

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland



BRENNESSEL

Informationen zum Umweltschutz im
Landkreis Hameln-Pyrmont

Nr. 24 – 19.05.2003

Sonderheft „Baumunfälle“



Baumunfälle - was tun???



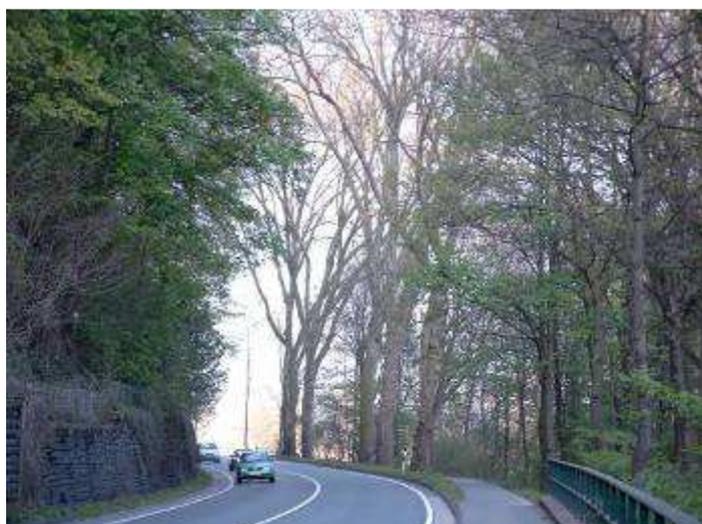
Geschäftsstelle im Natur- und Umweltschutzzentrum Hameln

Öffnungszeiten: Di. und Fr. 10-15 Uhr, Mi. und Do. 13-18 Uhr

Berliner Platz 4, 31785 Hameln, Tel.: 05151/13671

- Spendenkonto bei der Volksbank Hameln, Nr. 704491700, BLZ 254 62160 -

Bäume

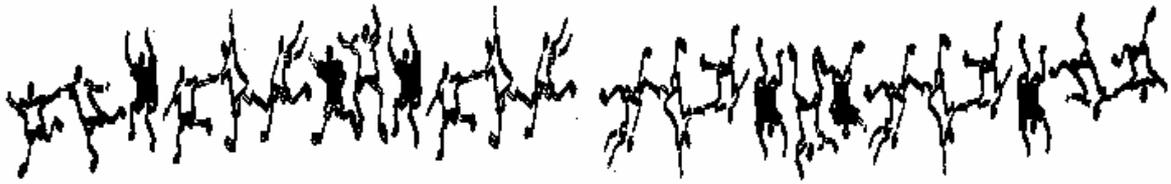


an Straßen

in Hameln



Liebe Leser,



jeder Verkehrsunfall mit verletzten und toten Menschen beinhaltet ein trauriges Schicksal und bringt unsägliches Leid über Betroffene und Angehörige. Effektive Maßnahmen, welches dieses Leid verhindern sind gesucht.



Hierzu gehört auch der Mut, unbequem zu sein, sich mit den Gewohnheiten der Menschen anzulegen – wieder einmal den Umgang mit unserem „liebsten Kind“, dem Auto, kritisch zu hinterfragen.

Die Umweltarbeit unserer BUND-Kreisgruppe hat immer das Leben der Menschen im ersten Blickpunkt. Auch bei der Diskussion um Baumunfälle ist dieses nicht anders! Gerade aber weil wir meinen, dass die Initiative „weniger Bäume an unseren Straßen“ weder den Menschen als Verkehrsteilnehmer nutzt – noch den Menschen als Anwohner, Urlauber, oder Wanderer - haben wir diese Argumentationssammlung zusammengestellt, welche sich kritisch mit dem Vorschlag der Hamelner Verkehrssicherheitskommission auseinandersetzt.

Bilden Sie sich selbst ein Urteil.

