich ist.

Auch würde ein Aufgreifen der in den ESAB enthaltenen differenzierten Empfehlungen für Maßnahmen zur Verringerung von Unfällen mit Aufprall auf Bäumen und der Unfallfolgen, die in Abwägungsschritten abzuarbeiten sind, ein völliges Umarbeiten der RPS erfordern. Ich befürchte, dass die RPS den Schutz und die Entwicklung von Alleen erheblich verschlechtern könnte, weil sie sich an den ersten Entwürfen der ESAB orientieren wird.

Die ESAB erfordern ein Umdenken beim Schutz und bei der Entwicklung von Alleen mit neuen Anforderungen an die Planungsvorbereitung und Abwägungsentscheidungen. Damit dies gelingen kann, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Straßenbauverwaltung und den Landschaftsbehörden unter Beteiligung der Verbände unverzichtbar.

Literaturverzeichnis

[1)] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsführung und Verkehrssicherheit (2006) „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB)

[2)] Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Arbeitsausschuss Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (2001) „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS).

Anschrift des Verfassers

Prof. Albert Schmidt
Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V. (FLL)
Colmantstr. 32
53115 Bonn

100-Alleen-Initiative in NRW
Förderung und Umsetzung

Gegenstand der Förderung
- Neuanlage, Ergänzung und Wiederherstellung von Baumalleen entlang von Kreis-, Gemeinde-, Wirtschafts-, Rad- und Wanderwegen
- anschließende 3jährige Herstellungspflege
- Grunderwerb oder
- kapitalisierte Entschädigungsleistung / Pacht

Besondere Förderbestimmungen

- Alleenlänge i.d.R. > 300 m

- standortgerechte, heimische Bäume; entlang von Kreis- und **Gemeindestraßen** keine Förderung von Obstbäumen

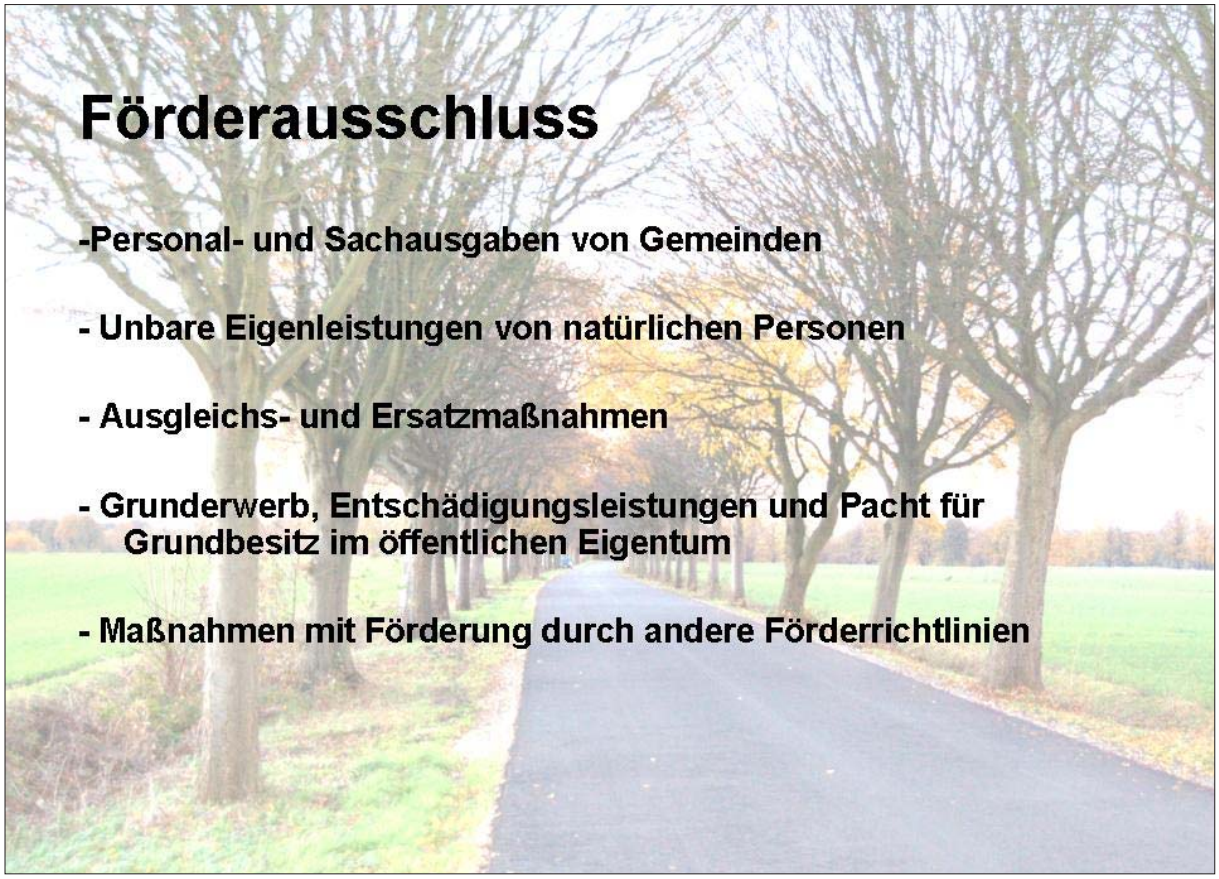
- Pflanzabstand 10 – 15 m (Obstbäume mind. 7 m)

- einseitige Pflanzung zur Ergänzung vorhandener Baumreihe

- Pflanzen: 3x verschulte Hochstämme; Kronenansatz 2,20m, Stammumfang 16-18 cm (gemessen in 1,0 m)

- Ergänzungspflanzungen mit einzelnen Bäumen, bestehende Allee muss dadurch um ein Drittel ergänzt werden; keine starke Ungleichaltrigkeit

- Alleen als Planung in LPs, vorausgesetzt keine Förderung nach FöNa



Förderausschluss

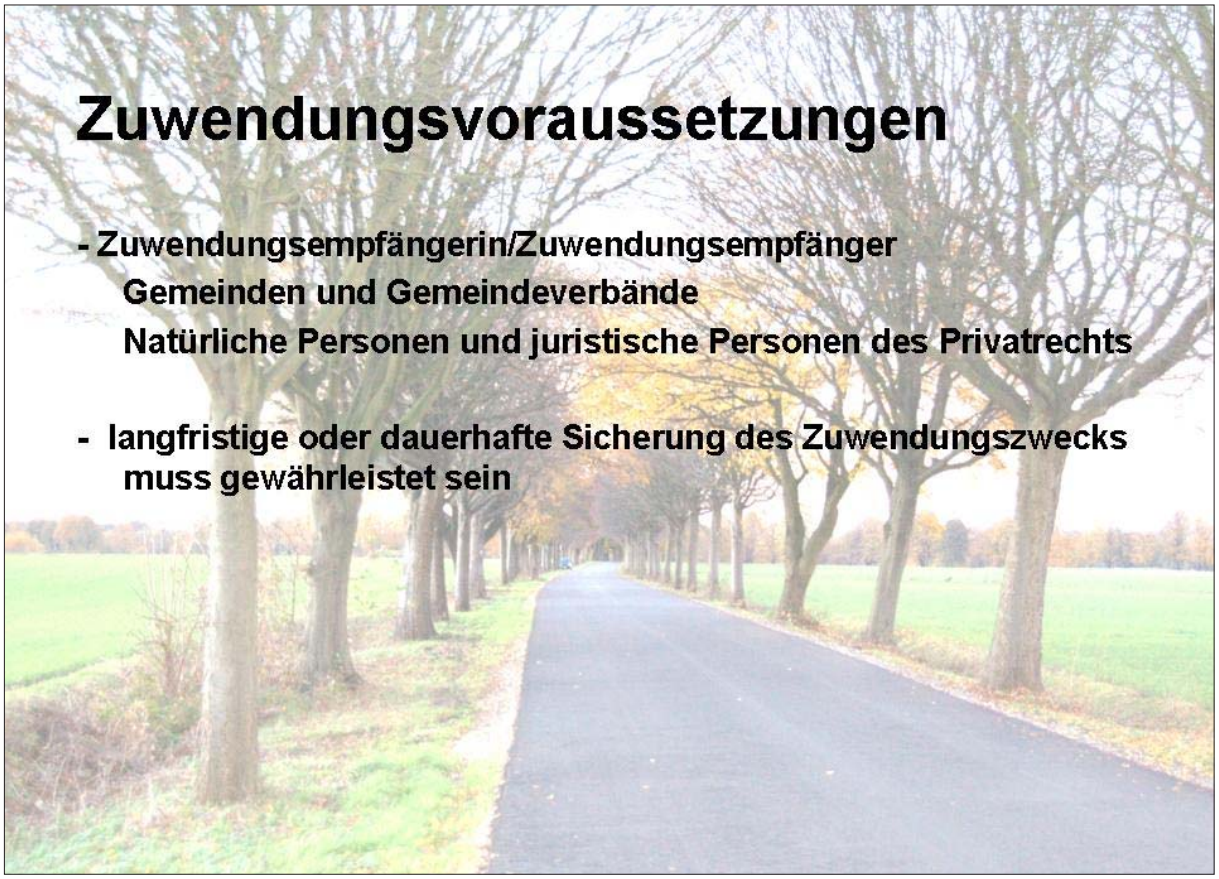
-Personal- und Sachausgaben von Gemeinden

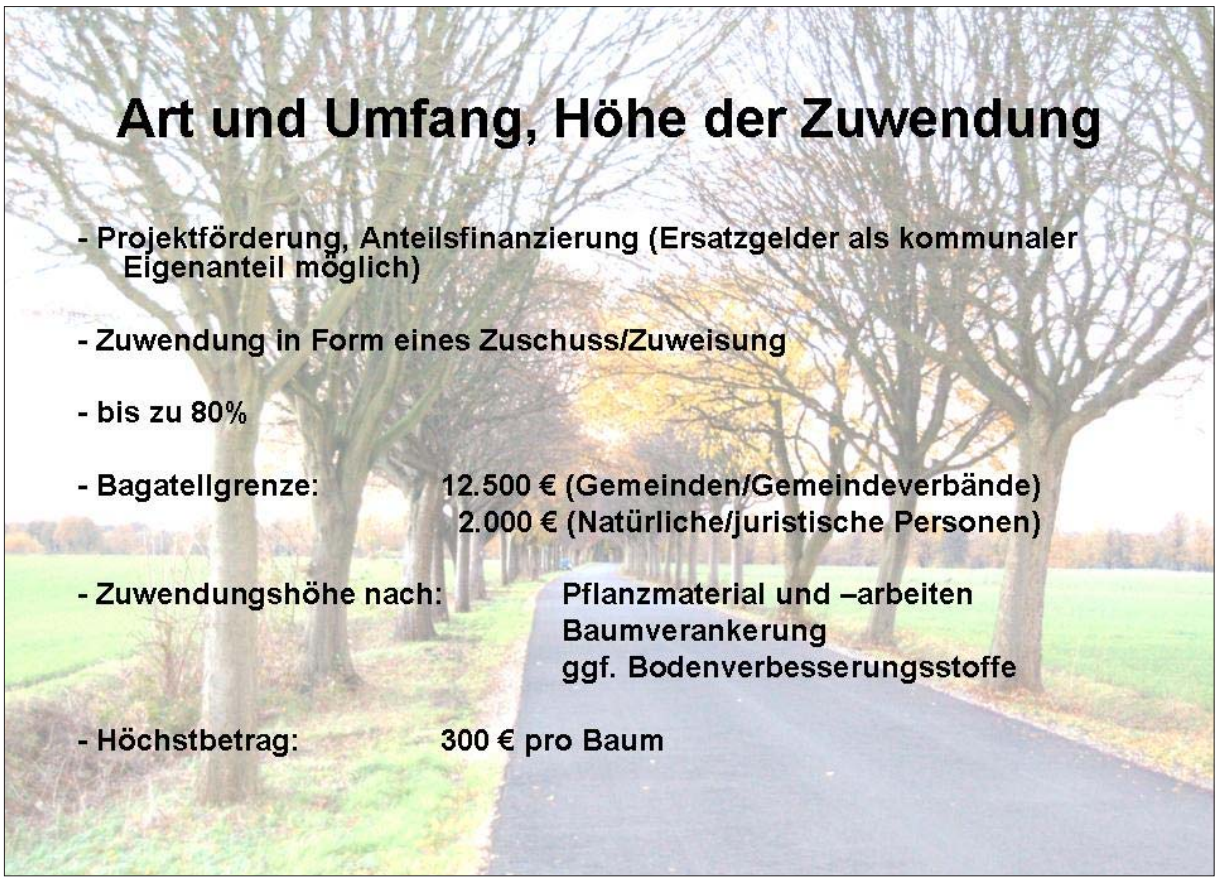
- Unbare Eigenleistungen von natürlichen Personen

