

Alleen-Entwicklung im Straßenrecht? Möglichkeiten und Grenzen einer Alternative zum Naturschutz

In den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg stehen Alleen unter gesetzlichem Schutz. Schutzbemühungen allein sind nicht ausreichend, wenn es um den Fortbestand von Alleen in der Zukunft geht. Sie müssen durch ein Bekenntnis zur Entwicklung unterlegt sein, das ein rechtsverbindliches Skelett erhält. Es mag den herkömmlichen Denkgewohnheiten widersprechen, die Alleen-Entwicklung im Straßenrecht zu verankern. Das Straßenrecht ist aber der nächstliegende Anknüpfungspunkt, weil allein hier Straße *und* Bäume bereits eine Position haben. Die gilt es zu stärken und auszubauen.

Gegenüber den bisherigen Regelungen zur Entwicklung von Alleen, die von der Exekutive ausgehen, bietet der hier verfolgte Ansatz – die Integration in ein Gesetz – eine Reihe von Vorteilen.

Stichworte: Alleen, Alleenschutz, Alleen-Entwicklung

Avenue development in the law of traffic? Chances and limits of an alternative to nature protection

In Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg avenues are protected by law. But protecting efforts are not sufficient for their continued existence. They need a confession for avenue development combined with a legally binding skeleton. Maybe it runs counter to conventional thinking habits to install the avenue development in the laws of traffic and road construction respectively. But this is the obvious thing, because actually only here road *and* trees have a position. This state has to be consolidated and expanded.

In contrast to the present rules for avenue development issued by the executive, the integration in a law as pursued here offers a string of advantages.

Keywords: avenues, avenue protection, avenue development

1 Einleitung

Alleen wurden in den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg mit einer eigens dafür erlassenen Schutznorm im jeweiligen Landesnaturschutzgesetz gesichert; in Hessen (seit 7. Dezember 2006) und Schleswig-Holstein (seit 6. März 2007) sind sie geschützte Biotop. Sinn und Zweck dieser Vorschriften ist es, den derzeitigen Bestand an Alleen zu sichern, ihn vor seiner Beseitigung zu bewahren und ihn zu entwickeln. Entwickeln in diesem Sinne bedeutet, neue Alleen anzulegen bzw. alte zu erneuern. Andere Länder, die wie etwa Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, und Nordrhein-Westfalen ebenfalls über achtbare Alleen verfügen, haben einen Genehmigungsvorbehalt im Rahmen der allgemeinen Eingriffsregelung erlassen und so einen Mindestschutz garantiert (vgl. Tab. 2, S. 131). Auf Bundesebene besteht ein solcher Schutz zwar nicht explizit; allerdings verpflichtet § 2 I Nr. 14 BNatSchG u. a. dazu, „historische Kulturlandschaften und -landschaftsteile von besonderer Eigenart (...) zu erhalten“. Alleen als solche Landschaftsteile anzusehen, dürfte eine Selbstverständlichkeit sein.

Anliegen des Beitrages ist es zu untersuchen, was der Naturschutz bezüglich der Alleen wirklich leisten kann und ob es, sollte sich ein Defizit zeigen, eine Alternative dazu gibt. Es werden lediglich die Alleen der freien Landschaft

Abbildung 1: Historische Allee in der Lüneburger Heide. Das Ensemble aus Pflasterstraße, Sommerweg und Baumbestand kann auch denkmalschutzrechtlich erfasst werden.

Figure 1: Historical avenue in the Lüneburg heathen, Lower Saxony. The ensemble of pavement, summer way and trees can be covered also by the law of historic monument.





Abbildung 2: Schwarz-Pappel-Allee nördlich des Sees Roxen zwischen Linköping und Norrköping, Schweden. Schnurgerade Alleen durch die Ackerlandschaft dienten vordergründig der Sicherung und Markierung eines Wegegrundstückes.

Figure 2: Black poplar avenue at Lake Roxen between Linköping and Norrköping, Sweden. Dead straight avenues crossing the farmland were served as securing and marking the sites of ways.

betrachtet, deren Gefährdungspotenzial und Gefährdungsspektrum ein ganz anderes ist als das derjenigen in Parks und Gärten. Sie sind es hauptsächlich, die im Blickpunkt der Öffentlichkeit und der Behörden stehen, auf denen der größte Druck lastet und die Anlass für Diskussion und Streit sind.

Der Beitrag ist Teil eines wissenschaftlich begleiteten Prozesses, an dessen Ende ein umfassendes Regelwerk zur Sicherung einer nachhaltigen Alleenentwicklung stehen soll; die Fertigstellung ist für Mitte 2009 vorgesehen.

2 Ausgangssituation

2.1 Zum Begriff der Allee

Fast im gesamten Schrifttum wird der Begriff „Allee“ synonym gebraucht für den „straßenbegleitenden Baumbestand“. Das zieht sich bis in die gesetzlichen Schutzvorschriften, in denen mit dem „Alleenschutz“ tatsächlich – nur – der Schutz des Baumbestandes realisiert wird; wenn von der „Gefährdung der Alleen“ gesprochen wird, ist realiter die „Gefährdung des Baumbestandes“ gemeint, denn die Straße, mithin der *Straßenkörper*, ist keineswegs gefährdet. Eine Allee besteht also ohne Ausnahme aus einem Verkehrsweg und zwei ihn begleitende Baumreihen. Zwei parallele Baumreihen, in deren Mitte kein Verkehrsweg (einschließlich Trampelpfad) verläuft, ist folglich keine

Allee (vgl. POLZIN, 2004; WIMMER, 2006). Darüber, dass eine Straße ohne Baumbestand keine Allee sein kann, braucht kein Wort verloren zu werden.

Im folgenden werden die Begriffe in dieser Weise strikt voneinander getrennt (mit Ausnahme der verwendeten Zitate anderer Autoren):

Mit der **Allee** sind der Verkehrsweg **und** der begleitende, beidseitige Baumbestand gemeint. Unter **Straße** wird der Verkehrsweg **ohne** Baumbestand verstanden und die Verwendung des Begriffs **Baumbestand** schließt den Verkehrsweg aus.

2.2 Funktionen einer Allee

Alleen anzulegen hat immer, ob im Park oder anderswo, im 16. wie im 20. Jahrhundert, funktionale, an einem bestimmten Zweck ausgerichtete Beweggründe gehabt. Die Baumbestände wurde mit rationaler Motivation und zielgerichtet, freilich je nach Epoche unterschiedlich akzentuiert, an Wege und Straßen gepflanzt. Ihren Ursprung haben sie in den Gärten und der Gartenarchitektur, deswegen ist das Anliegen, Bäume an Straßen und Wegen zu pflanzen, hier das Gleiche wie dort: sie sollten die Landschaft gliedern, Sichtachsen herstellen, Bezugspunkte miteinander verbinden. Der Unterschied ist marginal: Sowohl im formalistischen als auch im Landschafts-Garten oder -Park wird nichts dem freien Lauf der Natur überlassen, so dass Elemente wie Alleen einen hö-



Abbildung 3, 4: Rosskastanien-Alleen, L14 bei Diekhof (oben) und Gemeindestraße bei Groß Grabow (unten) im Landkreis Güstrow. Die Zukunft der „klassischen“ Alleen wird an untergeordneten Straßen und Feldwegen liegen.

Figure 3, 4: Horse-chestnut avenue, L 14 near Diekhof (above) and municipality road (below) in the Güstrow district. The future of “classic” avenues will be found at subordinate roads.

heren Symbolwert erhalten als in der Landschaft, indem sie sich dem Gestaltungsprinzip der Anlage unterordnen. In der Landschaft hingegen erreichen sie einen höheren Grad visueller Selbstständigkeit.

Bis weit in das 19. Jahrhundert hinein waren sie ein aristokratisches und klerikales Privileg. Natürlich dienten sie primär der Präsentation und Repräsentation des jeweils Herrschenden – mit einem Blick auf die Karte des Deutschen Reiches jener Zeit wird das sofort klar –, man kann aber davon ausgehen, dass die Allee-Bäume von Beginn an, als sie den formalistischen und den Garten der Aufklärung verließen, einen multifunktionalen Akzent hatten (Tab. 1). Das liegt bereits in der Natur der Sache: Der Baumbestand sichert eine bestimmte Bodenfläche als Verkehrsweg, formt das Landschaftsbild unter gestalterischen Gesichtspunkten, ist gleichzeitig geographische Landmarke und schafft zudem sein eigenes Mikroklima unter den Baumreihen, wirkt also auf das Wohlbefinden der zwischen den Bäumen sich Bewegenden.