Mit freundlichen Grüßen

Ralf Hermes
Kreisgruppenvorsitzender
BUND-Kreisgruppe Hameln-Pyrmont
E-Mail: Ralf.Hermes@bund.net

„Baumunfälle – was tun?“



- tödlicher "Baumunfall" im Landkreis Osnabrück -

Ausgangslage

Im Landkreis Hameln-Pyrmont sind in den vergangenen drei Jahren insgesamt 53 Menschen im Straßenverkehr zu Tode gekommen. Allein im Regierungsbezirk Hannover wurden im Jahr 2002 bei 35.738 Verkehrsunfällen 6.911 Menschen verletzt – 161 getötet. Diese Zahlen sind abstrakt - die schrecklichen Bilder in den Zeitungen sind da schon konkreter, aber auch sie geben nur einen Bruchteil des Leides der Angehörigen und Verletzten wieder.

Von diesen 53 Verkehrstoten in unserem Landkreis starben 22 an Straßenbäumen. Schnell liegt da der Rückschluss nahe: – gäbe es diese nicht, würden diese Menschen noch leben. Aber, ist die Lösung tatsächlich so einfach oder liegt die Ursache nicht an ganz anderer Stelle?

Absicht der Unfallkommission Hameln

Zur Vermeidung von Unfällen mit Toten und Verletzten soll es in Zukunft keine Neu- und Ersatzpflanzungen von Bäumen an öffentlichen Straße außerhalb von Ortschaften (sofern nicht Schutzplanken vorhanden sind) mehr geben.

Wenn überhaupt sollen Baumpflanzungen nur noch mit einem Mindestabstand von 4,50 Meter bis hin zu 8 Meter Entfernung zur Straße erfolgen. Dieses allerdings auch unter dem Vorbehalt, dass die benötigten Flächen vom Grundstückseigentümer freiwillig zur Verfügung gestellt werden. (!)

Folgen aus Sicht des BUND

Auch wenn das Straßenbauamt betont, dass bereits vorhandene Bäume nur beseitigt werden, wenn die Standsicherheit nicht mehr gegeben ist und die Verkehrssicherheit auf der Straße beeinträchtigt ist (*sehr auslegbar!*), sehen wir in der Initiative einen Anfang für eine grundlegende Veränderung unserer Kulturlandschaft.



Bisher waren Straßenbäume ein historisch gewachsener Bestandteil unserer Straßenplanung und damit unserer Kulturlandschaft. Es gibt zehntausende von Bäumen an Straßen auch in unserem Landkreis. Diese prägen und gliedern unsere ansonsten durch die maschinelle Landwirtschaft ausgeräumte Feldflur.

Das Anpflanzen von Bäumen bei Straßenneubauten ist eine gängige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme nach dem Naturschutzrecht, um die Eingriffe in die Natur zumindest etwas auszugleichen. Stimmen wir jetzt einem Verzicht von Neu- und insbesondere Ersatzanpflanzungen zu, so leiten wir einen langsamen, aber grundlegenden Wandel ein. Jeder weiß, dass Grundstücksflächen in Deutschland extrem teuer sind. Um die neu geforderten Abstandsflächen von 4,5 m bis hin zu 8 m einzuhalten, müsste der Staat erhebliche Mehrkosten in Kauf nehmen, um die derzeitigen Standards zu halten. Dieses wird – realistisch betrachtet - bei unserer Haushaltslage nicht passieren. Die Folge wird sein, dass auf Bepflanzungen verzichtet wird.



In Zukunft keine solche Ersatzpflanzungen mehr?

Kritikpunkt 1: Es wird bei den Symptomen, nicht bei den Ursachen angesetzt

Wenn Autos von der Fahrbahn abkommen ist es nur Zufall, ob ein Baum, ein Fahrzeug im Gegenverkehr, ein Fußgänger oder ein Radfahrer getroffen wird. Auch Brückenpfeiler, Straßengräben oder Leitplanken können je nach Aufprallart extrem gefährlich sein. Die Ursachen, warum Autos von der Straße abkommen, liegen zeitlich immer vor dem Aufprall auf ein Hindernis am Straßenrand. Sie sind also unabhängig von dessen Existenz. Alkohol, Unaufmerksamkeit, riskante Überholmanöver, Ermüdung, Leichtsinnigkeit und vor allem eine überhöhte oder unangemessene Geschwindigkeit sind hier zu nennen. Zahlen der brandenburgischen Polizei für das Jahr 1997 belegen – jeder zweite, der gegen einen Baum prallte war zu schnell, jeder sechste hatte Alkohol im Blut. Auch in unserem Landkreis werden die Zahlen nicht anders sein.



