

Antrag

der Abg. Dr. Friedrich Bullinger u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

100 verkehrssichere Alleen für Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. wie sie den Bestand an Allee- und Straßenbäumen in Baden-Württemberg aus Sicht von Luftreinhaltung, Mikroklima, Landschaftsschutz und Biodiversität (z. B. mit Blick auf Vögel, Insekten, Fledermäuse und Gehölze) bewertet;
2. wie sich ihres Wissens nach die Zahl der Baumunfälle pro 1.000 Kilometer Bundes-, Landes- und Kreisstraße in den vergangenen fünf Jahren in Baden-Württemberg und im Vergleich der deutschen Länder entwickelt hat (aufgelistet nach Jahren und Ländern);
3. welche statistischen Erkenntnisse sie darüber hat, in welchem Umfang bei den Baumunfällen in Baden-Württemberg zusätzliche Risikofaktoren, wie überhöhte Geschwindigkeit, Überholversuche/Gegenverkehr oder Alkohol- und Drogenkonsum, festgestellt wurden;
4. inwieweit bzw. unter welchen konkreten Bedingungen sie Allee- und Straßenbäume als Hindernisse im Sinne der Vision Zero betrachtet;
5. ob sie die Auffassung vertritt, dass die Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009) im Interesse einer einheitlichen Straßengestaltung und eines einheitlichen Sicherheitsniveaus vollumfänglich auch auf Landesstraßen sowie Straßen und Wege im Zuständigkeitsbereich von Kreisen und Kommunen anzuwenden sind;
6. ob sie die Ansicht teilt, dass die Vergrößerung des Mindestabstands zwischen Straßenbäumen und dem Fahrbahnrand im Außerortsbereich von 4,5 auf 7,5 Meter substanziell zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beigetragen hat;

7. welche Beschwerden ihr hinsichtlich der praktischen Umsetzbarkeit dieser Neuregelung oder ihrer Folgen für Straßenbaum- und Alleenbestände in Baden-Württemberg bekannt sind;
 8. welche verkehrlichen Maßnahmen oder Schutzeinrichtungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Straßen entlang von bestehenden Baumreihen oder Streuobstwiesen möglich sind (z.B. Schutzplanken, Geschwindigkeitsbegrenzungen etc.);
 9. ob sie zu einer systematischen und einheitlichen Erhebung über Alleen und einseitige Baumreihen mit einer Länge von mehr als 100 Metern an Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg bereit ist (Alleenkataster), um die Entwicklung des Bestands künftig besser nachvollziehen zu können;
 10. inwieweit sie hinsichtlich des Zustands und der Durchgängigkeit der Deutschen Alleenstraße auf dem Teilabschnitt Karlsruhe–Freudenstadt–Konstanz–Insel Reichenau auch mit Blick auf die RPS 2009 einen erhöhten Nachpflanzungs-, Sanierungs- oder verkehrstechnischen Absicherungsbedarf sieht;
- II. unter Einbeziehung verkehrssicherheitstechnischer Kriterien ein Förderprogramm „100 verkehrssichere Alleen für Baden-Württemberg“ zur Ergänzung, Wiederherstellung, Neupflanzung und verkehrstechnischen Absicherung von Baumalleen entlang von Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen sowie von Wirtschafts-, Rad- und Wanderwegen aufzulegen.

18.09.2014

Dr. Bullinger, Haußmann, Dr. Rülke,
Dr. Timm Kern, Glück, Reith FDP/DVP

Begründung

Die RPS 2009 hat bei Natur- und Landschaftsschützern, Wanderverbänden sowie Kommunen zu einer Sorge um die Zukunft von Alleen, Straßenbäumen und an Verkehrswege grenzende Streuobstwiesen geführt. Da aufgrund der neuen Abstandsregelungen zur Erhaltung von Alleen oftmals zusätzliche Grundstücksstreifen erworben werden müssten, verzichten Städte und Gemeinden auf Neu- und Nachpflanzungen. Es steht daher zu befürchten, dass das kulturlandschaftliche Erbe der Alleen schleichend verschwinden wird.