Bei entsprechender Baumwahl treten andere Aspekte hinzu oder in den Vordergrund. Die Verwendung von Obst- und Nussbäumen zielt auf die Nutzung der Früchte, die von Kopfweiden und -pappeln auf die Nutzung der Ruten zum Flechten; Rosskastanien spenden einen tieferen Schatten als Birken; schnellwüchsige Gehölze ermöglichen zeitigen Rohstoffgewinn.

Tabelle 1: Funktionelle Bedeutung des straßenbegleitenden Baumbestandes

(++ sehr hohe, + hohe, o mittlere, - geringe, -- keine Bedeutung)

Table 1: Functional importance of road accompanied tree stock
(++ prime, + major, o middle, - minor, -- no importance)

Funktion	Funktions- typ	Bedeutung	
		ursprünglich	heute
Sicherung Verkehrsgrundstück	statisch	++	--
Landschaftsbildgestaltung	statisch	++	++
(Re-) Präsentation	dynamisch	+	-
Klimatischer Einfluss	statisch	+	+
Nahrungsmittel Früchte	dynamisch	+	-
Rohstoff Holz	dynamisch	+	--
Bedeutung für den Verkehr	dynamisch	o	-
Orientierungspunkt	statisch	o	o
Biotopfunktion	statisch	o	o
Lokale/regionale Identifikation	dynamisch	o	++

Die Allee in der intensiv und vollständig genutzten Landschaft ist ein historisch einzigartiger Kompromiss, der die Ästhetik von Baumreihen mit dem vielfältigen Nutzen einer variierbaren Bepflanzung verbindet. Keine Form der Architektur im Allgemeinen und der Gartenarchitektur im Speziellen hat sich als so resistent gegenüber zeitlichen Einflüssen erwiesen. Das ist insofern bemerkenswert, als das aktuelle Spektrum ihrer Gebrauchswerte ein anderes ist als vor dem Beginn der gesamtgesellschaftlichen Motorisierung.

Einer Sache einen Schutz angedeihen zu lassen, setzt einen Wert der Sache voraus, der die Aufwendungen für den Schutz rechtfertigt, erst recht dann, wenn dieser Schutz nicht von Einzelpersonen, sondern von der Gesellschaft getragen werden soll (vgl. ADAM, 1996; PFRIEM, 2000). Das trifft gerade für den Baumbestand an öffentlichen Straßen zu, die sich generell im Eigentum der Straßenbaulastträger – Bund, Land, Kreis, Gemeinde – befinden. Die Folgen einer ausbleibenden Wertediskussion lassen sich an der Landschaftsentwicklung der Wirtschaftswunder-Zeit im Westen Deutschlands ablesen, in der ein Großteil des Baumbestandes beseitigt wurde. 1956 war in Pareys *Illustriertem Gartenbaulexikon* zu lesen, dass Alleen „Gestaltungsmittel der Welt von gestern“ seien, die „ihre Bedeutung (...) jedoch eingebüßt“ hätten (MAATSCH, 1956). „Die rasche Motorisierung nach dem Beginn des 20. Jahrhunderts“, schreibt KLAUSMEIER (2006) 50 Jahre später, ließ „die pflegintensiven Alleen als gestalterisches Auslaufmodell erscheinen“ und konstatiert: „Fährt man auf einer dicht beschatteten Straße dahin, beschleicht einen das Gefühl des Gestrigen“.

Es ist grundsätzlich notwendig, sich mit der Frage nach der Existenzberechtigung des straßenbegleitenden Baumbestandes – und im übrigen mit allen sich daraus ergebenden Konsequenzen – auseinander zusetzen (POLZIN, 2004, 2007). Einer wertekonservativen Gesellschaft, wie es die bürgerlich-parlamentarische Demokratie nun einmal ist, können die Aufwendungen nur dann vermittelt werden, wenn die Bilanz positiv ausfällt. Dazu ist ein Rückgriff auf die Geschichte der Allee nicht statthaft, die Antwort kann sich nur aus der aktuellen Perspektive ergeben.

Tab. 1 gibt einen Überblick über den Bedeutungswandel, wie er sich nach der Auswertung der Literatur darstellt. Dabei können statische von dynamischen Funktionen unterschieden werden. Die dynamischen sind für die Art ihrer Wirkung



Abbildung 5: Linden-Allee, Kreisstraße (DBR 22). Mit dem Alleen-Erlass Mecklenburg-Vorpommern sind Neupflanzungen dieser Art nicht mehr möglich.

Figure 5: Lime tree avenue, district road (DBR 22). In accordance with the legally rules in Mecklenburg-Vorpommern new plantings of these kind are not possible in future.

an die sozioökonomische Anwesenheit eines wahrnehmenden und handelnden Menschen zu einem konkreten Zeitpunkt gebunden; sie zeichnen sich dadurch aus, dass sich die Bedeutung unter sich ändernden gesellschaftlichen Verhältnissen ebenfalls verschiebt. In den statischen Funktionen entfalten die Baumreihen Eigenschaften aus ihrer bloßen Existenz heraus, sind also nicht zwingend bzw. lediglich mittelbar durch den Menschen beeinflusst. Das trifft auch für die Sicherung des dem Verkehr vorbehaltenen Grundstücks zu (vgl. WIMMER, 2006), denn hier erfolgt kein allmählicher Funktionswandel, sondern ein abrupter Verlust der Funktion infolge anderweitiger Grundstückskennzeichnung.

Die „ursprüngliche Bedeutung“ ist diejenige, die überhaupt erst zur Anpflanzung der Bäume geführt hat, ohne dass dem eine zeitliche Differenzierung zu Grunde liegen braucht. Regionale Unterschiede können weitgehend nivelliert werden, denn sie spielen, wie zu sehen sein wird, keine entscheidende



Abbildung 6: Linden-Allee bei Lübz, Landkreis Parchim. Orientierungspunkte in der Landschaft sind Alleen vielfach nicht mehr. In dem „Wald“ aus Windrädern muss man schon genau hinsehen, um die Allee zu erkennen.

Figure 6: Lime Tree avenue near Lübz, district Parchim. Avenues are not longer land marks. Among the wind power plants it has been search to detect the avenue.



Abbildung 7: Straßenbegleitende Linden oder Allee? Die Linden, wahrscheinlich ein Restbestand, an der B 299 bei Bodenkirchen-Aich, Landkreis Landshut, stehen zwischen 5 und 8 m von der Fahrbahnkante entfernt.

Figure 7: Avenue or escorting lime trees? The limes, probably remains at the B 299 near Bodenkirchen-Aich, Landshut district, Bavaria, stand between 5 and 8 m off the edge of the road.

Rolle: In Sachsen (bereits Ende des 16. Jahrhunderts) sowie in der Fränkischen und Schwäbischen Alb wurden die Obstbaum-Alleen mit anderen Intentionen angelegt als die kurfürstlichen Präsentations-Straßen in Brandenburg und Hessen (GRUNERT, 2006; BENZ-RABABAH, 2006); Unterschiede gab es ebenso zwischen Küstengebieten an Ost- und Nordsee einerseits und bergigen Landschaften des Thüringer oder des Schwarzwaldes andererseits (KLAUSMEIER, 2006; KONOLD, 1998; PETZOLD, 1862; TAUCHNITZ, 1997).

Unverändert geblieben ist dem Baumbestand die landschaftsgestaltende Funktion und der mikroklimatische Einfluss zwischen den Bäumen und im näheren Umfeld. Beide Eigenschaften ergeben sich unmittelbar aus der Struktur der Allee und sind *nach* der Pflanzung kaum noch beeinflussbar. Die Bäume regeln den Lichteinfall, den Wasserhaushalt, die Windstärke und -richtung und das Temperaturgefüge; als autotrophe Organismen verbrauchen sie Kohlendioxid und produzieren Sauerstoff, außerdem filtern sie Feinstpartikel aus der Luft, haben also beispiellose „Wohlfahrtswirkung“ (TAUCHNITZ, 1997).

Von den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen stark geprägt sind die dynamischen Funktionen Präsentation und Nutzung, sie unterliegen einem stetigen Wandel. Als Orientierungspunkt in der Landschaft haben sie zwar in dem Maß an Bedeutung verloren, wie die Landschaft technisch überformt wurde und Bauwerke deren Funktion übernommen haben. Gegenüber den „technischen Landmarken“ haben sie aber eine Bedeutung, weil letztere nicht in der Absicht errichtet worden sind, eine Orientierung zu ermöglichen, sondern allein aus produktiven Standorterwägungen, was beispielsweise bei Windkraftanlagen, Hochspannungsleitungen und Schornsteinen besonders ins Auge fällt.