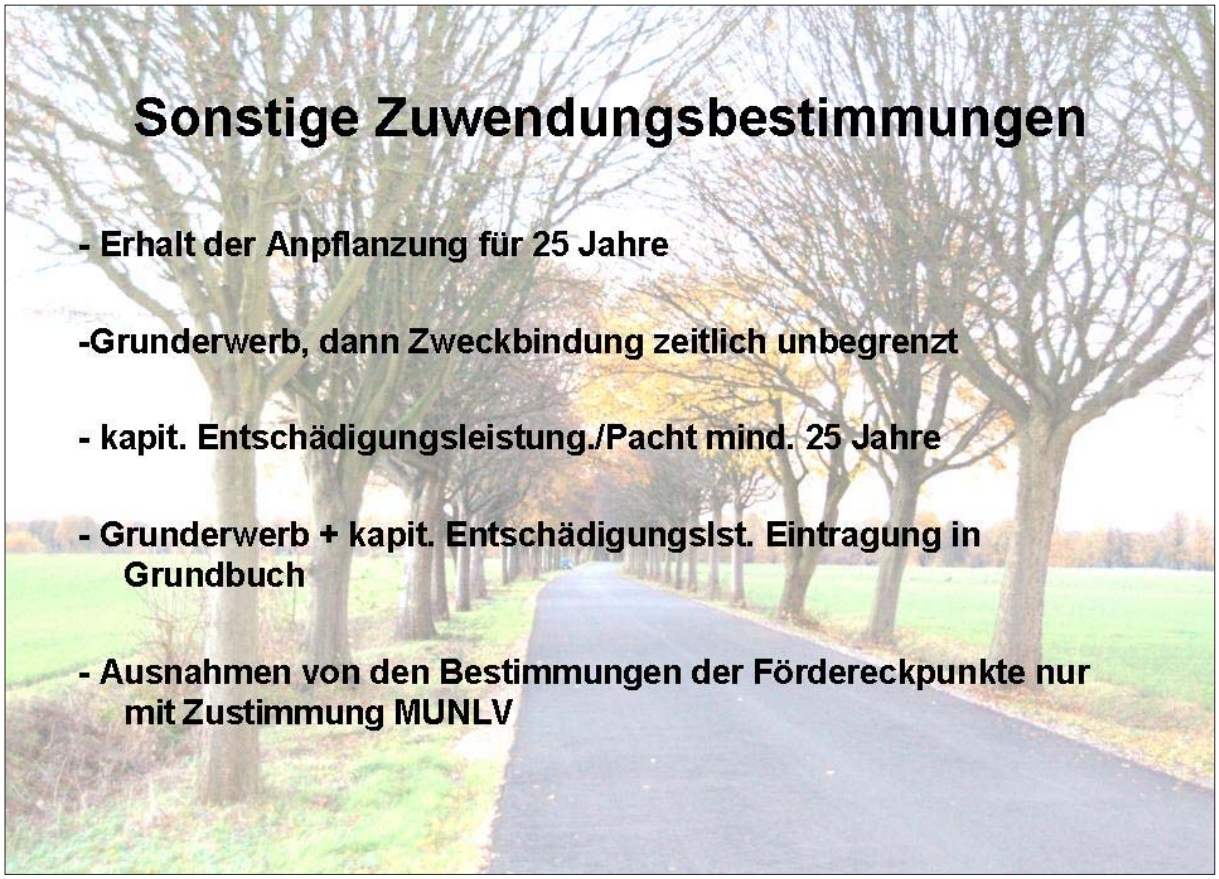
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

- Grunderwerb, Entschädigungsleistungen und Pacht für Grundbesitz im öffentlichen Eigentum

- Maßnahmen mit Förderung durch andere Förderrichtlinien


Zuwendungsvoraussetzungen
- Zuwendungsempfängerin/Zuwendungsempfänger
Gemeinden und Gemeindeverbände
Natürliche Personen und juristische Personen des Privatrechts
- langfristige oder dauerhafte Sicherung des Zuwendungszwecks muss gewährleistet sein


Art und Umfang, Höhe der Zuwendung
- Projektförderung, Anteilsfinanzierung (Ersatzgelder als kommunaler Eigenanteil möglich)
- Zuwendung in Form eines Zuschuss/Zuweisung
- bis zu 80%
- Bagatellgrenze: 12.500 € (Gemeinden/Gemeindeverbände)
2.000 € (Natürliche/juristische Personen)
- Zuwendungshöhe nach: Pflanzmaterial und –arbeiten
Baumverankerung
ggf. Bodenverbesserungsstoffe
- Höchstbetrag: 300 € pro Baum


Sonstige Zuwendungsbestimmungen
- Erhalt der Anpflanzung für 25 Jahre
-Grunderwerb, dann Zweckbindung zeitlich unbegrenzt
- kapit. Entschädigungsleistung./Pacht mind. 25 Jahre
- Grunderwerb + kapit. Entschädigungslst. Eintragung in Grundbuch
- Ausnahmen von den Bestimmungen der Fördereckpunkte nur mit Zustimmung MUNLV

Verfahren
- Anträge an höhere Landschaftsbehörden
beifügen:
Lageplan oder Kartenausschnitt
Kostenberechnung bzw. Kostenvoranschlag
ggf. Objektpläne
ggf. Nachweis des Nutzungsrechts
ggf. behördliche Zulassung
- Bewilligungsbehörde höhere Landschaftsbehörde
- Anforderungs-/Auszahlungsverfahren über ANBest-P/ANBest-G.
- Verwendungsnachweis

Steuerungsgruppe 100-Alleen
Mitglieder:
Bezirksregierungen
(Düsseldorf, Köln, Münster, Arnsberg, Detmold)
NRW-Stiftung
LNU
Staatskanzlei
MBV
MUNLV

Stand der Umsetzung
bisher eingegangene Vorschläge: 213
reduziert aufgrund Machbarkeit: 112
umgesetzt (bis 13.12.2006): 6
bis Ende Pflanzperiode 2006/2007
noch zu pflanzen: 20

**Fördereckpunkte
des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz
des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNLV)
vom 30.08.2006 –III-6-618.01.03.00-
über die Gewährung von Zuwendungen zu Maßnahmen
im Rahmen des 100-Alleen-Programms
des Landes Nordrhein-Westfalen**

1
Zuwendungszweck, Rechtsgrundlagen
Alleen haben nicht nur historischen und ästhetischen Wert, sondern übernehmen auch vielfältige ökologische Funktionen. Die Laub- und Biomasse führt zu einer Verbesserung der kleinklimatischen Situation. Als lineare Vernetzungselemente leisten Alleen einen Beitrag zum Biotopverbund und prägen das Landschaftsbild und die Kulturlandschaft entscheidend mit.

Die Landesregierung hat mit Beschluss vom 4.11.2005 das 100-Alleen-Programm beschlossen. Dieses sieht die Anpflanzung von 100 Alleen in ganz Nordrhein-Westfalen vor.

Das Land gewährt nach Maßgabe dieser Fördereckpunkte und der Verwaltungsvorschriften zu § 44 Landeshaushaltsordnung (LHO) Zuwendungen zur Umsetzung des 100-Alleen-Programms. Auf die Förderung besteht kein Rechtsanspruch. Die Bezirksregierungen als höhere Landschaftsbehörden (Bewilligungsbehörden) entscheiden nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel. Grundlage für die Verteilung der verfügbaren Haushaltsmittel sind die von den Bezirksregierungen vorzulegenden Prioritätenlisten.

Bei der Umsetzung des 100-Alleen-Programms wird die Anwendung der „Empfehlungen für Baumpflanzungen Teil 1 – Planung, Pflanzarbeiten und Pflege“ der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung/Landschaftsbau e.V. (FLL), Colmantsstraße 32, 53115 Bonn, empfohlen.

Mit einer Förderung errichtete Alleen sind gemäß § 47 Abs. 1 Landschaftsgesetz (LG) gesetzlich geschützte Landschaftsbestandteile.

2
Gegenstand der Förderung
Gefördert werden:
2.1
Die Neuanlage, Ergänzung und Wiederherstellung von Baumalleen entlang von Kreis- und Gemeindestraßen, Wirtschaftswegen und Rad- und Wanderwegen.

2.2
Die sich anschließende 3-jährige Herstellungspflege.

2.3
Bei Zuwendungsempfängern nach Nr. 5.1 Grunderwerb, soweit er für die Umsetzung der Maßnahme notwendig ist. Die Notwendigkeit des Grunderwerbs ist aktenkundig zu machen.

2.4
Bei Zuwendungsempfängern nach Nr. 5.1 kann anstelle des Grunderwerbs auch eine kapitalisierte Entschädigungsleistung oder kapitalisierte Pacht gefördert werden.

3
Besondere Förderbestimmungen
3.1
Die Alleenmindestlänge soll 300 m in der Regel nicht unterschreiten.

3.2
Anzupflanzen sind standortgerechte und einheimische Baumarten. Aus Verkehrssicherungsgründen werden entlang von Kreis- und Gemeindestraßen Baumalleen aus Obstbäumen nicht gefördert.

3.3
Der Pflanzabstand zwischen den Bäumen soll unter Berücksichtigung des Wuchsverhaltens der jeweiligen Baumart 10-15 m betragen; bei Obstbäumen mindestens 7 m.
Der Pflanzabstand der Bäume zum Straßenkörper richtet sich nach den geltenden Rechtsvorschriften.

3.4
Eine einseitige Straßenbepflanzung kann gefördert werden, wenn bereits eine Baumreihe besteht und hierdurch eine Allee entsteht.

3.5
Pflanzengröße
Bei den Pflanzen soll es sich um 3x verpflanzte Hochstämme mit einem Kronenansatz von mindestens 2,20 m und einem Stammumfang von 16-18 cm (gemessen in 1,0 m Höhe) handeln.

3.6
Als Ergänzungspflanzung gilt der Lückenschluss von bestehenden Baumalleen durch einzelne Bäume, wenn durch die Neuanpflanzung die bestehende Allee um mindestens ein Drittel ergänzt wird und das Erscheinungsbild der Allee nicht durch eine zu starke Ungleichaltrigkeit gestört wird.

3.7
Gefördert werden auch Baumalleen, die als Planung in rechtskräftigen Landschaftsplänen festgesetzt sind. Dies gilt nicht, wenn für diese bereits eine Bewilligung nach der Förderrichtlinie Naturschutz (FöNa) erteilt wurde.

4
Förderausschluss
Nicht zuwendungsfähig sind:
4.1
Personal- und Sachausgaben von Gemeinden und Gemeindeverbänden als Zuwendungsempfänger.

4.2
Unbare Eigenleistungen von natürlichen Personen als Zuwendungsempfängerin oder Zuwendungsempfänger.

4.3
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne der §§ 4 bis 6 LG und sonstige Maßnahmen, die Dritte aus gesetzlicher, vertraglicher oder sonstiger Verpflichtung durchzuführen haben.

4.4
Grunderwerb, Entschädigungsleistungen und Pacht für im öffentlichen Eigentum stehenden Grundbesitz.

4.5
Maßnahmen, die auf der Grundlage des Fördertatbestandes anderer Förderrichtlinien oder –erlasse gefördert werden können.

5
Zuwendungsempfängerin/Zuwendungsempfänger
Zuwendungsempfängerin oder Zuwendungsempfänger sind
5.1
Gemeinden und Gemeindeverbände

5.2
Natürliche Personen und juristische Personen des Privatrechts

6
Zuwendungsvoraussetzungen
6.1
Zuwendungen dürfen nur bewilligt werden, wenn die öffentlich-rechtlichen bzw. privatrechtlichen Voraussetzungen für eine langfristige oder dauerhafte Sicherung des Zuwendungszwecks gewährleistet sind.

7
Art und Umfang, Höhe der Zuwendung
7.1
Zuwendungsart: Projektförderung

7.2
Finanzierungsart: Anteilsfinanzierung
Als kommunaler Eigenanteil im Rahmen der Förderung nach diesen Fördereckpunkten können Ersatzgelder nach § 5 Abs. 3 LG verwendet werden.

7.3
Form der Zuwendung: Zuschuss/Zuweisung

7.4
Zuwendungshöhe: bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.

7.5
Bagatellgrenze:

7.5.1
Bei Zuwendungsempfängern nach Nr. 5.1: 12.500 Euro

7.5.2
Bei Zuwendungsempfängern nach Nr. 5.2: 2.000 Euro

7.6
Bemessungsgrundlage

7.6.1
Die Zuwendungshöhe bemisst sich bei der Anpflanzung von Baumalleen nach den Ausgaben für
- Pflanzmaterial und Pflanzarbeiten

- Baumverankerung
- ggf. Bodenverbesserungsstoffe.