- tödlicher Unfall im Gegenverkehr -

Kritikpunkt 2: Die Initiative ist ungeeignet, die Unfallzahlen zu senken

Die sog. Baumunfälle kennzeichnen sich dadurch, dass die Unfälle nicht an besonders problematischen Stellen (Kurven, Gefahrenstellen) erfolgen. Solche Unfälle kann und hat man auch bisher mit gezielten Fällaktionen bekämpft.

Eine Wirkung der Initiative auf die heutigen, konkreten Unfallzahlen ist also nur sehr schleichend zu erwarten, es sei denn man sieht die Maßnahmen nur als ersten Schritt, und Fällaktionen werden schleichend folgen.

Rechts und links unserer Straßen befinden sich eine Vielzahl potentieller Aufprallmöglichkeiten. Straßengräben, Häuser, Brückenbauwerke, Bäume aber auch der Gegenverkehr bieten unkalkulierbare Gefahrenstellen, wenn ein Kraftfahrzeug erst einmal außer Kontrolle geraten ist. Straßenbäume sind dabei besonders betroffen, da es diese aufgrund unserer kulturellen Landschaftsentwicklung in einer Vielzahl gibt.

Will man sich dieser Hindernisse annehmen, dann muss unser Straßenraum konsequent analog der Rennstrecken im Motorsport gestaltet werden, denn es bestimmt der Zufall, an welcher Stelle ein Wagen von der Fahrbahn abkommt.



- Straße ohne Bepflanzung -

Auch Professor Dr. Gerrit Manssen, eine Person die sich konsequent als Gutachter für "baumfreie" Straßen einsetzt, kommt in seinem von uns ansonsten sehr kritisch beurteilten Gutachten zu dem Schluss, dass „ durch die Schließung von einzelnen Lücken im Regelfall keine signifikante Erhöhung des Unfallrisikos erfolgt.“

Somit ist der im Grunde sehr moderate Ansatz der Unfallkommission im Ergebnis inkonsequent und ungeeignet.

Fatal aber ist, dass er an der eigentlichen Ursache, nämlich der Situation vor dem Zusammenprall nicht ansetzt und damit mehr ein Dokument der Hilflosigkeit ist. Schlimm aber ist auch die Ablenkungswirkung, weil durch diese „Initiative“ – schließlich wird ja etwas getan – die eigentlich wirksamen Maßnahmen unterbleiben.

Es gibt effektivere Maßnahmen

Tempolimits, erhöhte Verkehrsüberwachung, höhere Bußgelder, ... in vielen anderen Ländern hat man durch diese Instrumente die Unfallzahlen deutlich und kurzfristig gesenkt. Dieser Ansatz ist allerdings den Menschen gegenüber unbequemer. Es stellt sich die Frage, wie viel Verkehrstote uns unsere „freie Fahrt für freie Bürger“-Mentalität wert ist. Solange wir weiterhin die, wenn auch „nur“ fahrlässige, Tötung von Menschen durch fast lächerliche Bußgelder (z.B. bei Geschwindigkeitsüberschreitungen) bagatellisieren, haben wir kein Recht, das Landschaftsbild unserer Heimat langsam, aber grundlegend zu zerstören.

Daher werden folgende Alternativmaßnahmen vorgeschlagen:

Problemfeld „Geschwindigkeit“

Deutschland ist eines der ganz wenigen Länder in der EU, welches über kein Tempolimit auf Autobahnen verfügt und die Landstraßen mit einem deutlich höheren Geschwindigkeitslimit befahren lässt. So lassen sieben EU-Staaten (darunter die Schweiz, Norwegen und die Niederlande) auf Landstraßen nur eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zu.