Die schwarz-gelbe Landesregierung von Nordrhein-Westfalen förderte seit dem Jahr 2006 im Rahmen des Programms „100 neue Alleen für Nordrhein-Westfalen“ die Neupflanzung und Wiederherstellung von Alleen mit einem jährlichen Betrag von 1 Million Euro. Im Gegensatz zum Prestigeprojekt Nationalpark Schwarzwald, dessen Anschubfinanzierung allein mit jährlich mehr als 7 Millionen Euro zu Buche schlägt, könnte ein an neuesten Verkehrssicherheitsstandards orientiertes Alleenförderprogramm in Baden-Württemberg dem Naturschutz, der Lebensqualität und dem Tourismus im ganzen Land zugute kommen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 21. Oktober 2014 Nr. 2-3942.40/22 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Innenministerium und dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,*

I. zu berichten,

1. wie sie den Bestand an Allee- und Straßenbäumen in Baden-Württemberg aus Sicht von Luftreinhaltung, Mikroklima, Landschaftsschutz und Biodiversität (z. B. mit Blick auf Vögel, Insekten, Fledermäuse und Gehölze) bewertet;

Alleen sind prägende Bestandteile unserer Kulturlandschaft. Sie erfüllen insbesondere in agrarisch geprägten Landschaften eine wichtige Funktion als vernetzendes Linienelement im Biotopverbund. Die Alleebäume dienen vor allem Insekten und Vögeln als Lebensraum und sind als linienförmiges Landschaftselement landschaftsbildprägend.

2. wie sich ihres Wissens nach die Zahl der Baumunfälle pro 1.000 Kilometer Bundes-, Landes- und Kreisstraße in den vergangenen fünf Jahren in Baden-Württemberg und im Vergleich der deutschen Länder entwickelt hat (aufgelistet nach Jahren und Ländern);

Die Entwicklung sogenannter Baumunfälle¹ in den vergangenen fünf Jahren gestaltete sich in Baden-Württemberg wie folgt:

Kalenderjahr	2009	2010	2011	2012	2013
Baumunfälle gesamt	1.141	1.023	1.019	1.005	969
– davon mit Personenschaden	834	723	752	731	702
– davon mit Sachschaden	307	300	267	274	267
Leichtverletzte	646	562	605	546	517
Schwerverletzte	440	378	395	354	372
Getötete	49	45	46	43	31

Unfalldaten zu Baumunfällen in anderen Bundesländern sowie kilometerbezogene Auswertungen liegen nicht vor.

3. welche statistischen Erkenntnisse sie darüber hat, in welchem Umfang bei den Baumunfällen in Baden-Württemberg zusätzliche Risikofaktoren, wie überhöhte Geschwindigkeit, Überholversuche/Gegenverkehr oder Alkohol- und Drogenkonsum, festgestellt wurden;

Die häufigsten Ursachen für Baumunfälle¹ waren im zurückliegenden 5-Jahres-Zeitraum nicht angepasste Geschwindigkeit, gefolgt von Alkoholeinfluss beim Fahrzeugführenden, anderen Fehlern beim Fahrzeugführenden sowie Verstößen gegen das Rechtsfahrgebot. Das Überholen bei Gegenverkehr stand bei Baumunfällen als Unfallursache auf dem zehnten Platz. Die Häufigkeiten der Unfallursachen in den jeweiligen Jahren sind beigefügter Tabelle zu entnehmen.

¹ Verkehrsunfälle im baden-württembergischen Straßennetz, bei denen eine Kollision zwischen einem Fahrzeug und einem Baum stattfand.

Unfallursache / Kalenderjahr		2009	2010	2011	2012	2013
Baunfälle gesamt	nicht angepasste Geschwindigkeit	537	497	455	475	442
	Alkoholeinfluss	188	153	154	148	129
	Andere Fehler beim Fahrzeug- führenden	137	140	156	162	132
	Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	68	66	47	45	59
	Überholen trotz Gegenverkehr	10	12	13	5	10

4. inwieweit bzw. unter welchen konkreten Bedingungen sie Allee- und Straßenbäume als Hindernisse im Sinne der Vision Zero betrachtet;

Das Verkehrssicherheitskonzept Baden-Württemberg hat zum Ziel, einen Straßenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte zu erreichen. Dem Leitgedanken der „Vision Zero“ folgend sind das menschliche Leben und die menschliche Gesundheit bei der Abwägung verschiedener Ziele zentrales Kriterium. Dabei sind Allee- und Straßenbäume ab einem Stammumfang von 25 cm nach den geltenden Richtlinien des Straßenbaus als nicht verformbare Einzelhindernisse einzustufen. Ziel der Landesregierung ist es, unter Berücksichtigung der Naturschutzbelange ein möglichst hohes Sicherheitsniveau zu erzielen. Hierzu dienen auch die unter 5. bis 8. genannten Hinweise und Maßnahmen.