Der Höchstbetrag der zuwendungsfähigen Kosten liegt bei 300 Euro pro Baum, incl. Baumverankerung, Bodenverbesserungsstoffen und Herstellungspflege.

7.6.2
Bemessungsgrundlage beim Grundstückserwerb ist der Kaufpreis, jedoch höchstens der Verkehrswert. Zu den zuwendungsfähigen Nebenkosten des Grunderwerbs gehören Notar- und Umschreibungskosten, Grunderwerbsteuer und die Vermessungskosten beim Teilflächenerwerb.

7.6.3
Kapitalisierte Entschädigungsleistungen und kapitalisierte Pachtzahlungen nach Nr. 2.4 dürfen unter Zugrundelegen der ortsüblichen Höhe 75 v.H. des Verkehrswertes der in Anspruch genommenen Flächen nicht überschreiten.

7.6.4
Zweckgebundene Spenden können bei der Bemessung der Zuwendung als Einnahmen außer Betracht bleiben, soweit der Zuwendungsempfängerin/dem Zuwendungsempfänger ein aus eigenen Mitteln zu erbringender Eigenanteil i.H.v. 10 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben verbleibt.

8
Sonstige Zuwendungsbestimmungen
8.1
Zweckbindungsfrist

8.1.1
Die Zuwendungsempfängerin/der Zuwendungsempfänger ist zum Erhalt und zur Pflege der Anpflanzungen für die Dauer von 25 Jahren zu verpflichten.

8.1.2
Bei Grunderwerb ist die Zweckbindung zeitlich unbegrenzt.
8.1.3
Bei kapitalisierten Entschädigungsleistungen und bei der Anpachtung von Grundstücken/Teilflächen in Form der Kapitalisierung beträgt die Zweckbindung mindestens 25 Jahre.

8.2
Bei Grunderwerb aus Mitteln des Landes sowie kapitalisierten Entschädigungsleistungen sind die Einschränkungen der Nutzungsbefugnis des Eigentümers/der Eigentümerin durch Eintragungen im Grundbuch (beschränkt persönliche Dienstbarkeit) zu sichern. Eine Nutzungsänderung oder Veräußerung ist nur mit Zustimmung der höheren Landschaftsbehörde zulässig.

8.3
Ausnahmen von den Bestimmungen der Nummern 2 – 8 der Fördereckpunkte bedürfen der Zustimmung des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen.

9
Verfahren
9.1
Antragsverfahren

9.1.1
Anträge sind bei den höheren Landschaftsbehörden unter (sinngemäßer) Verwendung des Grundmusters 1 zu Nummer 3.1 VVG zu § 44 LHO zu stellen.

9.1.2
Dem Antrag sind beizufügen:

-Lageplan oder Kartenausschnitt
-Kostenberechnung bzw. Kostenvoranschlag
-ggf. Objektpläne
-ggf. Nachweis des Nutzungsrechts
-ggf. behördliche Zulassungen

9.2
Bewilligungsverfahren
Bewilligungsbehörden sind die Höheren Landschaftsbehörden. Bei der Bewilligung der Mittel ist das Grundmuster 2 zu Nummer 4.1 VVG zu § 44 LHO (sinngemäß) zugrunde zu legen.

9.3
Anforderungs- und Auszahlungsverfahren
Für das Anforderungs- und Auszahlungsverfahren gelten die ANBest-P/ANBest-G.

9.4
Verwendungsnachweisverfahren
Der Verwendungsnachweis ist für den gemeindlichen Bereich nach dem Grundmuster 3 zu Nummer 10.3 VVG zu § 44 LHO zu führen. Für den außergemeindlichen Bereich findet das Grundmuster sinngemäß Anwendung.

9.5
Zu beachtende Vorschriften
Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderlich Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die VV/VVG zu § 44 LHO, soweit nicht in diesen Fördereckpunkten Abweichungen zugelassen worden sind.

10
In-Kraft-Treten
Diese Fördereckpunkte treten mit sofortiger Wirkung in Kraft. Sie sollen durch eine Förderrichtlinie abgelöst werden.

Anschrift des Verfassers

Hans Leser
Ministerium für Umwelt und Naturschutz,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz des
Landes Nordrhein-Westfalen
Schwannstr. 3
40476 Düsseldorf

Die Deutsche Alleenstraße

Die Deutsche Alleenstraße als Beitrag zum Schutz einzigartiger Landschaftsbestandteile und zur Förderung eines naturverträglichen Tourismus, insbesondere im Verkehrsbereich auf Kosten unverzichtbarer schutzwürdiger Landschaftsbestandteile und insbesondere der Alleen.

Bernd Krebs

Nicht nur Informationsmaterial wurde von den Umwelt- und Naturschutzinitiativen bei den Kollegenverbänden im Westen angefordert, unüberhörbar war vor allem der Wunsch nach konkreten Hilfen zum Schutz der Alleen in Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen.

Und diese Aufforderungen erreichten nicht nur die Verbände, sondern auch die Automobilclubs, insbesondere Europas mitgliederstärksten, den ADAC mit seinerzeit über vierzehn Millionen Mitgliedern im nunmehr vereinigten Deutschland.

Konsequenterweise wurden folgende Schritte eingeleitet:

- Herbst 1991 Kooperation der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW) mit dem ADAC und Einrichtung eines "Alleen-Alarm-Telefons" in der Bundesgeschäftsstelle der SDW in Bonn, über das konkrete Hilfen zum Schutz der Alleen angefordert werden konnten,

- September 1992 Gründung der Arbeitsgemeinschaft Deutsche Alleenstraße e.V. (ARGE) mit den Gründungsmitgliedern ADAC, SDW und einer Reihe von Tourismusverbänden im Ostseebad Sellin,

- 03. Mai 1993 Einweihung des ersten Teilabschnittes von Sellin nach Rheinsberg in Brandenburg und

- schrittweise Fertigstellung weiterer Teilabschnitte in die Freistaaten Sachsen und Thüringen und von dort durch die Bundesländer Niedersachsen, Hessen, Rheinland-Pfalz bis zur Bodenseeinsel Reichenau in Baden-Württemberg.

Grundlage der Ausweisung der Streckenabschnitte der Deutschen Alleenstraße waren umfangreiche Kartierungsarbeiten auf einer Streckenlänge von rund 2.500 Kilometer - zumeist durch Fachpersonal aus den Landesgeschäftsstellen der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald sowie mit Hilfe von AB-Kräften und mit finanzieller Unterstützung der Bundesanstalt für Arbeit.

In diesem Zusammenhang muss sicherlich auch der Frage nachgegangen werden, warum bestimmte Bundesländer seinerzeit nicht in den Streckenverlauf der Deutschen Alleenstraße aufgenommen wurden:

Erste Priorität hatte ohne Zweifel das Vorhandensein von Alleen oder zahlreicher Straßenbäume oder aber - dies muß selbstkritisch eingestanden werden - fehlende Aktivitäten beziehungsweise Erkenntnisse im Bereich des Naturschutzes, was die Wichtigkeit der Aufgabenstellung anbelangt, oder aber die fehlende Einsicht, dass die zweifellos vorhandene Kooperationsbereitschaft des ADAC mit dem erklärten Willen die Alleen zu schützen, einer Änderung der Grundhaltung des Automobilclubs entsprach, den man in Naturschutzkreisen fälschlicherweise immer noch mit dem Motto "freie Fahrt für freie Bürger" identifizierte.

In der Chronologie nachzutragen ist, dass die ARGE im Jahr 1995, dem "Europäischen Naturschutzjahr", vom Bundespräsidenten für ihr Alleen-Schutzprojekt mit einer Anerkennungsurkunde ausgezeichnet wurde.

Von Beginn an übernahm die SDW in der ARGE den Part der fachmännischen Begutachtung und Pflege der Teilabschnitte, organisierte eine Vielzahl von Schutzmaßnahmen und bediente sich zu diesem Zweck eines hauptamtlichen Mitarbeiters, dem sogenannten "Alleen-Koordinator", mit Dienstsitz in Duderstadt im Eichsfeld.

Im Einzelnen handelte es sich um folgende Funktionen, die auch Aktivitäten im touristischen Bereich beinhalten:

- Nachpflanzaktionen in lückenhaften Alleebeständen und die Suche nach Sponsoren,
- Erstellung von Beratungsmaterial, Druckschriften etc.
- Beschreibungen, Texte, Karten,
- Erstellung buchbarer touristischer Angebote,
- Erstellung einer Homepage zum Herunterladen von Karten im PDF-Format etc. (www.deutsche-Alleenstraße.de) oder bei
- ADAC-Online in der Rubrik "Reiseservice, Freizeit, Wochenende.

Nun aber gilt es, die bekannteste deutsche Ferienstraße "touristisch zu erschließen".

Anlässlich ihrer Mitgliederversammlung im Juli 2006 in München hat die ARGE beschlossen, nunmehr die touristischen Aspekte der Deutschen Alleenstraße in den Mittelpunkt ihrer Arbeit zu stellen, denn die Ferienstraße lebt von ihrer Heterogenität.

Der Begriff "nachhaltiger und sozialverträglcher Tourismus" wird die Arbeit der fast 30 Mitgliedsverbände der ARGE, unter ihnen die LNU, prägen.

Folgende Stichworte sollten in diesem Zusammenhang erwähnt werden:

- touristisches Marketing und Angebote für erlebnisreiche Aktivitäten
- themenbezogen Events
- Angebote für Wanderer und Radfahrer - Stichwort: Übernachtungsmöglichkeiten
- Schaffung eines ökologischen Reiseführers
- Durchführung eines Marketing-Workshops mit den Tourismusverbänden
- Übernahme von Patenschaften über Teilabschnitte der Alleenstraße (s. Sponsoring).

Die Deutsche Alleenstraße vernetzt mit einer derzeitigen Streckenführung von rund 2.500 Kilometern einzigartige Kultur- und Naturlandschaften, in denen der umweltverträgliche Tourismus ein wichtiges wirtschaftliches Standbein ist.

Von daher soll die Alleenstraße ihren "Durchfahrtcharakter" verlieren und dazu verlocken, an dem einen oder anderen Ort länger zu verweilen, d.h. es wird eine ökologische Alternative zum "reinen Autourlaub" geschaffen, was mit der Einbindung öffentlicher Verkehrsmittel, insbesondere der Bahn, möglich ist.

Diesem Ziel dient der in der Entstehung begriffene "ökologische Reiseführer", der mit finanzieller Unterstützung der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) entstehen soll.

Die Deutsche Alleenstraße hat in der Kooperation des Automobilclubs ADAC mit dem Naturschutzverband SDW und einer Reihe von Tourismusverbänden eine zukunftsgerichtete Perspektive mit dem erklärten und lohnenden Ziel des Erhaltes und des Schutzes einmaliger Alleen in allen Teilen Deutschlands - nicht zuletzt für künftige Generationen.

Anschrift des Verfassers

Bernd Krebs
Vorstand der Arbeitsgemeinschaft
Deutsche Alleentraße/ARGE
Lindenbaumstr. 71
42659 Solingen

Perspektive Alleenstraße – Streckenabschnitt NRW

Rainer Fischer

Vorbemerkung

Im Zuge des vom NRW-Umweltministerium geförderten und in Kooperation mit der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau (FLL) durchgeführten Alleen-Projektes der LNU gelang es, das allgemeine Bewusstsein für die Schutzwürdigkeit von Alleen und Baumreihen in Nordrhein-Westfalen zu stärken und zu wecken. Besonders im Rahmen der zahlreichen Präsentationstermine „Alleen des Monats“ äußerten zahlreiche Beteiligte den Wunsch nach einer Anbindung Nordrhein-Westfalens an die Deutsche Alleenstraße. Daher erging an die LNU für die zweite Phase des Förderprojektes der Auftrag, einen Vorschlag für eine mögliche Route eines Abzweiges der Deutschen Alleenstraße durch NRW auszuarbeiten. Dieser soll im Folgenden vorgestellt werden, wobei neben der Darstellung von Alleen auch auf einige touristische Anziehungspunkte kurz eingegangen wird.