Dass die Straßenbäume eine Biotopfunktion besitzen, kann nicht in Abrede gestellt werden, sie wird aber vielfach überschätzt (LEHMANN, 1994, 1995, 2007). Sie steigt mit der Nutzungsintensität der Landschaft und mit dem Fehlen oder dem Mangel adäquater Strukturen. Die faunistische Ausstattung entspricht denen der Feldgehölze, Hecken, Baumgruppen und Einzelbäume (KINTZEL, 1970, 1987; KLAFS & STÜBS, 1987; KRÄGENOW, 1973). Entlang der Straßen sind die Tiere allerdings dem Stressfaktor Verkehr ausgesetzt mit der Folge einer erhöhten Mortalitätsrate (STEIOF, 1996; STOTTELE & SOLLMANN, 1992; UM/MELFF, 2002). Wenngleich bislang keine quantifizierten Daten auf Populationsebene dazu vorliegen (KRAFT & PLACHTER, 2006), müssen die Baumreihen als Extremhabitate, als „aus der Not geborene Biotope“ aufgefasst werden, die dann angenommen und besiedelt werden, wenn vergleichbare, aber ungestresste Lebensräume verschwunden sind (BAIRLEIN & SONNTAG, 1994). KRAFT & PLACHTER (2006) ziehen daraus die Konsequenz, „dass die Vorteile einer Allee gegenüber der vielleicht erhöhten Mortalität dann überwiegen, wenn sie wesentliche Reproduktionsräume sinnvoll verbinden und/oder Nahrungsressourcen bieten, die die jeweilige Landschaft so nur in geringem Umfang bereithält und für die Populationsentwicklung der jeweiligen Art den begrenzenden Faktor darstellt.“ Das heißt im Umkehrschluss: Immer dann, wenn eine baumbestandene Straße Reproduktionsräume nicht sinnvoll verbindet und/oder andere Nahrungsressourcen vorhanden sind, kann die Mortalität zum entscheidenden populationsökologischen Faktor werden. Zwischen diesen beiden Extremen bewegt sich das Spannungsverhältnis von Verkehr und Natur- und Artenschutz.

Etwas ganz anderes trifft für Alleen als Identifikation stiftendes Element zu. Sie sind v. a. in den Bundesländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern Kristallisationskern

des Heimatgefühls und der Ortsverbundenheit, sie sind ein Kulturgut (vgl. KÜHNE, 2006; NOHL, 2006). Wenngleich es sich hier um überwiegend psychologische, also nichtmaterielle Faktoren bzw. Prozesse handelt, zehren ganze Regionen in den beiden Ländern davon (ELLINGHAUS & STEINBRECHER, 2003; HÖNES, 2002; PETERS, 1998; POLZIN, 2004; SANDMANN, 2003). Das liegt keineswegs an einem besonderen Kultur- oder Heimatbewusstsein der Mecklenburger, Vorpommern oder Brandenburger, sondern an der flächenbezogenen Diskrepanz der Alleen-Verteilung in der Bundesrepublik. Im Nordosten ist – eher zufällig und willkürlich – an Alleebäumen lediglich stehen geblieben, was ursprünglich in ganz Deutschland weit verbreitet war; es blieb ein Spiegelbild der landschafts- und soziokulturellen Entwicklung erhalten und bewahrt, das es anderswo in dieser Qualität nicht mehr gibt. In Abhängigkeit von der Intensität der Landschaftsrezeption und der geistigen Verarbeitung durch die Bevölkerung und der Entscheidungsträger (vgl. BÜRGER-ARNDT & REEH, 2006; HARD, 2001; KÜHNE, 2006; NOHL, 2006) erwächst daraus eine besondere Verantwortung nicht nur für den Bund und die Länder, sondern für alle staatlichen und nichtstaatlichen Einrichtungen einschließlich jedes einzelnen Bürgers.

2.3 Verkehr und Allee

Das historisch-visuelle Bild der Allee hat sich im Laufe ihrer Geschichte kaum verändert, der Verkehr hat hingegen eine völlig neue Dimension angenommen. Die technische Entwicklung der Fortbewegungsmittel ist dabei nur die eine Seite, die andere ist das Selbstverständnis des Menschen in einer Welt, in der Mobilität eine der wichtigsten Prämissen für Wohlstand und Wachstum zu sein scheint. „Mobilität“ und – etwas weiter gefasst – „Verkehr“ sind Abstrakta, die letzten Endes als qualitative Parameter eines vom Menschen selbst gewählten ökonomischen Regimes gelten (ADAM, 1996). Welche quantitative Rolle der Verkehr im Gefüge ökonomischen Handelns einnimmt, entzieht sich folglich – jedenfalls unter marktwirtschaftlichen Bedingungen – weitgehend der politischen Einflussnahme; politische „Entscheidungsträger“ können ggf. regulierend eingreifen.

Vordergründig sind es zwei Aspekte dieses Systems, die die Konfrontation mit den straßenbegleitenden Bäumen bestimmen: die reibungs- und schrankenlose Funktionsweise eines optimierten Straßennetzes einerseits und die Unfälle auf den Straßen andererseits, soweit Bäume davon betroffen sind. Beides führt dazu, dass der strukturierende Rahmen, den die Bäume als Straßenbegrenzung bilden, enger und schließlich so eng wird, dass der Verkehrsfluss zu stocken droht. Im Ergebnis dessen stehen die Straßenbäume zur Disposition, weil anders den Anforderungen an den Verkehr oft nicht nachgekommen werden kann, als die Straße zu verbreitern.

Der gesetzliche Alleenschutz steht dem nur scheinbar entgegen. Zwar enthält die Schutznorm (§ 27 im Landesnaturschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern, LNatG) das strikte Verbot der Beseitigung und Beeinträchtigung des Baumbestandes sowie den Ausnahmetatbestand. Danach sind Ausnahmen nur aus zwingenden Gründen der Verkehrssicherheit möglich; „zwingend“ in diesem Sinne bedeutet, dass die Verkehrssicherheit nicht auf andere Weise hergestellt werden kann. Soweit besteht für die Alleen zunächst ein bemerkenswert strenger Schutz (BUGIEL & LEHMANN, 1996; LEHMANN, 2007). Dabei wird gelegentlich übersehen, dass das Diktum dem Wortlaut nach tatsächlich nur auf die Verkehrssicherheit, also auf mögliche Gefahren abstellt, die u. U. von Bäumen einer Allee ausgehen können, und daher zumindest missverständlich formuliert ist (BUGIEL, 1999; SAUTHOFF et al., 2000 ff.). Für verkehrstechnische Maßnahmen, für die

Ausnahmen grundsätzlich möglich sein müssen, gilt analog das Erfordernis, dass die *zwingend notwendige* Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur mit einem Eingriff in den Baumbestand nur dann gestattet werden darf, wenn es keine Alternative gibt. Im Falle einer Landesstraße geht damit die Alleen-schutz-Entscheidungshoheit von der Naturschutzbehörde auf das Land (in Mecklenburg-Vorpommern: Wirtschaftsministerium) über, das Straßenbaulastträger und Planfeststellungsbehörde gleichzeitig ist und so zur omnipotenten Gewalt in Sachen Allee wird. Materiell bleibt das Wirtschaftsministerium zwar an den Alleenschutz gebunden, verfügt aber hinsichtlich der Füllung des unbestimmten Rechtsbegriffes „zwingend notwendig“ mit der Planfeststellung über ein formelles Instrument einem weiten, ergebnisoffenen Spielraum, der – naheliegend – zur Erreichung des eigenen Zieles ausgenutzt wird (POLZIN, 2007).

Damit hängt auch das Problem der Unfälle an Straßenbäumen zusammen, wenngleich die Diskussion auf einer anderen Ebene geführt wird. Straßenbäume können selbstredend nicht als Ursache für Verkehrsunfälle verantwortlich gemacht werden, da sie unbewegliche und unübersehbare Objekte am Straßenrand sind (MEEWES, 2005; SCHNÜLL et al., 2003). Sie spielen aber hinsichtlich des Ausgangs und der Folgen eines Unfalles unstrittig gerade wegen ihrer Starrheit und Festigkeit eine bedeutende Rolle (MEEWES & ECKSTEIN, 1999). Das ist und bleibt der einzig relevante Grund, Alleen auf den verkehrstechnischen und -rechtlichen und damit gleichwohl gesellschaftlichen Prüfstand zu stellen (OTTO, 2001). Gegenstand der Diskussion ist es, die Unfallfolgen zu mildern, wenn der Unfall schon nicht verhindert werden kann. Die Angebotspalette reicht dabei von der Errichtung von Leitplanken über die Veränderung der Verkehrsführung bis hin zum Fällen von Bäumen (vgl. EID et al., 2005).