5. ob sie die Auffassung vertritt, dass die Richtlinien für den passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009) im Interesse einer einheitlichen Straßengestaltung und eines einheitlichen Sicherheitsniveaus vollumfänglich auch auf Landesstraßen sowie Straßen und Wege im Zuständigkeitsbereich von Kreisen und Kommunen anzuwenden sind;

Die Richtlinien für den passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009) wurden als Richtlinie für den Straßenbau durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Stand 2009 veröffentlicht. Mit dem allgemeinen Rundschreiben ARS Nr. 28/2010 wurde sie vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur am 20. Dezember 2010 für den Bereich der Bundesfernstraßen für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen sowie grundhaften Erneuerungsmaßnahmen eingeführt. Im Interesse einer einheitlichen Straßenraumgestaltung und eines einheitlichen Sicherheitsniveaus an Straßen in Baden-Württemberg wurde die RPS 2009 mit Schreiben vom 13. April 2011 und ergänzenden Hinweisen vom 3. April 2012 zur Wahrung der Belange des Naturschutzes im Rahmen der Abwägung vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg für den Bereich der Landstraßen in Baden-Württemberg eingeführt. Den kommunalen Baulastträgern in Baden-Württemberg wurde empfohlen, die RPS 2009 auch für ihren Zuständigkeitsbereich anzuwenden.

Die RPS 2009 gilt nur für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen an Straßen bzw. deren Ausstattung. Bäume bestehender Alleen sind daher grundsätzlich nicht betroffen. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz besteht nur, sofern Unfallhäufigkeiten bekannt sind und bei Strecken mit erhöhter Abkommenswahrscheinlichkeit. Hier sind die ergänzenden Hinweise zur Anwendung der RPS 2009 zu beachten.

6. *ob sie die Ansicht teilt, dass die Vergrößerung des Mindestabstandes zwischen Straßenbäumen und dem Fahrbahnrand im Außerortsbereich von 4,5 auf 7,5 Meter substantiell zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beigetragen hat;*

Mit der Anwendung der RPS 2009 bei der Planung von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen sowie grundhaften Erneuerungsmaßnahmen werden die Unfallfolgen bei Abkommen von der Fahrbahn vermindert und somit die Verkehrssicherheit erhöht. Maßgebend für die Planung von Straßenbaumaßnahmen sind hierbei die kritischen Abstände nach RPS 2009. Diese sind in der RPS 2009 in Abhängigkeit der Böschungshöhe und der Geschwindigkeit definiert und betragen für Landstraßen mit zulässigen Geschwindigkeiten von 80 bis 100 km/h zwischen 7,5 und 3,5 Meter.

7. *welche Beschwerden ihr hinsichtlich der praktischen Umsetzbarkeit dieser Neuregelung oder ihrer Folgen für Straßenbaum- und Alleenbestände in Baden-Württemberg bekannt sind;*

Entsprechend der ergänzenden Hinweise zur Anwendung der RPS 2009 vom 3. April 2012 ist als letzter Schritt, sofern keine anderweitigen Maßnahmen geeignet bzw. angemessen sind, das Unfallgeschehen wesentlich zu verbessern, über das Entfernen von Bäumen zu entscheiden. Wenn in diesem Rahmen Bäume entfernt werden müssen, geht dies mit einem entsprechenden Verlust der unter Ziff. 1 genannten Funktionen einher. Sofern mehrere Bäume hintereinander entfernt werden, stellt dies eine deutliche Zäsur in der Biotopverbundfunktion dar. Bei der Fällung sind die einschlägigen naturschutzrechtlichen Vorgaben zu beachten.

Die Entfernung von Alleebäumen bzw. deren Nichtersetzen hat in den vergangenen Jahren zu verschiedenen Anfragen und Petitionen von Einzelpersonen und Verbänden sowie Presseberichterstattung geführt.

Dazu ist anzumerken, dass im Hinblick auf die „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäumen an Straßen“ (ESAB 2006) zur Bestandssicherung von Alleen und einseitigen Baumreihen, die hinsichtlich der Gesamtstruktur vital sind und eine gesicherte Lebenserwartung von mehr als zehn Jahren haben, grundsätzlich die Möglichkeit besteht, in kleineren Baumlücken eine Nachpflanzung unter Beibehaltung der bisherigen Baumflucht vorzunehmen. Die RPS lässt ausdrücklich den Ersatz einzelner Bäume in Alleen auch ohne den Einbau von Fahrzeug-Rückhaltesystemen zu. Bei unfallauffälligen Strecken oder auf Strecken mit erhöhter Abkommenswahrscheinlichkeit sind Fahrzeug-Rückhaltesysteme zu installieren.