Grundüberlegungen zur Routenführung

Zunächst war die Frage nach einer möglichen externen Anbindung Nordrhein-Westfalens an die Deutsche Alleenstraße zu klären. Die Deutsche Alleenstraße verbindet auf über 2.000 Kilometer Strecke die Insel Rügen mit der Insel Reichenau im Bodensee und somit die neuen mit den alten Bundesländern. Dabei durchquert sie u.a. die nordrhein-westfälischen Nachbarländer Niedersachsen, Hessen und Rheinland-Pfalz und kommt im Bereich der Städte Goslar, Weilburg und Koblenz der nordrhein-westfälischen Landesgrenze am nächsten *(s. Abb. 1)*. Da eine großräumige Durchquerung Nordrhein-Westfalens angestrebt werden sollte, lag es nahe, die Anknüpfung im Bereich der beiden am weitesten auseinander gelegenen Städte Goslar und Koblenz zu planen.

Aus dieser Grundüberlegung leiten sich dann bereits erste Konsequenzen für den NRW-internen Verlauf des Routenvorschlags ab. Die Goslar und Koblenz am nächsten liegenden nordrhein-westfälischen Städte an der Landesgrenze sind Höxter und Bonn. Eine direkte Verbindung dieser beiden Städte würde aber nur durch den Mittelgebirgsraum des Weserberglandes, des Sauerlandes und des Bergischen Landes führen. Eine solche Route würde künftigen Reisenden auf der Deutschen Alleenstraße aber kein typisches Bild des Landes vermitteln und darüber hinaus gerade die alleenreichen Flachlandregionen der westfälischen Bucht und des Niederrheins nicht berühren, wodurch dann das Ziel umso schwerer erreichbar wäre, an der Alleenstraße auch möglichst viele Abschnitte mit Alleen zu haben. Schließlich sollte eine Route der Deutschen Alleenstraße, wenn sie denn künftigen Besuchern ein typisches Bild des Landes vermitteln soll, auch die Ballungsregionen an Rhein und Ruhr berühren, die für die Außenwahrnehmung des Landes imagebildend sind.

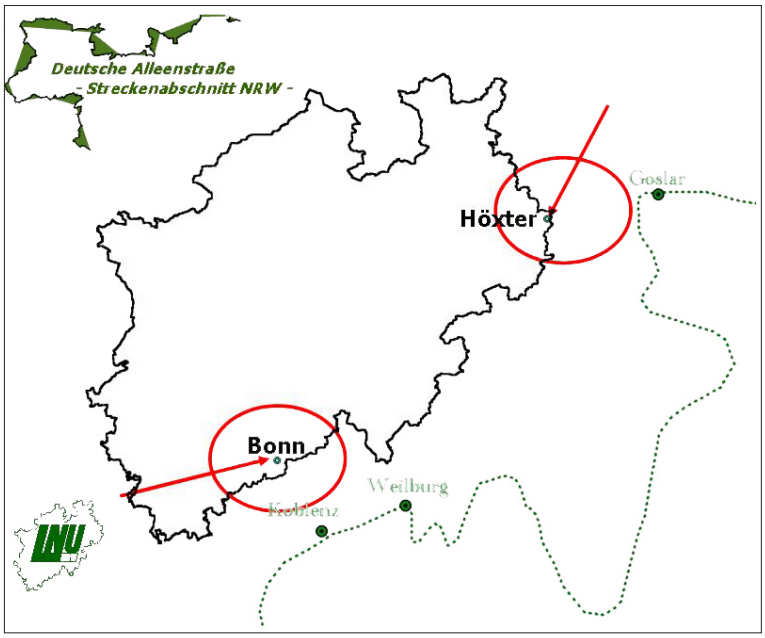


Abb. 1: Möglichkeiten einer externen Anbindung Nordrhein-Westfalens an die Deutsche Alleenstraße

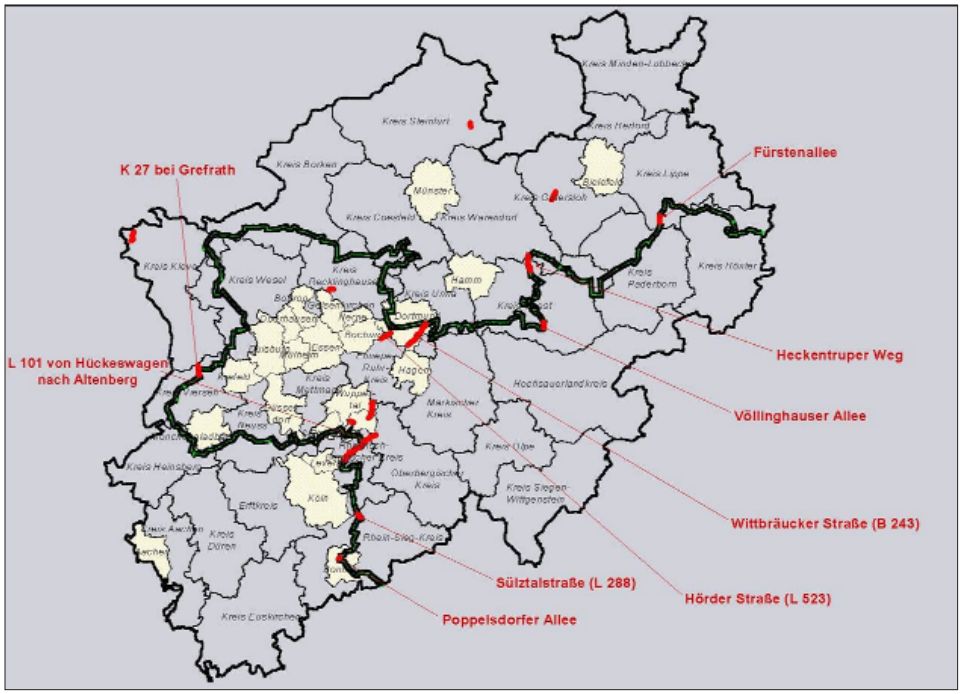


Abb. 2: Routenvorschlag für einen Abzweig der Deutschen Alleenstraße durch NRW mit „Alleen des Monats" als Ankerpunkten

Für die Detailplanung ging das LNU-Projektteam zunächst davon aus, bekannte Alleen als Ankerpunkte der Route zu setzen. Hierfür bot es sich an, auf die im Rahmen der Kampagne „Allee des Monats" ausgezeichneten Alleen zurück zu greifen und sich im weiteren an dem von der LNU zusammengetragenen Alleenkataster mit knapp 2.000 Standorten zu orientieren. Eine weitere Rolle spielte die Überlegung, touristisch interessante Orte in die Route einzubinden, denn nicht zuletzt ist die Deutsche Alleenstraße eine der bekanntesten touristischen Themenrouten Deutschlands. Der hieraus entwickelte Routenvorschlag führt in einer großen Schleife von Höxter über das Eggegebirge, die Paderborner Hochfläche, die Hellwegbörden, das östliche Ruhrgebiet, das südwestliche Münsterland und den Niederrhein über das Bergische Land nach Bonn. *(s. Abb. 2)*

Abb. 3: Die Externsteine *Foto: Rainer Fischer*

Der Routenvorschlag - Abschnitt Ostwestfalen-Lippe

Der Routenvorschlag beginnt an der Weser in der Kreisstadt *Höxter* mit ihrer von der Weserrenaissance geprägten, historischen Fachwerk-Altstadt, führt weiter zum „Kulturmusterdorf" *Bökendorf* mit dem *Schloss Bökerhof*, literarisch bedeutend durch den „Bökendorfer Romantikerkreis" um die Dichterin Annette von Droste-Hülshoff. Auf das Schloss führen zwei schöne Alleen zu. Über *Marienmünster* mit seiner Abteikirche und das *Staatsbad Meinberg* werden die *Externsteine (s. Abb. 3)* erreicht und kurz darauf die erste „Allee des Monats" am Routenvorschlag, die *Fürstenallee.* Diese etwa 2,5 Kilometer lange, vierreihige Allee ist sicher eine der prächtigsten Alleen Nordrhein-Westfalens.

Abb. 4: Im unbelaubten Zustand kommen die knorrigen Baumgestalten der Fürstenallee besonders gut zur Geltung. *Foto: Rainer Fischer*

Sie wurde Anfang des 18. Jahrhunderts angelegt. Viele der alten Eichen und Buchen stammen noch aus dieser Zeit *(s. Abb. 4)*.

Abb. 5: Weite Heideflächen charakterisieren große Teile der Senne. Foto: Rainer Fischer

Die Fürstenallee liegt an der historischen Straße von Detmold nach Paderborn und diente in ihrer Entstehungszeit auch als Zufahrt zum lippischen Schloss Oesterholz. Der Routenvorschlag führt weiter über *Bad Lippspringe* unweit des Truppenübungsplatzes *Senne*, eines der herausragensten Naturgebiete des Landes *(s. Abb. 5)*, für das die Einrichtung eines Nationalparks schon seit Jahren immer wieder diskutiert wurde, und erreicht dann die historische Bischofsstadt *Paderborn* mit ihrem Dom *(s. Abb. 6)* und den mitten in der Stadt gelegenen Paderquellen, die zu den ergiebigsten Karstquellen Deutschlands gehören und maßgeblich für die Entstehung der Stadt waren.

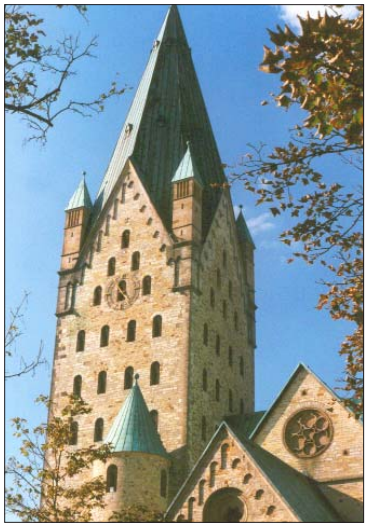


Abb. 6: Der Dom in Paderborn. Foto: Rainer Fischer

Zwischen Lippe und Ruhr

Der Routenvorschlag erreicht Südwestfalen bei der alten Hansestadt *Lippstadt*, die von den Wasserläufen der Lippe, ihrer Nebenarme und von Gräben geprägt und auch als „westfälisches Venedig“ bezeichnet wird. Bei *Liesborn* mit seiner Abtei, heute Museum des Kreises Warendorf, wird erstmals das Münsterland erreicht, allerdings nur kurz, denn über den *Heckentruper Weg*, Allee des Monats August 2003, führt die Route wieder zurück nach Südwestfalen.

Der *Heckentruper Weg* ist eine Gemeindestraße zwischen Wadersloh und Lippetal. Er ist bestanden von einer sechs Kilometer langen Eichenallee, die als grünes Band die münsterländer Parklandschaft mit der Lippeaue verbindet. Die Allee wurde 1959 im Rahmen der Flurbereinigung gepflanzt. Sie gehört zu den längsten Nordrhein-Westfalens und beeindruckt schon heute trotz ihrer relativen Jugend als landschaftsprägendes Strukturelement *(s. Abb. 7 und 8)*.

Soest beeindruckt mit seinem historischen Stadtkern, Fachwerkhäusern *(s. Abb. 9)* und verwinkelten Gassen. Doch auch eindrucksvolle Alleen prägen den Wall, die historische Stadtbefestigung und die neuzeitliche Ringstraße.

Abb. 7: Das grüne Band des Heckentruper Weges kommt besonders gut in der Zeit erntereifer Felder zur Geltung.

Abb. 8: Fast 50 Jahre nach ihrer Pflanzung haben die Eichen des Heckentruper Weges schon den Kronenschluss erreicht.

Abb. 9: Fachwerkhäuser am Soester Marktplatz. Fotos: Rainer Fischer

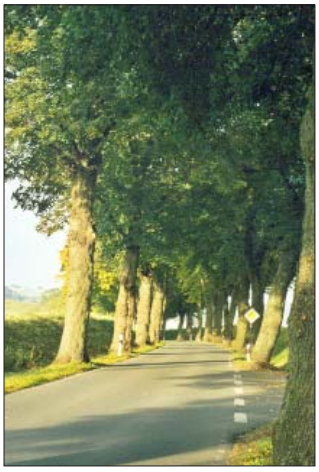


Abb. 10: Die Völlinghauser Allee im Kreis Soest mit über 100 Jahre alten Bäumen. Foto: Rainer Fischer

Südlich von Soest bildet der Höhenzug des *Haarstrangs* die Grenze von westfälischer Tieflandsbucht und Sauerland. An seinem Südhang führt entlang einer Kreisstraße die *Völlinghauser Allee (s. Abb. 10)* hinab zum Möhnetal. Die zwei Kilometer lange Allee aus Linden, Berg- und Spitzahorn weist bis zu 120 Jahre alte Bäume auf und war im April 2004 Allee des Monats. Im Rahmen der Präsentation konnten damals sechs Bäume gepflanzt werden, die eine kleine Lücke in der Allee schlossen.

