

Rede Gerd Will

Plenum 17.02.2011

Alleen schützen - Landschaftsbild erhalten - Verkehrssicherheit verbessern -

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich will mit den Verkehrssicherheitsaspekten beginnen. Von knapp 5 000 Menschen, die im Jahr 2007 in Deutschland im Straßenverkehr ihr Leben verloren, starben 1 050 im Zusammenhang mit einem Aufprall auf einen Baum. Das entspricht immerhin 21 % der Verkehrstoten. Jeder fünfte tödlich Verunglückte starb bei einem Baumunfall. Darüber hinaus wurden bei Verkehrsunfällen in Alleen über 6 900 Personen schwer verletzt. Das entspricht immerhin noch 9 % aller Schwerverletzten. Besonders betroffen waren die großen Flächenländer, darunter Niedersachsen an erster Stelle mit über 230 Toten. Unfälle mit Bäumen sind eine unterschätzte Gefahr. Kraftfahrer schätzen Kurven - 51 % -, schmale Straßen - 42 % - und Wildwechsel - 39 % - als größere Gefahrenquellen ein als z. B. Alleen und Straßenbäume. Dagegen halten nur 13 % Bäume am Fahrbahnrand für gefährlich.

Um zukünftig Unfälle mit schwerwiegenden Folgen möglichst zu verhindern, hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen im Jahre 2009 die neue Richtlinie erarbeitet. Das heißt, wenn zukünftig Straßen neu oder umgebaut werden sollen und die Gemeinden dafür Landeszuschüsse erhalten wollen, dann müssen Bäume in Mindestabständen von 4,50 m bis 12,50 m von der Straße stehen, je nach zulässiger Höchstgeschwindigkeit. Was vermeintlich Sicherheit für die Autofahrer bringen soll, kann allerdings das Aus für die landschaftstypischen Alleen bringen. Es spielt doch keine Rolle, ob es sich um seit Jahrzehnten existierende Alleen handelt oder um neu gepflanztes Straßengrün.

Bereits in den 60er-Jahren wurden viele Alleen in den westdeutschen Bundesländern nahezu vollständig dem Verkehr geopfert. Das haben wir wiederum ab 1991 in den neuen Bundesländern erlebt. Hunderttausende von Straßenbäumen sind damals gefällt worden. Zwischen 1991 und 2006 wurden allein in Brandenburg über 61 000 Bäume gefällt, allerdings auch ca. 60 000 Bäume gepflanzt - ein Nullsummenspiel. Das ergibt ökonomisch und umweltpolitisch überhaupt keinen Sinn. Beide Anträge widmen sich nun diesem Thema und machen Lösungsvorschläge. Unstrittig ist sicher, dass eine sture Anwendung der RPS 2009 unabhängig von der Nutzungsintensität einer Straße und der Häufigkeit von Unfällen mit Bäumen nicht sinnvoll ist. Zunächst muss es darum gehen, das Verhalten von Kraftfahrern auch dahin gehend zu sensibilisieren, dass Straßenbäume weiterhin bei nicht angepasstem Fahrverhalten einen Unfallschwerpunkt darstellen. Zweitens kommt es auch darauf an, durch verkehrlenkende und -steuernde Maßnahmen auf Gefahrenpunkte besonders hinzuweisen und durch Geschwindigkeitsbeschränkungen, verstärkte Geschwindigkeitsüberwachungen, Überholverbote und entsprechende Hinweise das Gefährdungspotenzial zu reduzieren. Auch passive Schutzmaßnahmen wie z. B. Schutz- und Leitplanken - die in beiden Anträgen gefordert werden - können die Sicherheit an unfallträchtigen Straßen oder Orten verbessern. Zur Verkehrssicherheit gehört aber auch eine ausreichende Pflege der Baumbestände. Das übernehmen die Kolleginnen und Kollegen von den Straßenmeistereien. Durch Mittelkürzungen und Personalabbau kann die Landesregierung diesem Erfordernis allerdings nicht mehr ausreichend gerecht werden. Hier könnte sie sofort und wirksam handeln.

Meine Damen und Herren, Verkehrssicherheit verbessert man nicht mit der Kettensäge; denn sie ändert das Fahrverhalten nicht. Die Verkehrsgefährdung für sich selbst und für andere geht fast immer vom Fahrer aus. Keinesfalls darf es, weil es am einfachsten, am billigsten oder am bequemsten ist, zu einer flächendeckenden Abholzung von Alleebäumen kommen. Alleen sind multifunktional. Sie sind wichtige Elemente von Landschaftsgestaltung, und sie verändern das Gesichtsbild des Menschen. Alleen sind darüber hinaus wichtig für das Mikroklima. Denn Bäume sorgen für saubere Luft. Sie filtern Staub aus der Luft und wirken durch Verdunstung ausgleichend auf das Klima. Ein Baum deckt den Tagesbedarf an Sauerstoff von immerhin 64 Menschen. Alleen bieten Schutz vor Regen, Sturm und

Sonne und wirken lärmdämmend. Wir sollten also alle gemeinsam Verantwortung für die noch erhaltenen Alleen übernehmen, sowohl aus Umwelt- als auch aus kulturellen Gründen. Meine Damen und Herren, darüber hinaus muss es darum gehen, soweit möglich, am Straßenrand stehende Bäume mit Schutzvorrichtungen zu versehen und insbesondere bei Neubauten von Straßen größere Abstände einzuhalten. Weil das nicht überall möglich ist, erwarten wir von der Landesregierung Initiativen auf Bundesebene, um die Richtlinie zum passiven Schutz an Straßen so zu ändern, dass Sanierungsmittel auch bei Erhalt von Alleebäumen und Durchführung alternativer Schutzmaßnahmen gewährt werden können. Ich möchte noch einmal darauf hinweisen - Enno Hagenah hat es schon angesprochen -: Bäume sind nicht grundsätzlich die Ursache für Verkehrsunfälle. Bäume sind berechenbar. Sie bleiben stehen. Autos können ausweichen. Das setzt voraus, dass Fahrer verantwortungsbewusst und angepasst fahren. Denn Ursache für Unfälle insbesondere in Alleen sind vor allem zu schnelles Fahren, Alkohol- oder Drogenkonsum, Unaufmerksamkeit oder Übermüdung und natürlich vor allem Fahrfehler beim Überholen. Meine Damen und Herren, es ist sinnvoll, die Richtlinie für passiven Schutz weiterzuentwickeln, in sie Ermessensspielräume aufzunehmen und so sicherzustellen, dass die landschaftstypischen Bilder von Alleen gerade in Niedersachsen, einem Land mit relativ niedrigem Waldanteil, nicht verschwinden. Denn das bedeutet nicht automatisch mehr Verkehrssicherheit. Ich wünsche mir, dass wir bei der weiteren Beratung die Erfahrungen der letzten zehn Jahre kritisch reflektieren, auch mit der Landesbehörde für Straßenbau und mit der Polizei, auf der einen Seite unter dem besonderen Aspekt der Verkehrssicherheit, auf der anderen Seite unter dem Gesichtspunkt der Perspektiven für die Alleen in Niedersachsen.