3 Welche Allee wollen wir?

3.1 Das Dualismus-Problem

Alleen sind Zwitter, zusammengesetzt aus zwei Teilen, die formal zwar nichts miteinander zu tun haben, die aber erst durch ihre Kombination zur Allee werden (Abb. 8). Der eine Teil ist der Verkehrsweg, der andere die ihn begleitenden Bäume.

Der Verkehrsweg ist auf seine physische Nutzung hin ausgelegt, seine Kriterien und Charakteristika folgen dem Bedürfnis, Verkehr zu gestalten. Die wichtigsten Parameter sind die Straßenbreite, der Schichtenaufbau und damit die Belastbarkeit. Andere Ansprüche soll und kann er nicht bedienen.

Die straßenbegleitenden Bäume haben heute kaum noch eine verkehrstechnische Funktion; der Schattenwurf und die Temperaturregulierung können vernachlässigt werden. Ihre Aufgabe ist eine vom Verkehr weitgehend unabhängige, ihre aktuelle Bedeutung ist bereits dargestellt worden.

Während der technische Teil „für die Ewigkeit“ angelegt wird, sind Bäume Organismen mit einem Lebenslauf, an dessen Ende Verfall und Tod stehen. Mit den „Lebensäußerungen“ der Bäume, v. a. mit dem Wachstum, ändert sich ab dem Zeitpunkt der Pflanzung die körperliche Präsenz der Alleen und damit das visuelle Bild und das Funktionsvolumen.

Das bedeutet: wer eine Allee anlegt, also eine Straße baut und parallel dazu Bäume pflanzt, weiß aus der allgemeinen Lebenserfahrung heraus, dass der biotische Teil dieser Beziehung zu einem in der Ferne liegenden Zeitpunkt ausscheidet. Spätestens dann stellt sich die Frage nach dem Status der Allee.

Zunächst liegt die Vermutung nahe, der Status müsse erlöschen, weil von der „symbiotischen“ Beziehung nur der autark existierende Teil Straße verblieben ist. Das impliziert etwa der Alleen-Erlass Mecklenburg-Vorpommerns aus dem Jahre 2002, der vier Typen definiert. Ab einem Baumverlust von 61–80 % soll es sich danach um eine „aufgelöste Allee“ bzw. eine „in Auflösung begriffene Allee“ handeln. Oberhalb von 80 % Verlust würde die Straße offenbar nicht (mehr) als Allee angesehen werden.

Alleen sind andererseits Ausdruck und Sinnbild menschlicher Phantasie und Schöpfung, sie sind zielgerichtet und zweckorientiert angelegt worden, sie haben nichts zufälliges oder der Natur überlassenes. Sie stehen Parkanlagen wesentlich näher als natürlichen Biotopen und Ökosystemen, denen im Allgemeinen eine natürliche Sukzession zugestehen ist. Standort, Wuchsform und Pflege liegen in des Menschen Hand und entscheiden darüber, wie sich der Baumbestand verkehrsgerecht zu entwickeln hat. Alleen sind künstliche Objekte, dessen einem Teil die Eigenschaft der Vergänglichkeit immanent ist und der deswegen zum gegebenen Zeitpunkt einer Erneuerung bedarf. Der Alleenstatus würde also nicht automatisch erlöschen, wenn eine bestimmte Verlustgrenze überschritten ist, er bliebe vielmehr kraft seiner ihm eigenen Charakteristika erhalten, solange nicht ausdrücklich erklärt wird, auf eine erneute Pflanzung zu verzichten oder der Verzicht aus konkludentem Handeln folgt. Für eine in Abgang geratene Allee entsteht dadurch, so die Konsequenz, per se die Pflicht, den Baumbestand wieder herzustellen, wie es in Parkanlagen üblich ist.

Diese Sichtweise hat einen entscheidenden Vorteil: Der jetzige Bestand an Alleenstrecken wäre dauerhaft gesichert, weil die Bäume nach dem Abgang ohne weiteres wieder ersetzt werden müssten. Außerdem würden Verwaltungsverfahren wie etwa die Anordnung von Ersatzpflanzungen entfallen, lediglich der Genehmigungsvorbehalt für Fällungen bliebe erhalten.

Zwar ist die Herleitung dieses Ansatzes nicht frei von Zweifeln, er braucht aber dann nicht bemüht zu werden, wenn er

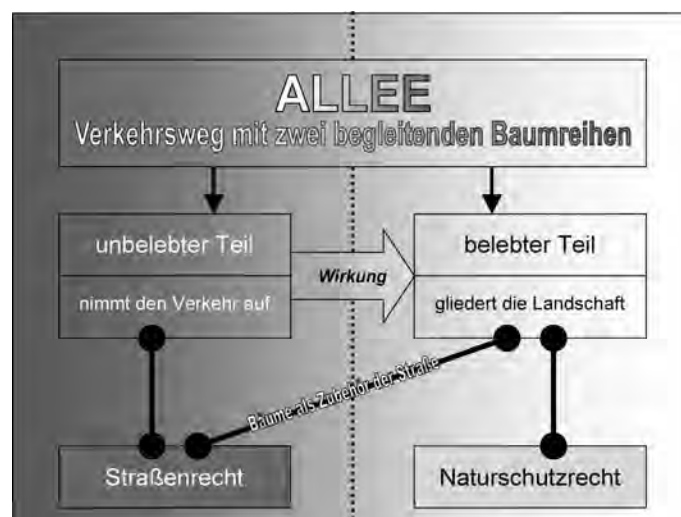


Abbildung 8: „Zwitter“ Allee: Der Alleenschutz im Naturschutzrecht erfasst nur die Bäume, schließt also die größte Gefahrenquelle aus. Die Lücke kann durch geeignete Vorschriften im Straßenrecht geschlossen werden.

Figure 8: „Hermaphrodite“ avenue: The conservation in the law of nature protection includes only the trees, but excludes the major source of risk. This gap can be closed by appropriate articles in the laws of roads and traffic.

im Gesetz verankert wird. Über den Gestaltungsspielraum verfügt der Gesetzgeber; wie er ihn nutzen kann, wird im Abschnitt 4 erläutert.

3.2 Straßenbegleitende und straßenbegrenzende Baumreihen

Das jüngst erschienene Buch *Alleen in Deutschland* (LEHMANN & ROHDE, 2006) enthält 52 Fotos, die Alleen in der freien Landschaft zeigen. Auf 5 davon sind Neuanpflanzungen zu sehen; allen anderen ist eines gemeinsam: sie zeigen alte Baumreihen an Straßen und Wegen, die die Verkehrsfläche seitlich begrenzen, d. h. sie stehen unmittelbar am Straßen- bzw. Wegesrand, kein Graben und keine Leitplanken, die das Bild stören. Es ist das Bild, das sich in das kollektive Gedächtnis gebrannt hat, es entspricht dem Ideal einer als schön empfundenen und schützenswerten Allee. Auf diese Landschaftselemente ist der Schutz gerichtet, solche Bilder, z. T. kunstvoll die Ästhetik und Harmonie unterstreichend fotografiert, haben dazu geführt, dass den Alleen eine immense Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit zuteil wurde, aber letztlich auch die politischen Entscheidungsträger veranlasst, Alleen unter den gesetzlichen Schutz zu stellen.

Auf der anderen Seite steht das, was tatsächlich in den Landschaften des Nordostens passiert. Zwar sind beispielsweise in Mecklenburg-Vorpommern zwischen 1990 und 2005 etwa 1 500 km bepflanzt worden, davon knapp 500 km Alleen (LEHMANN & MÜHLE, 2006), allerdings sind die meisten dieser Pflanzungen nicht mehr mit dem zu vergleichen, was für die alten Alleen als erhaltens- und schützenswert empfunden wird. Nach dem Alleen-Erlass des Landes, der u. a. die Neuanpflanzungen regelt, ist ein an die jeweilige Verkehrsbedeutung der Straße gebundenes und gestuftes Maß festgeschrieben. Danach dürfen straßenbegleitende Bäume an Bundesstraßen in einem Abstand von mindestens 4,50 m, an stark frequentierten Landesstraßen von mindestens 3,50 m, an mäßig befahrenen und mit Geschwindigkeitsbegrenzungen belegten Straßen von mindestens 2,00 m und an schwach fre-

quentierten Straßen von mindestens 1,50 gepflanzt werden. Zwischen der Fahrbahnkante und der Pflanzung werden in vielen Fällen passive Schutzzeineinrichtungen und Gräben gezogen, gelegentlich erfolgt die Pflanzung in erheblich weiterem Abstand, wenn Radwege dazu kommen.