Abb. 11: Verlandungszone im oberen Bereich des Möhnesees. Fotos: Rainer Fischer

Der Routenvorschlag verläuft nun am Nordufer des *Möhnesees* entlang *(s. Abb. 11)*. Die Uferstraße ist streckenweise als Allee ausgebildet. Der Möhnesee ist eines der wichtigsten Naherholungsgebiete in Südwestfalen. In den Herbst- und Wintermonaten bevölkern Scharen von Wasservögeln aus Nord- und Nordosteuropa den Stausee, was seine Bedeutung für den Vogelschutz unterstreicht.

Abb. 12: Kontrollierte Geschwindigkeitsbegrenzungen reduzierten an der Wittbräucker Straße die Unfallzahlen. Foto: Rainer Fischer

Abb. 14: Der grün markierte Routenvorschlag versucht am Niederrhein zahlreiche der rot gekennzeichneten Alleen zu verbinden.

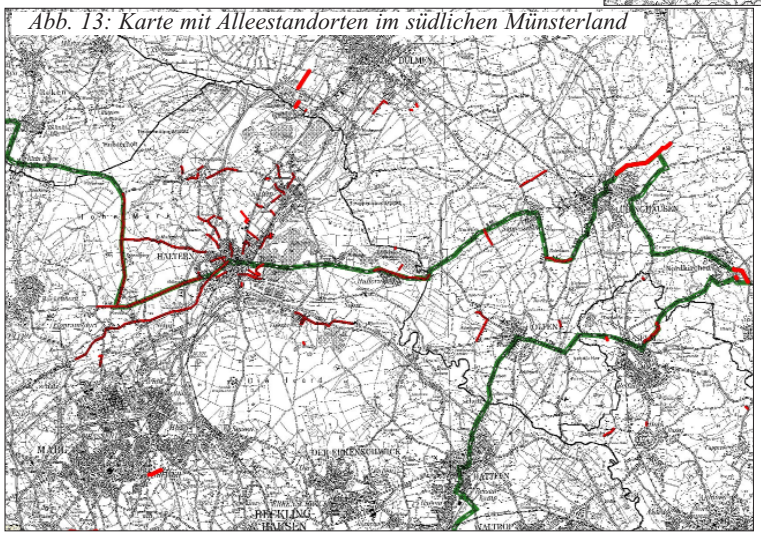


Abb. 13: Karte mit Alleestandorten im südlichen Münsterland

Über *Fröndenberg* mit seiner Stiftskirche wird mit *Dortmund* das Ruhrgebiet erreicht. Die Industriestadt im Wandel weist zahlreiche Alleen auf. Zu den bekanntesten zählt die Platanenallee am Westfalen- und am Rheinlanddamm, der verkehrsreichen B1.

Im Dortmunder Süden findet sich an der *Wittbräucker Straße (s. Abb. 12)*,

Teil der B234, wiederum eine Allee des Monats. Sie wurde als Chaussee bereits 1788 angelegt. Das Wachstum der Großstadt hat sie mittlerweile in eine überwiegend innerörtliche Straße verwandelt, die aber noch in mehreren Abschnitten als Lindenallee mit 50 bis 80jährigen Bäumen ausgeprägt ist.

Nördlich von Dortmund liegt am Routenvorschlag das *Schiffshebewerk Henrichenburg*, dessen noch erhaltener historischer Teil ein Stück Industrie- und Verkehrsgeschichte am Übergang vom Ruhrgebiet zum Münsterland demonstriert. Im Münsterland werden nun eine Reihe von Wasserschlössern und -burgen von der Route berührt, wie das *Schloss Nordkirchen*, das „westfälische Versailles" mit seinem großen, alleenreichen Park oder die Burg Vischering in *Lüdinghausen*. Die Routenführung versucht hier wie überall, möglichst viele Alleen mit einzubeziehen, was im Raum Haltern besonders erleichtert wird, da hier eine umfassende, ehrenamtliche Kartierung von einer Vertreterin des Natur- und Vogelschutzvereins Haltern vorliegt (*s. Abb. 13)*.

Vom Münsterland zum Niederrhein

Wasserburgen und –schlösser prägen auch den weiteren Verlauf des Routenvorschlags durch den Kreis *Borken*. Über *Bocholt* mit seinem nach Kriegszerstörungen wieder aufgebauten Rathaus wird bei *Rees* der Rhein erreicht und überquert. *Xanten* mit seinem Dom und dem Archäologischen Park, der auf der Fläche einer ehemaligen römischen Stadt entstand, ist als Höhepunkt zu nennen. Im Bereich des Kreises Wesel lag dank Unterstützung der Kreisverwaltung umfassendes Datenmaterial über Alleenstandorte vor, was die Routenplanung erleichterte *(s. Abb. 14)*.

Die Strecke wendet sich nun über *Kamp-Lintfort* mit der sehenswerten Abtei Kamp und ihrem wieder hergestellten Garten über *Kempen* in Richtung niederländische Grenze. Der wald- und feuchtgebietsreiche *Naturpark Schwalm-Nette (s. Abb. 15)* bildet einen deutlichen Kontrast zum teils dicht besiedelten, teils intensiv landwirtschaftlich genutzten Raum am Rhein. Im Kreis Viersen liegt bei *Grefrath* an einer

Abb. 15: Wald und Wasser in Symbiose im Naturpark Schwalm-Nette, wie hier im Elmpter Schwalmbruch. Foto: Biologische Station Krickenbecker Seen

Kreisstraße eine weitere Allee des Monats. Eine über drei Kilometer lange Lindenallee nördlich von *Mühlhausen* führt in Richtung des Klosters Mariendonk. Der Weg ist Teil eines alten Wallfahrtsweges nach Kevelaer. Bis zu 100 Jahre alte Bäume machen die Allee zu einer eindrucksvollen Leitlinie zwischen Feldern und Wiesen *(s. Abb. 16)*.

Abb. 16: Die Allee an der K27 bei Grefrath (Kreis Viersen) wurde beim Bau eines Radwegs ergänzt. Foto: R. Fischer

Der Routenvorschlag wendet sich nun wieder in Richtung Rhein. Über *Schloss Dyck* mit seinen sehenswerten Park geht es in den Rhein-Kreis Neuss, wobei in *Zons*, heute Stadtteil von Dormagen, wieder der Rhein erreicht wird. Die historische, ummauerte Festungsstadt gibt beredtes Zeugnis der Vergangenheit und ist heute ein beliebtes Ausflugsziel zwischen Düsseldorf und Köln.

An Rhein und Sieg und im Bergischen Land

Rechtsrheinisch führt der Weg über *Solingen*, dessen industrielle Bedeutung im Deutschen

Klingenmuseum dargestellt wird, weiter über das hoch über dem Tal der Wupper gelegene *Schloss Burg* nach *Wermelskirchen*. In seiner Innenstadt zeigen einige Häuser den typischen Baustil des Bergischen Landes mit verschieferten Fassaden, weißen Fensterrahmen und grünen Fensterläden.

Hinter Wermelskirchen wird mit der *L101* eine der für das Bergische Land typischen Höhenstraßen erreicht. Diese Straße verbindet auf einer Länge von 15 Kilometern Hückeswagen mit Altenberg und verläuft dabei auf der Wasserscheide zwischen den Tälern der Dhünn und des Eifgenbaches. Viele Verkehrswege des Bergischen Landes nutzen seit Jahrhunderten die Höhenrücken zwischen den feuchten Tälern. Die Straßen waren dort oft mit Alleen bestanden, wie noch topographische Karten aus den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts zeigen. Im Zuge des Straßenausbaus und der Sorge vor Verkehrsunfällen sind die Alleen seither in großen Teilen verschwunden. Um auf diese Entwicklung aufmerksam zu machen, wurde die L101 im September 2005 zur (vorerst?) letzten Allee des Monats ernannt. In einigen Abschnitten sind an ihr noch Alleen und Baumreihen erhalten *(Abb. 17)*.

Abb. 17: An einigen Abschnitten der L101 sind noch Reste der früher durchgehenden Allee erhalten. Foto: Kerstin Agatz

Über die L101 wird *Altenberg*, heute ein Ortsteil von Odenthal, erreicht. Der *Altenberger Dom (Abb. 18)* ist eine der bedeutendsten Kirchen des Bergischen Landes.

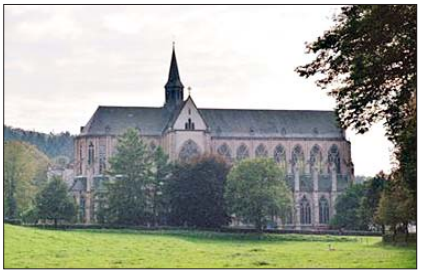


Abb. 18: Der Altenberger Dom im Tal des Eifgenbaches. Foto: Rainer Fischer

Seine nordöstliche Zufahrt ist noch heute von einer schönen Allee bestanden *(s. Abb.19)*.

Abb. 19: Zufahrtsallee zum Altenberger Dom. Foto: Kerstin Agatz

Der Routenvorschlag führt weiter nach Süden an *Bergisch Gladbach* vorbei, durchquert den *Königsforst* und erreicht bei *Rösrath* das Sülztal, das auf der verkehrsreichen L288 durchfahren wird. Diese *Sülztalstraße* war im Februar 2004 Allee des Monats. Auf drei Kilometer Länge findet sich hier zwischen Rösrath und *Lohmar* eine eindrucksvolle Allee aus Linden, Eichen und Ahornbäumen *(s. Abb. 20)*.

Abb. 20: Parallel zur Sülztalstraße entstand mit dem Bau eines Radweges auch eine dritte Baumreihe. Foto: Rainer Fischer

Die Sülztalstraße wurde 1920 im Rahmen von Notstandsarbeiten angelegt. Die wiederholten, zahlreichen Nachpflanzungen zeigen, dass auch an verkehrsreichen Straßen Alleen bestehen können.

Westlich des Sülztals erstreckt sich die *Wahner Heide*, eines der bedeutendsten Naturschutzgebiete des Ballungsraums Köln/Bonn. Es umschließt im Westen den Flughafen Köln/Bonn. Nach Aufgabe der jahrzehntelangen militärischen Nutzung vor einigen Jahren verbesserte sich die Zugänglichkeit der Wahner Heide. Die Nachfrage der Erholungssuchenden macht steuernde Maßnahmen in der Wahner Heide erforderlich.

Über *Siegburg*, der Kreisstadt des Rhein-Sieg

Abb. 21: Poppelsdorfer Allee in Bonn.
Foto: Michael Sondermann

Kreises, die von der Abtei Michaelsberg überragt wird, erreicht die Route die ehemalige Bundeshauptstadt *Bonn*. Im Zentrum Bonns findet sich die *Poppelsdorfer Allee (s. Abb. 21)*. Diese vierreihige Kastanienallee wurde bereits in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts angelegt als Verbindung zwischen dem Bonner Stadtschloss und dem Poppelsdorfer Schloss. Damals führte die Allee noch durch Felder. Erst im Laufe des 19. Jahrhunderts schloss die Bebauung der wachsenden Stadt Bonn die Allee ein *(s. Abb.22)*.

Abb. 22: Gründerzeitliche Häuser an der Poppelsdorfer Allee. *Foto: Rainer Fischer*

Südlich von Bonn erreicht der Routenvorschlag bei *Königswinter* die Landesgrenze. Die Lage der Stadt am Rhein zu Füßen des Siebengebirges bildet zum Abschluss der Strecke noch einmal einen landschaftlichen Höhepunkt.

Wie geht es weiter?

Die LNU hat im Frühjahr 2007 in Abstimmung mit dem Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen bei der Arbeitsgemeinschaft Deutsche Alleenstraße (der die LNU 2006 beigetreten ist) die Aufnahme eines Abzweiges durch Nordrhein-Westfalen in die Deutsche Alleenstraße beantragt. Die Mitgliederversammlung der Arbeitsgemeinschaft Deutsche Alleenstraße hat am17. April 2007 in Stralsund dem Antrag grundsätzlich zugestimmt.

Auf der Basis des oben skizzierten Routenvorschlags kann nun die Feinplanung der Route beginnen. Hierbei sollte die Zusammenarbeit mit den Naturschutz- und Heimatvereinen gesucht werden, die sich bei der Erfassung der Alleen durch die LNU eingebracht haben, und insbesondere auch die Kooperation mit den Fremdenverkehrsverbänden gesucht werden. Im Verlauf des weiteren Planungsprozesses werden sicher noch zahlreiche Änderungen an der Route erfolgen, so dass keine Gewähr dafür übernommen werden kann, dass tatsächlich alle der in diesem Beitrag geschilderten Orte und Alleen Bestandteile der Deutschen Alleenstraße werden. Die Eröffnung der Route wird voraussichtlich in mehreren Etappen erfolgen, wobei der Zeitraum dafür noch nicht feststeht.