8. *welche verkehrlichen Maßnahmen oder Schutzeinrichtungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Straßen entlang von bestehenden Baumreihen oder Streuobstwiesen möglich sind (z. B. Schutzplanken, Geschwindigkeitsbegrenzungen etc.);*

Das Verkehrssicherheitskonzept Baden-Württemberg sieht vor, im Rahmen der jährlichen Netzanalyse Strecken mit erhöhter Abkommenswahrscheinlichkeit bei Verkehrsschauen und Verkehrssicherheitsaudits auf Hindernisse im Straßenseitenraum zu überprüfen und geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit unter Abwägung von Belangen des Naturschutzes zu ergreifen. Mögliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit entlang von bestehenden Baumreihen oder Streuobstwiesen sind zum Beispiel Geschwindigkeitsbeschränkungen mit entsprechender Geschwindigkeitsüberwachung, Überholverbote, Schutzwälle und Fahrzeug-Rückhaltesysteme nach RPS 2009. Die ergänzenden Hinweise des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur RPS 2009 vom 3. April 2012 sind hierbei zu beachten.

Eine besondere Bedeutung kommt dabei dem Einbau von Fahrzeug-Rückhaltesystemen (Schutzplanken) zu. Diese können, sofern ausreichend Breite zum Einbau zur Verfügung steht, schwere Unfälle infolge seitlichen Abkommens von der Fahrbahn wirksam verhindern und tragen so zu einer deutlichen Verminderung der Unfallfolgen bei. Dabei ist zu berücksichtigen, dass beim Anprall an Fahrzeug-Rückhaltesysteme die Möglichkeit eines Rückpralls auf die Gegenfahrbahn besteht und Motorradfahrer/-innen beim Aufprall auf Schutzplanken bezüg-

lich der Unfallschwere besonders gefährdet sind. Die Gefährdung für Motorradfahrer/-innen kann durch einen Unterfahrschutz an den Schutzplanken vermindert werden.

Nach Auffassung der Unfallforschung der Versicherer (UdV) haben sich in der Praxis Schutzplanken und die Festlegung einer – überwachten – Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h in Alleen als sehr wirksam erwiesen. Allein damit lassen sich nach Auffassung der UdV an Unfallhäufungen schwerste und tödliche Unfälle um 50 bis 80 Prozent reduzieren.

9. ob sie zu einer systematischen und einheitlichen Erhebung über Alleen und einseitige Baumreihen mit einer Länge von mehr als 100 Metern an Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg bereit ist (Alleenkataster), um die Entwicklung des Bestands künftig besser nachvollziehen zu können;

Das MVI ist grundsätzlich zur Einrichtung eines Alleenkatasters bereit. Allerdings müssen die dafür notwendigen Ressourcen zur Verfügung gestellt werden.

10. inwieweit sie hinsichtlich des Zustands und der Durchgängigkeit der Deutschen Alleenstraße auf dem Teilabschnitt Karlsruhe–Freudenstadt–Konstanz–Insel Reichenau auch mit Blick auf die RPS 2009 einen erhöhten Nachpflanzungs-, Sanierungs- oder verkehrstechnischen Absicherungsbedarf sieht;

Bei der Bezeichnung Deutsche Alleenstraße handelt es sich um eine vom gleichnamigen Verein ausgewiesene touristische Straßenroute. Eine gesonderte Erhebung zum Alleenbestand auf dieser Route liegt nicht vor. Die bestehenden Alleen entlang von Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg werden im Rahmen der einschlägigen rechtlichen Regelungen erhalten und gepflegt.

II. unter Einbeziehung verkehrssicherheitstechnischer Kriterien ein Förderprogramm „100 verkehrssichere Alleen für Baden-Württemberg“ zur Ergänzung, Wiederherstellung, Neupflanzung und verkehrstechnischen Absicherung von Baumalleen entlang von Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen sowie von Wirtschafts-, Rad- und Wanderwegen aufzulegen.

Neben den oben genannten ergänzenden Hinweisen zur Anwendung der RPS 2009 hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur aktuell auch Hinweise zur Gehölzpflege entlang von Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen herausgegeben. Weitere Tätigkeiten zum Thema Straßenbegleitgrün sind geplant. In diesem Rahmen ist das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur – in Abhängigkeit von den dafür zur Verfügung stehenden Ressourcen – grundsätzlich bereit, ein Programm zur Pflege und Erhaltung bestehender Alleen unter Einbeziehung verkehrssicherheitstechnischer Kriterien aufzulegen.

Dr. Splett

Staatssekretärin