Ob eine in mehr als 4 m Entfernung vom Fahrbahnrand be-pflanzte Straße noch als Allee aufgefasst werden kann, ist weniger eine Frage der Definition, als vielmehr eine Frage der Lebenserfahrung. Die eingangs gestellte Frage muss also präzisiert werden: Passt es zusammen, für den Schutz und die Entwicklung von Alleen mit Bildern zu kämpfen, die durch eigens dafür erlassene Vorschriften in der Zukunft nicht mehr möglich sein werden? Sollen die „alten“ Alleen als Relikte einer vergehenden Epoche so lange wie möglich bewahrt werden und durch ein völlig neues Alleen-Bild abgelöst werden? Künftig wird zwischen zwei Allee-Formen zu unterscheiden sein, wobei die Differenzierung in Einzelfällen durchaus fließend sein kann. **In der engen Allee begrenzen die Baumreihen den Fahrbahnrand.** „Begrenzung“ wird v. a. dadurch charakterisiert, dass zwischen dem Fahrbahnrand und den Baumreihen keine anderen linienförmigen Strukturen wie Gräben oder Leitplanken angeordnet sind; die Entfernung der Bäume von der Fahrbahnkante ist sekundäres Merkmal und in Zweifelsfällen vor Ort zu bestimmen. **In der weiten Allee begleiten die Baumreihen den Fahrbahnrand, der durch andere Elemente begrenzt wird.** Dabei kann auch das Bankett die Begrenzungsfunktion erhalten, wenn nämlich die Entfernung der Bäume ein Maß überschreitet, das ihre Zugehörigkeit zur Straße nicht mehr erkennbar macht. Die im Kapitel 4 angebotene Lösung bezieht sich auf die engen Alleen.

3.3 Alleen in der Politik: Naturschutzrecht versus Straßenrecht?

Das derzeitige Schutzregime befindet sich in einem Dilemma. Die straßenbegleitenden Baumreihen (nicht etwa die Allee!) sind in das Naturschutzrecht integriert, das seinerseits kei-

Abbildung 9: Solche Alleen gehören der Vergangenheit an, wenn nach dem Alleen-Erlass Mecklenburg-Vorpommern verfahren wird: Der künftige Pflanzabstand an stark befahrenen Landesstraßen (> 5 000 DTV) wird mindestens 3,5 m betragen.

Figure 9: Such avenues are of the past: The distance to come between new planted trees and the edge of the road has to be 3,5 m at high frequented roads (> 5 000 vehicles p. d.).



Tabelle 2: Übersicht über den Alleenschutz und die Schutzmöglichkeiten in der Bundesrepublik Deutschland**Table 2:** View of the avenue protection and the protection possibilities in the Federal Republic of Germany

Bundesland	Sondernorm	Geschütztes Biotop	Eingriffstatbestand ²	Verordnungsermächtigung für geschützte Landschaftsbestandteile ⁵
Bayern	-	-	-	Art. 12 (u. a. Alleen)
Baden-Württemberg	-	-	-	§ 33 (u. a. Alleen)
Berlin	-	-	-	§ 22 (u. a. Alleen)
Brandenburg	§ 31 ¹	-	Beseitigung	(§ 24)
Bremen	-	-	-	§ 22
Hamburg	-	-	?	§ 20 (u. a. Alleen u. einseitige Baumreihen)
Hessen	-	§ 31 I Nr. 6	-	§ 27 (u. a. Alleen) ⁶
Mecklenburg-Vorpommern	§ 27	-	Schädigung, Beseitigung	-
Niedersachsen	-	-	-	§ 28
Nordrhein-Westfalen	-	-	Beseitigung	§ 23
Rheinland-Pfalz	-	-	-	§ 20
Saarland	-	-	Beseitigung ⁴	§ 18
Sachsen	-	-	Beseitigung	§ 22 (u. a. Alleen)
Sachsen-Anhalt	-	-	Beseitigung	§ 35 (u. a. Alleen)
Schleswig-Holstein	-	§ 25 I Nr. 8	-	§ 21 (u. a. einseitige Baumreihen)
Thüringen	-	-	Beseitigung	§ 17

¹ Die Vorschrift enthält lediglich die Verbotstatbestände zum gesetzlichen Biotopschutz

² nach der allgemeinen Eingriffsregelung (Mindestschutz von Natur und Landschaft)

³ „dauerhafte Beseitigung von Gehölzbeständen“

⁴ „... von Baumreihen“

⁵ Klammerinhalte sind in der Norm ausdrücklich erwähnt

⁶ Wird eine Verordnung zu Alleen erlassen, ist § 27 II Satz 2 HENatG anzuwenden, dessen Schutzniveau demjenigen in MV entspricht.

nen Einfluss auf den Haupteinflussfaktor nehmen kann, den Verkehrsweg einschließlich des auf ihm fließenden Verkehrs. Zwar kennt das Naturschutzrecht den Umgebungsschutz, doch weder der Wortlaut noch die sinn- und zweckmäßige Auslegung der Schutznorm (§ 27 LNatG MV) bieten Anhaltspunkte dafür, die Straße könne Gegenstand des Alleenschutzes sein (SAUTHOFF et al., 2000 ff.).

Das Straßenbaurecht und das Straßenverkehrsrecht ihrerseits kennen die Bäume, wenngleich lediglich als Zubehör. Im Umgang damit ist der Straßenbaulastträger zwar insofern frei, als er sich strikt an den Anforderungen an den Verkehrsfluss auszurichten hat. Allerdings stößt dies bezüglich der Straßenbäume an die Schranke, die mit dem Naturschutzrecht errichtet wurde. Wie bereits gezeigt wurde, hat das Alleenschutzrecht selbst aber auch seine im allgemeinen Verwaltungsrecht verankerten Grenzen. Das führt dazu, dass der Alleenschutz relativ einfach überwunden werden kann, indem der Straßenbaulastträger verwaltungsrechtliche Instrumente nutzt, denen der Alleenschutz unterliegen kann. Dazu gehören neben den Instrumenten Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren (bei wesentlichen Änderungen von Straßen) auch Vorschriften wie die *Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume* (ESAB), die zumindest geeignet sind, den Alleenschutz und noch stärker die Alleenenwicklung förmlich zu untergraben.

Einen tatsächlich zwingenden und überragenden Alleenschutz wird es nicht geben können, weil das der übrigen Rechtsordnung zuwider laufen würde (BUGIEL, 1999). Er lässt sich jedoch gegenüber der jetzigen Situation stärken. Der Schutzbereich des § 20 (Geschützte Biotop) ist, einschließlich der dazugehörigen Verfahrens- und Kompensationsvorschriften

sowie der Verbandsbeteiligung, so umfassend, dass bei Lichte betrachtet der Gehalt des § 27 nicht über den des § 20 hinaus geht. Mit Ausnahme des Alleen-Entwicklungsgebotes in § 27 III regelt die Norm nichts, was nicht bereits § 20 samt der korrespondierenden Vorschriften enthält (vgl. BUGIEL, 1998, 1999; SAUTHOFF et al., 2000 ff.). Das Entwicklungsgebot seinerseits ist auf die Gunst des Straßenbaulastträgers angewiesen, in dessen Bereich Alleen entwickelt werden sollen oder können und stößt in der Praxis überwiegend auf straßen- und eigentumsrechtliche Grenzen, läuft also in vielen Fällen – jedenfalls als Gebot! – ins Leere.

Wie bereits angedeutet, sind die politischen Entscheidungsträger gefordert. In Bundesländern, in denen das Alleen-Privileg so hoch gehalten wird wie in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern, in denen Alleen wie sonst nirgendwo als identifikationsstiftend angesehen werden und in denen (Mecklenburg-Vorpommern) der Alleenschutz Verfassungsrang genießt, muss es möglich sein, ein Instrumentarium zu installieren, das den Zugriff auf Alleen erschwert und die weitere Entwicklung tatsächlich sichert. Alles andere bliebe Makulatur im Rang einer Willensbekundung.

4 Lösung: Alleen-Entwicklung im Straßenrecht

Gesetzlicher Alleenschutz ist nur dann wirkungsvoll, wenn er nicht auf die Baumreihen beschränkt bleibt, sondern gleichzeitig regulierend auf den Haupteinflussfaktor Straße wirkt. Das kann folglich nur im Straßenrecht geschehen, in Mecklenburg-Vorpommern im Straßen- und Wegegesetz (StrWG). Dort sind die Bäume als „Zubehör“ bereits enthalten, deren

Bedeutung an das im Naturschutzrecht bereits vorhandene Niveau anpasst wird.