Es bleibt zu hoffen, dass durch die Anbindung Nordrhein-Westfalens der Erhalt und die Entwicklung des Alleenbestandes im bevölkerungsreichsten Bundesland einen weiteren Aufschwung erfahren werden. Alleenschutz ist eine langfristige Aufgabe, denn Alleen gehören zu den langlebigsten Elementen der Kulturlandschaft. Für einen nachhaltigen Erfolg wird dauerhaftes Engagement der Bürgerinnen und Bürger letztlich der entscheidende Faktor sein.

Anschrift des Verfassers

Dipl.-Geogr. Rainer Fischer
Geschäftsführer der
Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt
Nordrhein-Westfalen e.V. (LNU)
Heinrich-Lübke-Str. 16
59759 Arnsberg

Aktuelle Untersuchungen zum Lichtraumprofil an Alleebäumen

Peter Uehre

Der alte Stand

Das Problem mit dem Lichtraumprofil bei jungen Alleen wurde im Wesentlichen durch zwei Faktoren verursacht. Zum einen durch die teils schlechten Baumqualitäten mit zu starken Seitenästen bei der Pflanzung. In der Folge entwickeln sich die Kronen durch den freien Stand im unteren Bereich zu stark. Zum anderen bewirkte eine zu späte Aufastung Probleme mit der Vitalität der Bäume und einen zu hohen Arbeitsaufwand.

Die Problematik der Baumqualitäten ist in den aktuellen FLL Gütebestimmungen für Baumschulpflanzen (gültig ab 2005) bereits berücksichtigt worden.

Die Problematik der nicht beziehungsweise unvollständig aufgeasteten Alleen ist durch die Aktivitäten des Gartenbauzentrums-Wolbeck in den Mittelpunkt der inzwischen vermehrt durchgeführten Pflegemaßnahmen an Jungbäumen gerückt.

Viele öffentliche Einrichtungen, wie beispielsweise der Landesbetrieb Straßen NRW und die Stadt Münster schneiden ihre Alleen und Straßenbäume inzwischen nach dem Wolbecker-Schnittsystem (siehe Jahrbuch der Baumpflege 2003). So hat der Landesbetrieb Straßen eine Rundverfügung erlassen, die für die Niederlassungen eine verbindliche Anleitung bezüglich der Schnittverfahren für die ersten zehn Standjahre vorgibt. Diese Anleitung ist auch in das neue FLL-Regelwerk „Empfehlungen zur Pflanzung von Bäumen“ aufgenommen worden. Durch intensive Mitarbeiterschulungen wurden die Schnittempfehlungen fachkundig umgesetzt. In der Folge befinden sich die Alleen in einem physiologisch ausgewogenen und optisch ansprechenden Zustand.

Oft falsche Interpretation der Empfehlungen

Leider werden nun aber von einigen Kommunen in “wildem Aktionismus“ und aus Angst, zu spät zu handeln, die Bäume falsch geschnitten. Fehler sind in der Regel zum einen ein zu hohes Aufasten pro Maßnahme von bis zu zwei Metern und zum anderen das Abschneiden von Starkästen.

Beide Schnittmaßnahmen führen zu einem erheblichen Kronenverlust, auf den der Baum, insbesonders die Linde, mit vielen Stammausschlägen reagiert. Dies führt in den Folgejahren zu unerträglichen Pflegekosten. Auch die Optik derartig misshandelter Bäume lässt zu wünschen übrig und führt oft zu Bürgerprotesten. Anzustreben ist aber ein harmonisches Aufasten.

Unter bestimmten Bedingungen kann die Entnahme von Starkästen auch bei niedriger Kronenansatzhöhe unterbleiben. Wenn die Äste vergleichsweise steil nach oben streben und die Entfernung des Baumes vom Verkehrsraum ausreicht, können die Starkäste als Stammlinge behandelt und so eine Schädigung des Baumes durch zu große Wunden vermieden werden können.

Neue Erkenntnisse aus dem Alleebaumversuch

Die Messungen und Auswertungen eines Alleebaumversuches zeigen deutlich die Problematik der Kronendynamik im freien Stand. Bei diesem Versuch werden jeweils die untersten fünf Ästen von ausgewählten Bäumen in ihrer Wachstumsdynamik im Verhältnis zur Terminale über mehrere Jahre verfolgt. Der Durchmesserzuwachs der Äste ist erheblich größer als der des Stammes.

Des weiteren wird im Versuch deutlich, dass bereits etwas Lichtdruck durch Bäume und Häuser zu unterschiedlichen Kronenformen führt. So behalten die Kronen bereits bei leichter Beschattung die hierarchische Form aus der Baumschule (durchgehende Leittriebsdominanz). Andererseits tendieren die Bäume unter „freien“ Bedingungen

zu heterarchischen Kronen mit einer geringeren Förderung des Leittriebes zugunsten der Kronenäste. Diese „freien“ Bäume verlieren so die für eine Aufastung günstige Kronenform.

Heterarchische Kronen erfordern modifizierte Schnittverfahren

Bei heterarchischen Kronen reichen die bisherigen Schnittregeln nicht aus. Werden alle Äste mit einem ungünstigen Ast-Stammquotienten (Astdurchmesser > 0,7 facher Stammdurchmesser) aus der Vorkrone entfernt, so verbleibt nur eine kleine Restkrone, deren Höhe deutlich unter den in den bisherigen Schnittregeln angestrebten 40 Prozent der Stammhöhe liegt. Der Baum ist aber bestrebt mit den verbleibenden Ästen unbedingt eine möglichst große Krone zur Assimilation zu erzeugen. Die Seitenäste werden dann hormonell gleichrangig zum Leittrieb gestellt und treten so in Konkurrenz zu diesem. Ein weiteres „harmonisches“ Aufasten (optisch und physiologisch) ist dann fast nicht mehr möglich.

Alternativ zum üblichen Aufasten ist es hier sinnvoll, diese unteren Äste mit dem ungünstigen Quotienten nicht zu entfernen sondern zunächst nur einzukürzen. Es wird dabei ein Verhältnis der Kronenhöhe zu Kronenbreite von 1,5 zu 1 angestrebt beziehungsweise ein Spitzenwinkel von ca. 35 bis 40 Grad. Durch das Abreißen des Auxinstromes und die verminderte Assimilationsleistung wird die Eigendynamik der Äste und so eine mögliche Konkurrenz zum Leittrieb unterdrückt. Unterstützend muss die Terminale deutlich freigestellt werden. Hat die Hauptachse sich in den folgenden zwei bis vier Jahren ausreichend nach oben entwickelt und das Dickenwachstum des Stammes zugenommen, können die eingekürzten, ehemals zu dikken Äste entfernt werden. Der Ast-Stammquotient wird sich zugunsten des Stammes verschoben haben, die Stammwunden tolerierbar sein und das Kronen-Stammverhältnis harmonisch bleiben. Dieses Vorgehen ist aber nur möglich, sofern die Äste nicht bereits zu dick sind und die Hauptachse nicht zu stark zurückgeblieben ist. Sind die Äste zu stark und ist die Möglichkeit von Stammlingen nicht gegeben, kann der Baum nur solange am Standort verbleiben, wie er den Verkehrsraum nicht beeinträchtigt. Er hat dann keine Zukunft mehr.

Hängezuschlag je nach Baumart für die Endkronenhöhe berücksichtigen

Je nach Baumgattung, -art und -sorte wird sich im Laufe des Baumlebens die Neigung der Haupt-, Seiten- und Feinäste nach unten vergrößern. Die Äste werden sich zum Teil sogar deutlich unter die Horizontale neigen, wenn nicht gar, wie bei Birken, senkrecht herabhängen. Bei alten Bäumen kann die Astschleppe bis zu vier Metern betragen, d. h. bei einem Kronenansatz in vier Meter Höhe berühren die Äste den Boden. Die Hauptäste, welche die Schleppe tragen, sind dann meistens sehr stark und verursachen bei Entfernung erhebliche Wunden, die häufig zu Stammfäulen führen.

Der Hängezuschlag ist weiterhin von Jahreszeit und Witterung abhängig. So ist zum Beispiel im Winter bei Rauhreif/Schnee und im Sommer bei Regen ein Aufschlag von 10 bis 20 Prozent auf den baumspezifischen Hängezuschlag zu addieren und sollte bei der Festlegung der endgültigen Kronenansatzhöhe berücksichtigt werden.

Da bei der Planung der Abstand des Baumes zu Straßen und Gebäuden bekannt ist, ergibt sich die notwendige Kronenansatzhöhe aus dem erforderlichen Lichtraumprofil, dem Hängezuschlag, der nach einer Standzeit ab dem Alter von etwa dreißig Jahren zu erwarten ist und der Möglichkeit von Stammlingen.

Sichtungsergebnisse zeigen große baumartspezifische Unterschiede

Die ersten Sichtungsergebnisse im Sichtungsgarten Scharnhorst des Bundessortenamtes Braunschweig ergaben, dass der Hängezuschlag baumartspezifisch extrem schwanken kann. So benötigen beispielsweise Ahorne und Eschen so gut wie keinen Hängezuschlag. Die Hauptäste haben meistens einen aufstrebenden Astwinkel und verbleiben dauerhaft in dieser Position. Auch die Seitenäste sind unproblematisch und können bei Bedarf leicht entfernt werden. Bei diesen Bäumen kann der Kronenansatz bei strassennahem Stand bei 4,5 Metern verbleiben. Bei einem Abstand zur Straße ab zwei Metern

sind bei Ahornen sogar Stammhöhen von drei Metern tolerierbar, da diese oft sehr schöne Stammlinge ermöglichen, die durch ihren aufrechten Wuchs das Lichtraumprofil gewährleisten. Der Freund niedriger Kronenansätze hat so geeignete Bäume gefunden.
Andererseits sind beispielsweise bei Linden die Sorteneigenschaften zwingend zu beachten, da es Typen gibt, die extreme Astschleppen verursachen. Dies trifft nicht nur auf die bekanntermaßen zur Schleppe neigende Krimlinde zu. Gerade bei Sämlingen ist diesbezüglich ein starkes Aufspalten beim Phänotyp zu beobachten. Gut ist dagegen zum Beispiel die Lindensorte 'Glenleven' zu bewerten, die eine schlanke, relativ hierarchische Kronenform und einen Hängezuschlag von nur etwa 1,5 Metern hat. Eine vorläufige Bewertung einiger Baumarten bezüglich ihrer Kronenform und die daraus resultierenden Schnittempfehlungen liegen vor und werden augenblicklich im Rahmen einer Diplomarbeit bearbeitet.

Differenzierte Pflegekonzepte für die jeweilige Baumart und am jeweiligen Standort

Bei der Planung der Baumarten für einen Standort ist neben der oben genannten notwendigen, endgültigen Kronenansatzhöhe die baumartspezifisch überhaupt mögliche Kronenansatzhöhe zu berücksichtigen. Neben der technischen/physiologischen Machbarkeit spielt die Ästhetik eine Rolle. Wird in der Aufastungsphase ein Kronen-Stammverhältnis von 40/60 angestrebt, sollte das Endbild des Alleebaumes doch einen deutlich größeren Kronen- als Stammanteil aufweisen, mindestens aber ein Verhältnis im „goldenen Schnitt" von 1,6/1.

Bei der Einteilung der maximal möglichen Kronenansatzhöhen sind vier Stufen sinnvoll:

- 2,2 bis 2,5 Meter für Kronenveredelungen wie Kugelahorn,
- 2,5 bis 3 Meter für kleinkronige Bäume wie Obst, Zierobst, Weiß- und Rotdorn und Ebereschen,
- 4 Meter für mittelkronige Bäume wie Feldahorn und Baumhasel,
- bis zu 8 Metern für Großbäume wie Platanen, Eichen und starkwüchsige Linden.

Diese Kronenansatzhöhen sind allerdings nur bei wüchsigen Bäumen auf guten Standorten zu erzielen. Wird ein nicht wüchsiger Baum zu hoch aufgeastet, kann er das angestrebte, ästhetische Kronen-Stammverhältnis nicht mehr erreichen und bleibt in einem optisch nicht ansprechenden Zustand.

Ausschreibungstexte den Zustandsstufen der Alleen anpassen

Der Schnitt von Alleen wird von den Kommunen verstärkt ausgeschrieben, da eigenes Personal oft nicht ausreichend verfügbar ist. Um die Art der Pflegemaßnahmen und damit den Kostenumfang genauer zu erfassen, ist es sinnvoll die bestehenden jungen Alleen (bis 10 bis 15 Jahre alt) in Zustandsstufen zu kategorisieren. Sechs Kategorien erscheinen augenblicklich zweckmäßig:

Die angegebenen Pflegezeiten der Kategorien basieren auf bisherigen Erfahrungswerten.