In der Form, in der § 27 LNatG Alleen als gesetzlich geschützte Landschaftsbestandteile behandelt, wird eine Sondervorschrift für Alleen in das StrWG eingefügt, sinnvollerweise im Anschluss an die Definition der Straßenkategorien. Sie könnte folgenden Wortlaut bekommen:

§ 3a Alleen

(1) Alleen im Sinne dieses Gesetzes sind alle Straßen und Wege außerhalb der Ortsdurchfahrten,

1. deren befestigte Fahrbahnkante durch Baumreihen begrenzt wird,
2. deren Baumreihen im Straßenbankett und nicht weiter als 4,50 m von der Fahrbahnkante entfernt stehen und
3. die in der Anlage zu diesem Gesetz mit dem Zusatz „AL“ aufgeführt sind.

(2) Der Baumbestand der Alleen im Sinne des Abs. 1 Nr. 3 ist nach Verlust oder Abgang durch den jeweiligen Straßenbaulastträger zu ersetzen. Alleen im Sinne des Abs. 1 Nr. 3, die (zum Zeitpunkt des Inkrafttretens) keine Allee im Sinne des Abs. 1 Nr. 1 und 2 sind, sind durch den Straßenbaulastträger binnen 5 Jahren nach Inkrafttreten zu bepflanzen.

(3) Die Errichtung passiver Schutzeinrichtungen und die Verwendung von Taumitteln in Straßen im Sinne des Abs. 1 Nr. 3 sind Eingriffe im Sinne des § 27 Abs. 1 LNatG.

Absatz 1 definiert den Begriff Allee, wie er im StrWG weitere Anwendung finden soll. Die Nummern 1 und 2 vollziehen die Trennung der straßenbegrenzenden von den straßenbegleitenden Baumreihen (vgl. 3.2). Die Begrenzungsfunktion kann von den Baumreihen nur dann übernommen werden, wenn sich keine anderen Elemente zwischen Fahrbahnkante und Baumreihe befinden. Das Maß von 4,50 m ist der Diskussion zugänglich. Es wurde hier als das Grenzmaß übernommen, das das Merkblatt Alleen und die darauf aufbauenden Regeln, Richtlinien und Vorschriften für die Bepflanzung von Bundesstraßen vorsehen (BMV, 1992; EID, 2005). Nummer 3 sieht vor, dass alle Alleen im Sinne dieses Gesetzes in einer Anlage zum Gesetz gelistet werden; sie erhalten den Zusatz „AL“ (z. B. L-AL 12; L 12-AL). Wo es erforderlich und geeignet ist, können Abschnitte gebildet werden, etwa zwischen Ortslagen mit einem hohen Anteil an Quell- und Zielverkehr. Einige der heutigen Alleen werden grundsätzlich ausgeschlossen, weil das künftige Pflanzmaß, wie es die Nummern 1 und 2 bestimmen, nicht eingehalten werden kann bzw. soll. Hauptsächlich wird es dabei die stark frequentierten Bundes- und ggf. einige Landesstraßen treffen. Soll eine Straße künftig Allee werden oder eine Allee zur Straße, ist dies nur über eine Gesetzesänderung möglich.

Auch für die Alleen, die nicht in den Anhang aufgenommen werden, bleibt der Alleenschutz nach dem LNatG selbstverständlich weiterhin uneingeschränkt bestehen. Das gilt im übrigen und grundsätzlich für alle straßenbegleitenden Pflanzungen, die von § 27 LNatG erfasst werden, unanhängig davon, ob sie unter die hier vorgeschlagene Regelung fallen.

Bislang nicht bepflanzte, aber für eine Bepflanzung geeignete Straßen können in den Anhang mit den sich daraus ergebenden Verpflichtungen (s. Abs. 2 Satz 2) aufgenommen wer-

den. Sie gelten als Allee im Sinne dieses Gesetzes, wenn es in Kraft tritt, als Allee nach dem Naturschutzrecht aber erst dann, wenn die Baumreihen gepflanzt wurden.

Absatz 2 Satz 1 bestimmt, Alleen wieder herzustellen, wenn die Bäume abgängig sind, und zwar ohne weiteres Verwaltungshandeln. Wie in der bisherigen Praxis sollen ausgefallene Einzelbäume nicht 1:1 ersetzt werden, sondern erst dann, wenn dies im Sinne des Alleenbildes geboten erscheint. Der Ersatz richtet sich dabei nach Absatz 1 Nr. 1 und 2. Absatz 2 Satz 2 gilt entsprechend für die für eine Bepflanzung vorgesehenen Straßen. Ob der vorgeschlagene Zeitrahmen von fünf Jahren realistisch ist oder eine Alternative sinnvoller erscheint, bedarf der Prüfung.

Absatz 3 (passive Schutzeinrichtungen) ergibt sich zwangsläufig aus Abs. 1 Nr. 1. Sollen die Baumreihen die Fahrbahnkante begrenzen, um eine Straße als Allee zu charakterisieren, müssen folglich alle Elemente, die dazwischen eingeordnet werden sollen, einem Genehmigungsvorbehalt unterstellt werden. Diese können demnach unter bestimmten engen (verkehrstechnischen) Voraussetzungen und lokal begrenzt errichtet werden. Die Naturschutzbehörde entscheidet darüber in einer Abwägungsentscheidung. Gleiches gilt für die Anwendung von Tausalzen. Die Auswahl der Alleen (Anhang nach Abs. 1 Nr. 3) soll dabei das Winterdienst-Problem bereits berücksichtigen.

5 Diskussion

Will der Gesetzgeber mit seinem politischen Bekenntnis, Alleen dauerhaft erhalten und entwickeln zu wollen, ernst genommen werden, muss er sich zwangsläufig den daraus erwachsenden Konsequenzen stellen und sie umsetzen. Unter „dauerhaftem Bestand“ wird in diesem Sinne verstanden, dass Alleen auch künftig so angelegt werden können, wie sich das Bild heute überwiegend darstellt. Das ist mit den momentan geltenden Regelungen nicht möglich. Die Praxis hat in den vergangenen Jahren gezeigt, dass auf Grund der offensichtlich bestehenden Diskrepanzen interministerielle Lösungen kaum oder nur unter großen Mühen zu finden sind. Die bislang erzielten Kompromisse führen im Ergebnis zu einem völlig veränderten Alleenbild in den kommenden Jahrzehnten.

Natürlich sind parlamentarische Entscheidungen ebenfalls stets Kompromisse. Im Land Mecklenburg-Vorpommern jedenfalls hat es den Anschein, als seien sich die Parteien darin einig, den Alleen eine außerordentlich hohe Priorität angedeihen zu lassen. Nimmt man deren Verlautbarungen ernst, dürfte es nicht schwerfallen, die Konsequenzen daraus zu ziehen und die erforderlichen gesetzlichen Regelungen auf den Weg zu bringen.

Bevor die Vorschrift näher beleuchtet wird, ist eines klarzustellen: Die Neuregelungen beziehen sich ausschließlich auf die Straßen, die in diesem Sinne als Allee in den Anhang aufgenommen werden sollen. Alle anderen Straßen, auch die Bundesstraßen, können selbstverständlich mit straßenbegleitenden Baumreihen in größeren Abständen bepflanzt werden, wie es etwa im Merkblatt Alleen und im Alleen-Erlass des Landes Mecklenburg-Vorpommern enthalten ist. Der Schutzstatus bleibt unangetastet; sie sind allerdings hier nicht Gegenstand der Betrachtung.

Der entscheidende Vorteil der hier vorgestellten Lösung ist, dass die Grundsatzentscheidung zum langfristigen Bestand der Alleen in die Hand des mehrheitlich gewählten, folglich

demokratisch legitimierten Organs gelegt wird. Der Landesgesetzgeber hat sich in der Verfassung bereits dazu bekannt, Alleen nicht nur zu schützen, sondern sie auch zu entwickeln, also neue Alleen anzulegen. Auf einfachgesetzlicher Ebene hat er dazu im Landesnaturschutzgesetz den Alleenschutz in § 27 verankert. Das dortige Schutzregime ist, soweit es den konservierenden Schutz der Baumreihen (§ 27 I, II) betrifft, in den meisten Fällen ausreichend, die verwaltungsrechtliche Durchsetzung des Entwicklungsgebotes (§ 27 III) hingegen eher problematisch.

Daraus ergibt sich folgender Kompromiss: Ein Teil der bestehenden Alleen wird mit einem straßenrechtlichen Status festgeschrieben und als enge Allee dauerhaft erhalten; der andere Teil kann künftig nur noch in größeren Abständen bepflanzt werden, ggf. im Anschluss an Leitplanken, Gräben oder Radwegen.

§ 3a StrWG ist die Entwicklungsvorschrift, die das verfassungsrechtliche Gebot aus Art. 12 sowie das einfachgesetzliche Gebot aus § 27 III LNatG aufgreift und an der Stelle verankert, an der es wirksam werden kann. Der Straßenbaulastträger wird zur Vollzugsbehörde des Entwicklungsgebotes, während die Naturschutzbehörde (weiterhin) den Vollzug des Schutzauftrages übernimmt. Ob die Naturschutzbehörde nach erfolgter Pflanzung so zur Überwachungsbehörde des Straßenbaulastträgers wird, bleibt abzuwarten. Bereits heute obliegt dem Straßenbaulastträger der Großteil der Pflanzung straßenbegleitender Baumreihen, ggf. nach Anordnung durch die Naturschutzbehörde. § 3a trägt dem Rechnung, indem der Gesetzgeber die gängige Praxis rechtsverbindlich ordnet.

Mit Blick auf den schon fast traditionellen Streit um die Sicherung und Entwicklung von Alleen, der zwischen den Naturschutzbehörden und -verbänden einerseits und den Straßenbauverwaltungen andererseits geführt wird, könnten das Auswahlprozedere und das Wahlergebnis die größte Hürde sein. Aufbauend auf dem bereits jetzt geltenden, umfangreichen und strengen Schutz und dem manifestierten Willen, den Nordosten als die Alleen-Region Deutschlands zu etablieren, sollte das aber ohne weiteres möglich sein.

Dabei erhalten die Naturschutzverbände und -vereine, die den Alleenschutz in ihrem Aufgabenspektrum verankert haben, eine wichtige Position; sie schließt an deren Mitwirkungsrechte, die in Mecklenburg-Vorpommern bezüglich des Alleenschutzes bereits gesetzlichen Rang genießen, unmittelbar an und ist insoweit folgerichtig.

Die Neuregelung geht mit dem Aufbau einer *Richtlinie zum Anlegen von Straßen – Alleen* (RAS-AL) einher. Während sich das technische Regelwerk für das Straßenwesen ausschließlich an den Erfordernissen des fließenden Verkehrs misst, legt die RAS-AL den Rahmen um die baumökologischen Bedürfnisse, in die sich die Belange des Verkehrs einzuordnen und an die sie sich anzupassen haben. Das schließt die Medienträger entlang der Straße ein; sie haben ihre Medien (Gräben, Leitungen) so zu planen, dass eine Kollision mit den Bäumen ausgeschlossen werden kann. Entsprechende Grundlagen für eine RAS-AL sind reichlich vorhanden (BAUMANN et al., 2000; BMV, 1992; DUJESIEFKEN & LEHMANN, 1993; HENNEBERG & REITER, 2007; LEHMANN & DUJESIEFKEN, 1993; LEHMANN & SCHREIBER, 1997; RIEDEL et al., 2003, 2005 sowie RAS-LG 4, DIN 18915...20 u. a.)

Begleitend dazu (bzw. unabhängig davon) können auf Bundesebene Änderungen in der Straßenverkehrsordnung (StVO) vorgenommen werden. Alleen erhalten ein eigenes Verkehrszeichen, das mit entsprechenden Beschränkungen wie Höchst-



Abbildung 10: Reste einer Pappel-Allee an der Kreisstraße 28 bei Serrahn, Landkreis Güstrow. Wenn Prioritäten fehlen, kann die Alleen-Entwicklung am Einzelbaumschutz scheitern.

Figure 10: Remains of a poplar avenue near Serrahn (district Güstrow, district road K 28). In absence of priorities the avenue development can be failed in single tree protection.

geschwindigkeit und Überholverboden unterlegt werden kann. Vergleichbare Regelungsmöglichkeiten existieren bereits jetzt, allerdings in Form von Einzelanordnungen für bestimmte Straßen. Es erscheint durchaus sinnvoll, dem Alleenschutz eine adäquate straßenverkehrsrechtliche Sicherheitsleistung an die Seite zu stellen. Dem Kraftfahrer bleibt es selbst überlassen, den Alleen mit entsprechenden Beschränkungen zu folgen oder die „Schnellstraßen“ zu wählen: entweder sind *Weg und Ziel* annähernd gleichrangig oder das *Ziel allein* gibt den Ausschlag.

Zugleich entschärft das den Streit um ESAB und RPS erheblich. Für die Alleen erhalten beide Regelwerke, soweit sie dann überhaupt noch sinnvoll sind, ein völlig neugestaltetes, nämlich auf den Baumbestand und dessen Bedürfnisse zugeschnittenes Gesicht; für alle anderen Straßen sind sie Über-

gangsvorschriften, solange die Bäume stehen, und entfallen ersatzlos nach deren Abgang. Alternativ können sie in die RAS-AL integriert werden.

Das Problem der winterlichen Salzbehandlung lässt sich auf diesem Wege ebenfalls lösen. Für die Alleen wird sie künftig ausgeschlossen, Ausnahmeregelungen müssen allerdings möglich sein; auf welchem Wege das Verbot ausgesprochen wird, bedarf noch der Prüfung. Da es einen Rechtsanspruch auf das Salzen ohnehin nicht gibt, sondern das allenfalls Inhalt eines Gewohnheitsrechtes ist, begegnet ein Verbot in Alleen keinen grundsätzlichen rechtlichen Bedenken. Dem Einwand, dass alternative Methoden einen höheren Kostenaufwand verursachen, steht aber die Konsequenz gegenüber, die alle Beteiligten zu tragen haben, wollen sie mit dem Alleen-schutz ernst genommen werden: Wer Alleen schützen und entwickeln will, muss auch bereit sein, die erforderlichen Mittel in die Hand zu nehmen und effiziente Maßnahmen zu ergreifen.

Die finanziellen Aufwendungen, die sich aus dem Pflanz- und Entwicklungsgebot für den Straßenbaulasträger ergeben, werden durch Umverteilung aus dem Alleen-Fonds (in Mecklenburg-Vorpommern) gedeckt. Im Alleen-Erlass Mecklenburg-Vorpommern sind z. Z. nach Allee-Typen (vgl. 3.2) gestaffelte Kompensationspflichten festgesetzt, die zwischen 1:1 und 1:3,5 liegen. Die Kosten dafür werden in einer bestimmten Höhe gekappt (beispielsweise bei 1:1,5) und der „Überschuss“ dem Pflanzgebot zugeteilt.