Ältere Alleen sind nicht zweckmäßig zu kategorisieren und sollten individuell betrachtet werden (ZTV-Baumpflege).

Jungbaummanagement

Viele der in den letzten zwanzig Jahren gepflanzten Alleebäume sind aufgrund zu starker Äste und eines zu dünnen Leittriebes nicht mehr aufastbar und somit langfristig gefährdet.
Um eine schnelle Aufastbarkeit der Straßenbäume zu gewährleisten, müssen Alleebäume gepflanzt werden, die einen möglichst vollholzigen Leittrieb mit untergeordneten Ästen bis zum späteren Endkronenansatz aufweisen.

Die Astquerschnittssumme innerhalb der Krone darf je nach Baumart bestimmte Werte nicht

überschreiten, um eine zu starke Durchmesserverringerung des Leittriebes zu verhindern. Die Stammform ist durch Quotienten erfassbar und durch eine neue Messmethode bewertbar.

Die Ausschreibungsstexte für die Schnittverfahren von Bäumen an der Straße müssen dem neuesten Stand angepasst werden. Es sind Kosteneinsparungen von etwa 70 Prozent zu erwarten.

Das Ergebnis eines erfolgreichen Jungbaummanagements ist ein Alleebaum, der kostengünstig und baumgerecht auf eine standortabhängige, zukunftsfähige Endkronenhöhe gebracht wird.

Der Ist-Zustand

Bei der Vielzahl von Alleen oder Einzelbäumen, die in den vergangenen 20 Jahren an Straßen gepflanzt wurden, befindet sich der Kronenansatz oft nur in 2,2 bis 2,5 Metern Stammhöhe und entspricht somit genau dem Kronenansatz zum Zeitpunkt der Pflanzung. Das heißt, dass die Gehölze in den ersten fünf bis zehn Jahren an ihrem neuen Standort nicht mehr bearbeitet worden sind. In dieser Zeit haben sich sehr starke Seitenäste und Konkurrenzleittriebe entwickelt.

Zwangsläufig müssen jetzt mit den dringend erforderlichen Aufastungen große Wunden entstehen, die ideale Pforten für Holzpilze darstellen und wo einige Jahre später Stammfäulen auftreten können. Hohe Folgekosten und eine Bestandsgefährdung machen es erforderlich, die Hintergründe zu erfassen und Lösungen zu erarbeiten. Den Kronenästen kommt dabei eine besondere Bedeutung zu.

Wachstumsdynamik von Ästen und Stämmen

Je freier der Stand eines Baumes ist, umso weniger dominant prägt sich die Terminale aus. Die Seitenäste entwickeln sich hier deutlich stärker als bei Bäumen in engem Stand. Die Folge ist, dass die Äste ein normales Dickenwachstum oberhalb des Astansatzes verhindern und somit dafür verantwortlich sind, dass der Stammdurchmesser oberhalb von ihnen stark verringert ist. Wesentlich vorteilhafter wäre aber ein Stamm mit möglichst gleichmäßigem Durchmesser bis zum späteren so genannten Endkronenansatz in einer Höhe zwischen vier und acht Metern. Dieser Baum verursacht in den Folgejahren deutlich weniger Schnitt- und Pflegeaufwand. Die angestrebte Vollholzigkeit des Stammes ist mess- und durch Erfahrungswerte bewertbar. Zum Messen lässt sich die „Quotientenermittlung“ einsetzen.

Die jeweiligen Messhöhen bei der Quotientenentwicklung sind abhängig davon, welche Endkronenhöhe bei den Straßenbäumen angestrebt ist. Die Stammhöhen unterscheiden sich verständlicherweise an den verschiedenen Standorten. So werden etwa bei Bäumen an hohen Gebäuden sowie bei Alleebäumen, die dicht an eine Straße gepflanzt sind, astfreie Stämme von sechs bis zehn Metern benötigt. Alleebäume mit einem weiten Abstand zur Straße und in Wohngebieten sollten später auf vier bis sechs Meter aufgeastet sein.

Diese angestrebte Stammhöhen machen deutlich, dass der Baumschuler die Endkrone nur geringfügig über die Stammqualität beeinflussen kann. Nach fünf bis sechs Jahren sind Kronenansatz und -form der gelieferten Alleebäume in der Regel nicht mehr vorhanden.

Stammhöhen von zwei bis drei Metern sind nur bei Parkbäumen tolerierbar. Um zu angestrebten Endkronenhöhen bis zu acht Metern zu kommen, gilt es in erster Linie, die Stärke der Kronenäste zu steuern. Mit dem Ziel, gute gleichmäßige Stämme ohne zu große Wunden bis zu diesen Höhen zu erreichen, müssen bereits in der Baumschule entsprechende Anzuchtmaßnahmen und am Endstandort rechtzeitige, den Gehölzen angepasste Schnittmaßnahmen erfolgen.

Erziehung in der Baumschule

Bei der Produktion der Alleebäume sind dem Kronenschnitt und dem Pflanzenbestand besondere Bedeutung beizumessen. Schließlich entwickeln sich die Kronenäste um so stärker, je freier der Baum steht. Betrachtet man die Summe der Querschnitte der Äste innerhalb der Krone und den verringerten Durchmesser des Stammes, so zeigt sich ein deutlicher Zusammenhang: Die Querschnitte der Äste innerhalb

einer Krone dürfen je nach Baumart eine bestimmte Summe nicht überschreiten. Ansonsten ist das Erreichen der nötigen Endhöhen gefährdet. Unerheblich ist hierbei, ob die Summe aus vielen dünnen oder wenigen dicken Ästen gebildet wird. Um ein schnelles Überwallen und Schließen der Wunden zu erreichen, sind starke Äste aber unbedingt zu vermeiden.

Die beschriebene Wechselbeziehung gilt für jede beliebige Messstrecke innerhalb einer ungeschnittenen Krone. Wie stark die Kronenäste Einfluss nehmen und zu einem verringerten Stammdurchmesser führen, ist pflanzenspezifisch. So gibt es Problembaumarten, etwa die Kastanie, bei denen schon wenige Äste eine starke Abholzigkeit des Stammes bewirken. Bei diesen Baumarten kommt dem Kronenschnitt somit eine besondere Bedeutung zu. Bei Birken und Erlen hingegen verursachen selbst viele starke Äste nur eine relativ geringe Verjüngung des Stammes. In einem mittleren Bereich sind Linden, Eichen und Ahorne einzuordnen.

Während der drei- bis vierjährigen Anzuchtzeit in der Baumschule sollte also ein schmalkroniger Baum mit dünnen, untergeordneten Ästen und einem möglichst vollholzigen Stamm produziert werden. Dieser Baum wird sich in den Folgejahren mit entsprechenden Aufastungsmaßnahmen deutlich besser entwickeln als ein Baum mit einer Krone, die zunächst ansehnlicher erscheint.

Die Bewertung von zu tolerierenden oder zu entfernenden Ästen innerhalb einer Krone kann nur nach relativen und nie nach absoluten Werten, wie zum Beispiel der Durchmesser in Zentimetern, erfolgen. Die Quotientenermittlung ist ein geeignetes Verfahren zur Errechnung von Relativwerten. Hierbei wird der Astdurchmesser in Relation zum Stammdurchmesser unterhalb des Astes gesetzt. Bewertbar sind auch die Wunden, die nach dem Entfernen der Äste entstehen. Der Rindenverlust gibt die Breite der Schnittstelle im Verhältnis zum Gesamtumfang an. Die bisherigen Gütebestimmungen von Alleebäumen beinhalten keine Kriterien bezüglich der Qualität, d.h. der Ausprägung der Stammverlängerung innerhalb der Vorkrone und der Stärke der Kronenäste. Eine zumindest verbale Charakterisierung dieser beiden entscheidenden Merkmale für die spätere Stammqualität eines Alleebaumes ist erforderlich.

Messen und kontrollieren, mit alternativen Methoden

Die Erziehung eines Baumes mit einer derartigen Krone (geringe Aststärke) wirkt sich entsprechend auf die Stammentwicklung aus. Demzufolge kann der Stammumfang, wie er üblicherweise in einem Meter Höhe gemessen wird, unter Umständen geringer ausfallen als bei Bäumen mit großen Kronen. Betrachtet man aber die Qualität des Stammes bis in die Krone hinein, so zeigt sich, dass die Messung in einem Meter Höhe allein nicht ausreicht. Am Gartenbauzentrum Münster-Wolbeck ist deshalb eine alternative Mess- und Kontrollmethode entwikkelt worden. Der Stammumfang der dreimal verschulten Bäume wird dabei in 1, in 2,2 und in 3,5 Meter Höhe gemessen. Bei den viermal verschulten Bäumen sind es abweichend 1, 2,5 und 4 Meter Höhe. Es wird dann jeweils ein Mittelwert gebildet.

Die Messergebnisse zeigten, dass ein vollholziger Baum im Mittelwert stärker ist als ein abholziger Baum bei gleichem Stammumfang in einem Meter Messhöhe. Bei geringerer Stärke, gemessen in ein Meter Höhe, kann der Mittelwert gleich groß sein. In der Qualität auf den späteren Verwendungszweck bezogen, das heißt dem Erreichen eines hohen Kronenansatzes, ist der vollholzige Baum dann jedoch besser. Diese Beispiele zeigen, dass die Standardmessung nur in einem Meter Höhe dem Baum hinsichtlich des Kronenaufbaus nicht gerecht wird und die Qualität nicht genügend berücksichtigt.

Jungbaumerziehung und -pflege

Nach der Erziehung in der Baumschule muss der Baum am neuen Standort konsequent auf die Endstammhöhe gebracht werden. Das Aufasten sollte möglichst zügig erfolgen, damit die Kronenäste aufgrund des weiten Standes nicht die Möglichkeit haben, über ihre Eigendynamik die Längenentwicklung des Baumes zu bremsen. In diesen ersten zehn Jahren wird der Baum aufgrund seiner Jugend willig in die Höhe wachsen.

Dieser apikale Drang lässt aber deutlich nach, wenn bereits ausgeprägte Kronenäste vorhanden sind. Die bisherigen Ausschreibungstexte bezüglich des Schnittes von Jungbäumen gemäß ZTV Baumpflege verlangen, dass nach dem ersten Standjahr mit dem Aufbau des Lichtraumprofiles und dem Erziehungsschnitt begonnen werden soll. Konkrete Beschreibungen der Teilleistungen des Erziehungsschnittes beschränken sich aber auf Formulierungen, wie z.B. " Äste des unteren Astkranzes zur Vorbereitung der Stammverlängerung einkürzen". Diese Maßnahme ist zur Erreichung des erforderlichen Lichtraumprofiles gänzlich ungeeignet.

Das Aufasten sollte nach folgenden Richtlinien erfolgen:

- Mit dem Aufasten muss bei Beginn eines nennenswerten Dickenwachstums nach der Pflanzung, das heißt nach etwa zwei Jahren begonnen werden
- Die Krone muss etwa 0,5 bis 0,7 Meter pro Schnittmaßnahme nach oben geschoben werden.
  Insgesamt sind bis zu fünf Schnittmaßnahmen innerhalb von acht bis zwölf Jahren nach der Pflanzung erforderlich. Dauer und Intensität der Schnittmaßnahmen ist von der Pflanzqualität, der natürlichen Wuchsstärke, den Standortbedingungen und den jeweils erforderlichen Stammhöhen abhängig.
- Während der Aufastungsphase immer ein Stamm-/ Kronenverhältnis von 60 bis 40 einhalten.
- Dominante Äste innerhalb der Vorkrone mit einem Quotienten von größer 0,7 entfernen. Es müssen Mindeststammhöhen bei Erreichen bestimmter Stammstärken angestrebt werden.

Nach dieser Richtlinie können die Alleen auch von ungelerntem Pflegepersonal geschnitten werden. Bei konsequenter Durchführung dieser Schnittmaßnahmen sind Kosteneinsparungen von etwa 70 Prozent zu erwarten, da durch das Entfernen nur dünner Äste der Aufwand für Schnittechnik, -zeit und Schnittgutentsorgung gering ist. Die Kostenerfassung nach dem Wolbecker System ist leicht möglich, da Pflanzqualität und Schnittverfahren konkret definiert sind. Die Kostenerfassung der Schnittmaßnahmen an zehn bis 50 Jahre alten Bäumen ist schwierig und nicht verallgemeinerbar, da jeweils zu unterschiedliche Gegebenheiten vorliegen. Dieses Problem hat bereits zu Rechtsstreiten zwischen Auftraggebern und Auftragnehmern geführt. Die Kostenverläufe der Schnittaufwände nach dem Wolbecker System und dem praxisüblichen Verfahren sind gegenläufig.