Literatur

- ADAM, T., 1996: Mensch und Natur: Das Primat des Ökonomischen. *Natur und Landschaft* 71 (4): 155–159
- BAIRLEIN, F., SONNTAG, B., 1994: Zur Bedeutung von Straßenhecken für Vögel. *Natur und Landschaft* 69 (2): 43–48.
- BAUMANN, M., KIRSCH, R., KROSIGK, K. v., 2000: Alleen – Gegenstand der Denkmalpflege. Möglichkeiten ihres Schutzes, ihrer Erhaltung und Erneuerung. *Ber. Forsch. Prax. Denkmalpf. Dtl.* 8. Berlin.
- BENZ-RABABAH, E., 2006: Alleen in 20. Jahrhundert im städtebaulichen Zusammenhang. In: I. LEHMANN & M. ROHDE (Hrsg.): *Alleen in Deutschland*. Leipzig: Edition Leipzig/Seemann Henschel: 40–49.
- BMV – Bundesminister für Verkehr, 1992: Merkblatt Alleen. Ausgabe 1992. Dortmund: Borgmann.
- BUGIEL, K., 1998: Das Landesnaturschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern – Teil 1: Vom nationalen Schlußlicht zum Vorreiter der Umsetzung europäischen Rechts in der Bundesrepublik Deutschland. *NordÖR* 12/1998: 412–424.
- BUGIEL, K., 1999: Das Landesnaturschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern – Teil 2: Vom nationalen Schlußlicht zum Vorreiter der Umsetzung europäischen Rechts in der Bundesrepublik Deutschland. *NordÖR* 1/1999: 5–10.
- BUGIEL, K., LEHMANN, I., 1996: Der Alleenschutz in Mecklenburg-Vorpommern. Gesetzlich und administrativ wahr- und ernstgenommen. *Stadt+Grün* 4/96: 276–282.
- BÜRGER-ARNDT, R., REEH, T., 2006: Landschaftsästhetik – Theoretische Grundlagen. In: W. KONOLD, R. BÖCKER & U. HAMPICKE: *Handbuch Naturschutz und Landschaftspflege*. 19. Erg.Lfg 7/06. Landsberg: Ecomed.
- DUJESIEFKEN, D., LEHMANN, I., 1993: Die Alleen in Mecklenburg-Vorpommern. Teil 1: Gefährdungen und Schäden. *Stadt+Grün* 9/93: 596–599.
- EID, V., ELLINGHAUS, D., FUNCK, P., KOCH, H., MANNSEN, G., MEEWES, V., NEUMANN, K., PETERS, J., 2005: Schutz von Mensch und Baum: Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB). Berlin: GDV.
- ELLINGHAUS, D., STEINBRECHER, 2003: Fahren auf Landstraßen. *UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung* 28.
- GRUNERT, H., 2006: Die Reformbewegung und die Renaissance der Alleen zu Beginn des 20. Jahrhunderts. In: I. LEHMANN & M. ROHDE (Hrsg.): *Alleen in Deutschland*. Leipzig: Edition Leipzig/Seemann Henschel: 36–39.
- HARD, G., 2001: Der Begriff Landschaft – Mythos, Geschichte, Bedeutung. In: W. KONOLD, R. BÖCKER & U. HAMPICKE: *Handbuch Naturschutz und Landschaftspflege*. 6. Erg.Lfg 10/01. Landsberg: Ecomed.
- HÖNES, E.-R., 2002: Historische Alleen – ein Teil unserer Umwelt, Opfer unserer Umwelt. *Denkmalschutz Informationen* 26 (1): 63–74.
- KINTZEL, W., 1970: Verbreitung und Siedlungsdichte des Ortollans (*Emberiza hortulana*) im Kreis Lübz. *Ornith. Rundbr. Meckl.* 10: 67–71.
- KINTZEL, W., 1987: Ermittlung des Brutvogelbestandes an Landstraßen und Wegen im Kreis Lübz. *Ornith. Rundbr. Meckl.* 30: 29–33.
- KLAFS, G., STÜBS, J. (Hrsg.), 1987: Die Vogelwelt Mecklenburgs. Avifauna der DDR, Bd. 1. Jena: Fischer.
- KLAUSMEIER, A., 2006: Vom Nutzen und der Funktionsvielfalt der Alleen. In: I. LEHMANN & M. ROHDE (Hrsg.): *Alleen in Deutschland*. Leipzig: Edition Leipzig/Seemann Henschel: 58–63.
- KRAFT, M., PLACHTER, H., 2006: Die naturschutzfachliche Bedeutung von Alleen. In: I. LEHMANN & M. ROHDE (Hrsg.): *Alleen in Deutschland*. Leipzig: Edition Leipzig/Seemann Henschel: 76–85.
- KRÄGENOW, P., 1973: Zählung von Vögeln an baumbestandenen Straßen. *Ornith. Rundbr. Meckl.* 14.
- KÜHNE, O., 2006: Landschaft und ihre Konstruktion. Theoretische Überlegungen und empirische Befunde. *Naturschutz und Landschaftsplanung* 38 (5): 146–152.
- LEHMANN, I., 1994: Der Straßenbaum als Lebensraum. 4. Nordische Baumtage, 8–10. Juni 1994, Rostock. Tagungsband, Manuskript, 32. S.
- LEHMANN, I., 1995: Neue Regelungen zum Alleenschutz in Mecklenburg-Vorpommern. *Das Gartenamt* 3/95: 187–197.
- LEHMANN, I., 2007: Alleen in Mecklenburg-Vorpommern im bundesweiten Vergleich. In: *Alleen in Norddeutschland. Bestand – Gefährdungen – Potenziale*. Tagungsband (12. April 2007): 15–26.
- LEHMANN, I., DUJESIEFKEN, D., 1993: Die Alleen in Mecklenburg-Vorpommern. Teil 2: Rechtsgrundlagen und Schutz. *Das Gartenamt* 10/93: 643–647.
- LEHMANN, I., MÜHLE, A., 2006: Außerorts verlaufende Straßenalleen und ihre Entwicklung im 20. Jahrhundert. In: I. LEHMANN & M. ROHDE (Hrsg.): *Alleen in Deutschland*. Leipzig: Edition Leipzig/Seemann Henschel: 110–117.
- LEHMANN, I., ROHDE, M. (Hrsg.), 2006: *Alleen in Deutschland*. Leipzig: Edition Leipzig/Seemann Henschel.
- LEHMANN, I., SCHREIBER, E., 1997: Die landesweite Alleenkartierung in Mecklenburg-Vorpommern. Teil 1: Zielsetzung und Methodik; Teil 2: Ergebnisse. *Stadt+Grün* 4/97: 263–268; 6/97: 426–433.
- MAATSCH, R., 1956: *Pareys Illustriertes Gartenbaulexikon*. 5. Aufl., 2 Bde. Berlin/Hamburg: Parey.
- MEEWES, V., 2005: Baumunfallbelastungen und Unfallzeiträume zu Baumunfällen. *Straßenverkehrstechnik* 9/2005.
- MEEWES, V., ECKSTEIN, K., 1999: Baumunfälle: Maßnahmen, Entwicklung 1995/1998, Empfehlungen. Informationen des Institutes für Straßenverkehr, Köln: GDV.
- NOHL, W., 2006: Heimat als symbolischer Aneignungsprozess. Konzeptionelle Überlegungen und empirische Untersuchungen. *Naturschutz und Landschaftsplanung* 38 (5): 140–145.
- OTTO, F., 2001: Verpflichtung zur Beseitigung von Straßenbäumen wegen Unfallfolgen? *Stadt+Grün* 6/2001: 418–420.

- PETERS, J., 1998: Alleen und Pflasterstraßen als kulturgeschichtliche Landschaftselemente. *Naturschutz und Landschaftsplanung* 30 (3): 69–74.
- PFRIEM, R., 2000: Naturschutz über Naturschutz hinaus. Ein Beitrag aus der Betriebswirtschaftslehre. *Naturschutz und Landschaftsplanung* 32 (2/3): 49–54.
- POLZIN, W.-P., 2004: Zur Zukunft der Alleen. Ein „neues“ Sicherungs- und Entwicklungsmodell. *Stadt+Grün* 1/2004: 46–50.
- POLZIN, W.-P., 2007: Ein alternatives Sicherungs- und Entwicklungsmodell deutscher Alleen. 17. Nordische Baumtage, 27.–29. Juni 2007, Rostock-Warnemünde, Tagungsband: 74–85.
- RIEDEL, W., HENNEBERG, M., PETERS-OSTENBERG, E., CORTES-SACK, S., 2003: Alleenentwicklungskonzept für den Zuständigkeitsbereich des Straßenbauamtes Güstrow. Konzeptphase 1. Universität Rostock, Agrar- und Umweltwissenschaftliche Fakultät, unveröff.
- RIEDEL, W., HENNEBERG, M., PETERS-OSTENBERG, E., CORTES-SACK, S., 2005: Alleenentwicklungsprogramm für die Landes- und Bundesstraßen in Mecklenburg-Vorpommern. Universität Rostock, Agrar- und Umweltwissenschaftliche Fakultät, unveröff.
- SANDMANN, G., 2003: Alleen als kulturelles Erbe und Bestandteil der regionalen Identität einer Landschaft. Projektarbeit am Fachbereich Landeskultur und Umweltschutz der Agrar- und Umweltwissenschaftlichen Fakultät der Universität Rostock, unveröff.
- SAUTHOFF, M., BUGIEL, K., GÖBEL, N., 2000 ff.: Landesnaturschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern (LNatG M-V) – Kommentar. Loseblattsammlung mit Erg.Lfgn. Wiesbaden: Kommunal- und Schulverlag.
- SCHNÜLL, R., MENNICKEN, C., IRZIK, M., 2003: Verbesserung der Verkehrssicherheit für Bundesstraßen mit Alleen. Bericht FE 82.104/1997, Bergisch-Gladbach: BAFStrW.
- STEIF, K., 1996: Verkehrsbegleitendes Grün als Todesfalle für Vögel. *Natur und Landschaft* 71 (12): 527–532.
- STOTTELE, T., SOLLMANN, A., 1992: Ökologisch orientierte Grünpflege an Straßen. Schriftenreihe des Hess. Landesamt für Straßenbau 32: 86–107.
- TAUCHNITZ, H., 1997: Warum Bäume an Straßen gepflanzt werden. *Stadt+Grün* 7/1997: 469–477.
- WIMMER, C. A., 2006: Alleen – Begriffsbestimmung, Entwicklung, Typen, Baumarten. In: I. LEHMANN & M. ROHDE (Hrsg.): *Alleen in Deutschland*. Leipzig: Edition Leipzig/Seemann Henschel: 14–23.

Autorenanschrift:

*Dipl.-Biol. Wolf-Peter Polzin
Untere Naturschutzbehörde Landkreis Bad Doberan
August-Bebel-Straße 3
18209 Bad Doberan
E-Mail: Wolf-Peter.Polzin@LK-dbr.de*