Aktueller Stand

In Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW wurde 2001 eine Modellallee mit 250 Bäumen aus den Gattungen Quercus, Acer und Tilia gepflanzt. Jeweils die Hälfte der Bäume werden nach dem Wolbecker System geschnitten. Bereits nach dem ersten Standjahr zeigen die mit schlanker Krone erzogenen Bäume die besseren Stammqualitäten innerhalb der Vorkrone. In NRW werden als Folge vieler Fortbildungsseminare viele Alleen nach den Wolbecker Empfehlungen geschnitten, so zum Beispiel am Niederrhein über 2000 Bäume. Als Problem erweist sich allerdings der Schnitt von verwahrlosten Kronen, die nach dem Schnitt stark verunstaltet aussehen und dann teilweise nicht mehr zu retten sind. Mit Hilfe eines Verbundes von Garten- und Landschaftsbaubetrieben wird an einem Konzept gearbeitet, um schnellstmöglich bundesweit einheitlich das Wolbecker Schnittsystem als Dienstleistung anbieten zu können. Ein Regelwerk "Planung, Pflanzung und Entwicklung von Alleebäumen" ist durch die FLL in Bearbeitung. Noch zu untersuchen sind hierbei beispielsweise die unterschiedlichen Astdynamiken der Baumarten, die unterschiedlichen Neigungswinkel der Endkronenäste, die Charakterisierung von Kronenformen und Wüchsigkeit von Alleebäumen. Diese Informationen beeinflussen die Schnittfolge und -intensität, die Endkronenhöhe und den erforderlichen Abstand von Straßen und Gebäuden.

Anschrift des Verfassers

Dipl.-Ing. Peter Uehre
Gartenbauzentrum Westfalen-Lippe
Münsterstraße 62–68
48167 Münster

Ergebnisvermerk der Tagung „Alleen in NRW“ – 100-Alleen-Initiative des Landes NRW am 13.12. 2006 im NUA-Tagungshaus

Horst Frese, Leiter der NUA, erklärte als Ziel der gemeinsam von NUA, MUNLV und LNU ausgerichteten Tagung, sie wolle die 100-Alleen-Initiative des Landes NRW bekannter machen und dazu beitragen, die Zahl der Alleen in NRW zu erhöhen. Zugleich sollte auf der Tagung daran gearbeitet werden, die eine Neuanlegung von Alleen behindernden Schwierigkeiten zu überwinden.

Umweltminister Eckhard Uhlenberg warb für die Anlegung von Alleen im Rahmen der 100-Alleen-Initiative des Landes NRW. Für das nächste Jahr hätten das Umweltministerium und das Verkehrsministerium jeweils 500.000 Euro zur Verfügung gestellt. Die Neuanlegung von Alleen zur Bereicherung der Kulturlandschaft sei ein persönliches Anliegen des Ministerpräsidenten selbst. Der Alleenschutz werde auch bei der Novellierung des Landschaftsgesetzes berücksichtigt.

Dr. Norbert Heinen, Vorsitzender des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz, sowie Stephan Keller, Beigeordneter des Städte- und Gemeindebund NRW, sagten für Ihre Verbände die Unterstützung der 100-Alleen-Initiative zu.

Mark vom Hofe wies auf die Bedeutung der Alleen für die Kulturlandschaft und für die Ökologie hin. Das von der LNU durchgeführte Erfassungsprojekt habe erstmals eine, wenn auch unvollkommene, Übersicht über die Zahl der Alleen in NRW zusammengestellt. Sie sei nicht vollständig, da einige Kreise und kreisfreie Städte sowie der Landesbetrieb Straßenbau keine Daten zur Verfügung gestellt hätten. Er drängte darauf, dass die Verpflichtung zur Einrichtung eines Alleenkatasters (mit Qualitätsangaben) bei der Novellierung des Landschaftsgesetzes erhalten bliebe. Er und auch Werner Gessner-Krone hielten die Standortauswahl für die Förderung von Alleenprojekten für ganz wichtig. Bei der 100-Alleen-Initiative müsse es primär um Alleen an Straßen gehen und weniger um Alleen in Hofbereichen usw., wenn auch die Anlegung von Alleen überall als gut erachtet würde. Generell sei Öffentlichkeitsarbeit nötig, um die Bevölkerung mitzunehmen.

Joachim von Reden, Eigentümer des Gutes Wendlinghausen, hat auf seinem ökologisch bewirtschafteten Gutshof in Dörentrup das Ziel, nach vorhandenen historischen Karten Alleen und Hecken wieder anzulegen. Erster Schritt war die – pressewirksame – Anlegung einer Eichenallee. Der Referent wies darauf hin, dass ein Grund für das Zögern vieler Grundeigentümer die Sorge vor den Auswirkungen der Verkehrssicherungspflicht sei. Hier müssten Regelungen getroffen werden, die den Grundeigentümer entlasten.

Stefan Kitlas stellte ein ganzes Bündel von Alleenprojekten im Rhein-Erft-Kreis vor. Die Projekte sind jeweils angepasst an ganz unterschiedliche Ausgangsbedingungen.

Heinz Pieper, Inhaber einer Baumschule, machte darauf aufmerksam, dass der Erfolg von Alleenprojekten schon von sorgfältigen Entscheidungen im Rahmen der Ausschreibungsverfahren abhänge. Diese konnten nur unter fachkundiger Beratung erfolgen. Leider seien viele Entscheider in den Dienststellen nicht mehr kompetent, da die Hochschulen die Ausbildung zu theoretisch anlegen würden. Auch müssen die Pflanzaktionen selbst unter fachkundiger Beratung erfolgen. Das Gleiche gelte für die danach erfolgenden und nötigen Pflegeschnitte. Die Vertreter des Gartenbauzentrums Wolbeck der Landwirtschaftskammer NRW boten bei all diesen Vorgängen ihre fachkundige Beratung an.

Michael Heinze, Ministerium für Bauen und Verkehr NRW, teilte mit, der Landesbetrieb Straßenbau werde in Zukunft 30 fachlich geschulte

„Baumkontrolleure“ einsetzen. Er warb darum, bei der Bewertung der Interessenlage der Straßenbauplanung die Sichten, Reaktionen und Handlungsweisen der Autofahrer selbst im Blick zu haben. Die Planungen müssten fehlertolerant sein. Es sei bekannt, dass die Autofahrer, weil das Autofahren heute oft so „einfach“ und „reizlos“ sei, öfter abschalten würden, also eher halbbewusst fahren würden. Es komme darauf an, sie vor überraschenden potentiellen Hindernissen rechtzeitig zu warnen. In den KFZ anzulegende Warn- und Sicherheitstechniken würden in Zukunft die Sicherheit erhöhen. Wichtig seien reizsteigernde Maßnahmen vor Hindernissen. Auf langen, geraden, eintönigen Straßen könnte sogar die Anlegung von Alleen reizsteigernd und damit sicherheitsverstärkend sein. Die Anlegung neuer Alleen seien eine Angelegenheit von Einzelfallentscheidungen. Viele individuelle und vom Standort abhängende Gesichtspunkte müssten miteinander abgewogen werden.

Prof. Albert Schmidt, Präsident der FLL, bewertete aus Sicht seines Verbandes die Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB), der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrswesen und Verkehrssicherheit. Im Rahmen seiner Darstellung der historischen Entwicklung dieser Empfehlung wertete er es als positiv, dass die ESAB nun im Gegensatz zu den vorherigen Entwürfen von der Notwendigkeit einer Abwägung zwischen den unterschiedlichen Interessen von Verkehrssicherheit und Alleenschutz ausgehe. Die Beseitigung von Alleen bzw. die Verhinderung von Neuanlegungen sei dabei als das letzte Mittel vorgesehen. Vorher würde geprüft, ob Maßnahmen der Trassenplanung, des passiven Schutzes, ob spezielle Hinweise oder akustische oder andere Warnungen für hinreichende Sicherheit sorgen könnten. Kritisch äußerte er sich zu den nach wie vor zu großen Mindestabständen zwischen Fahrbahnrand und Straßenbaum sowie den Regelungen über Nachpflanzungen in Allee-Lücken. Er begrüßte daher ausdrücklich, dass der Landesbetrieb Straßenbau die ESAB für die Landesstraßen nicht anwenden wolle.

Hans Leser, MUNLV, stellte das Förderprogramm für die 100-Alleen-Initiative vor. Obwohl inzwischen schon über 100 Anträge eingegangen seien, lohnte sich die Stellung weiterer Anträge, da damit zu rechnen sei, dass einige eingegangene Anträge zurückgezogen bzw. aufgeschoben würden. Man hoffe, auch in den nächsten Jahren jeweils Fördergeld bereitstellen zu können.

Bernd Krebs, Vorstand der AG Deutsche Alleenstraße, stellte die Deutsche Alleenstraße und ihre historische Entwicklung vor. Hier werde die Brücke zwischen sowohl Ästhetik, Ökologie als auch Wirtschaft, nämlich Tourismus, geschaffen. Die Alleenstraße sei inzwischen ein touristisches Highlight. Gastronomiebetriebe, die an der Straße lägen und damit werben wollten, müssten eine Lizenz bezahlen. Nordrhein-Westfalen werde in der Literatur als „Land der vergessenen Alleen“ bezeichnet.

Rainer Fischer, LNU, erklärte, die LNU helfe mit, hier Abhilfe zu schaffen. In einem großen Förderprojekt hat die LNU eine Erfassungsaktion für Alleen im Lande durchgeführt. Auf ihrer Grundlage ist sie dabei, einen Vorschlag für die Trassenführung eines Abzweigs NRW der Deutschen Alleenstraße zu entwickeln. Der Abzweig sei gedacht von der Weser über das Lipperland, das Münsterland und das Rheinland in Richtung Koblenz. Auch er betonte die hohe Bedeutung der Kombination der Alleenstraße mit Kulturerlebnissen (historische Stadtkerne, Klöster, Schlösser, Natursehenswürdigkeiten usw.). Die LNU wird im nächsten Jahr ihren Trassenvorschlag für den NRW-Abzweig nach Abstimmung mit der Steuerungsgruppe der „100-Alleen-Initiative“ der Arbeitsgemeinschaft Deutsche Alleenstraße zur Entscheidung über die Anerkennung vorlegen.

Foto: Peter Schütz

Tagungsprogramm
Alleen in NRW - 100 Alleen-Initiative des Landes NRW
Deutsche Alleenstraße (Teilabschnitt NRW)

13. Dezember 2006, Recklinghausen

Leitung: Horst Frese, NUA

10:00 Uhr
Begrüßung
Horst Frese, Leiter der NUA
Ferdinand Zerbst, stellvertretender Bürgermeister der Stadt Recklinghausen

10.10 Uhr
Einführung
Eckhard Uhlenberg, MdL, Minister für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW

10:30 Uhr
Grußworte
Dr. Norbert Heinen,
Vorsitzender des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz

Beigeordneter Stephan Keller,
Städte- und Gemeindebund NRW

Werner Gehring,
Hauptgeschäftsführer des Westfälisch-Lippischen Landwirtschaftsverbandes

10:50 Uhr
Bedeutung der Alleen
Mark vom Hofe, Vorsitzender der Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW (LNU)
Diskussion

11:30 Uhr Kaffeepause

11:45 Uhr
Umsetzungsbeispiele:
- Allee bei Gut Wendlinghausen (Dörentrup), Joachim von Reden
- Neue Alleen im Rhein-Erft- Kreis Stefan Kitlas, Jörg Henschke
- Alleen: Anforderung an Pflanzmaterial, Herstellungspflege, Heinz Pieper, Baumschule Horn-Bad Meinberg

Gesamtdiskussion

12:45 Uhr Mittagsimbiss

13:40 Uhr
Alleenplanung und Straßenplanung
Michael Heinze, Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW

14.10 Uhr
ESAB/RPS und Alleenschutz
Prof. Albert Schmidt, Präsident der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau

Gesamtdiskussion

14:50 Uhr
100-Alleen-Initiative: Förderung und Umsetzung
Hans Leser, Leiter des MB 3, MUNLV

15:05 Uhr
Die deutsche Alleenstraße als Beitrag zum Schutz einzigartiger Landschaftsbestandteile und zur Förderung eines naturverträglichen Tourismus
Bernd Krebs, Vorstand der Arbeitsgemeinschaft Deutsche Alleenstraße
Perspektive Deutsche Alleenstraße – Streckenabschnitt NRW -
Rainer Fischer, Kerstin Agatz, LNU
Diskussion

15:50 Uhr
Abschließende Diskussion