Eine „Entschleunigung“ unseres Geschwindigkeitssystems würde schon mittelfristig zu einem generell geänderten Verkehrsverhalten führen und die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen. Ein Verzicht auf dieses Steuerungsinstrument nimmt die damit verbundenen Unfallfolgen billigend in Kauf.

Problemfeld „Verkehrsüberwachung“

Aber auch schon unsere jetzigen Verkehrsbeschränkungen werden gerade von den Fahrzeugführern, welche von der Fahrbahn abkommen, nicht beachtet. Die Ursachen dafür sind zweifach begründet:

- a) Das Risiko, bei einer Übertretung „erwischt“ zu werden, ist ausgesprochen gering. Zur Zeit hat die Verkehrsüberwachung bei der Polizei immer noch keinen ausreichenden Stellenwert und die Anzahl der in diesem Bereich eingesetzten Beamten wurde in der Vergangenheit deutlich reduziert.
- b) Die Sanktionen bei Verkehrsübertretungen in Deutschland sind verantwortungslos gering. So sind neben den hohen juristischen Beweisansprüchen, die unser Rechtsstaat für den Nachweis einer Verfehlung braucht, die vom Verkehrssünder eingeforderten Bußgelder, gemessen am Aufwand für ihren Nachweis, lächerlich gering. Auch hier zeigt der europäische Vergleich, dass z.B. eine Geschwindigkeitsüberschreitung um 20 km/h in Großbritannien mit 250,- €, in Belgien ab 200 € und in Italien ab 130 € geahndet wird. Das Hochlohnland Deutschland nimmt dazu im Vergleich ab 30 €. Kein Betrag, der wirklich abschreckt.



Problemfeld „Unrechtsbewusstsein“

Solange wir in Deutschland das Image vom Autofahrer als die „Melkkuh“ der Nation pflegen, in Hameln Rechtsanwälte Vorträge anbieten, wie man sich nach Feststellung eines Fehlverhaltens am besten aus dem Verfahren trickst und in den Medien permanent die Verkehrsüberwachung als „Abkassieren“ diffamiert wird, brauchen wir uns nicht zu wundern, wenn Fahrzeugführer, die durch ihr rücksichtsloses Fahrverhalten anderer Menschen Leben akut gefährden, kein Unrechtsbewusstsein entwickeln.

Diese Bagatellisierung gemeinschädlichen Verhaltens ist wesentlich ursächlicher für tödliche Verkehrsunfälle als das Anpflanzen von Straßenbäumen.

Problemfeld „Straßenraumgestaltung“

„Einheit von Bau und Betrieb“ – hinter diesem Fachbegriff verbirgt sich die Erkenntnis, dass sich Verkehrsteilnehmer bei der Wahl ihrer Geschwindigkeit mehr am optischen Eindruck der Straßenverhältnisse, als an aufgestellten Verkehrsschildern orientieren. Gerade unsere Straßenneubauten (in unserem Landkreis beispielhaft die Ortsumfahrungen Haverbeck und Hess. Oldendorf) zeigen, dass, je besser und breiter die Straße ausgebaut ist, die Geschwindigkeiten zunehmen. Auf beiden dieser neuen Straßen gab es aufgrund der hohen Entwurfsgeschwindigkeiten innerhalb kürzester Zeit schwerste Verkehrsunfälle, gerade weil die so übersichtlich gestalteten Straßen zum Rasen verleiten.

Die jungen zu Tode gekommenen Menschen starben hier nicht an einem Baum sondern im Gegenverkehr. Ursächlich war das viel zu hohe Tempo. Makaberer Zusammenhang: Je weniger Bäume es an den Straßen geben wird und desto höhere Geschwindigkeiten gefahren werden, desto höher wird dann der Anteil der Toten bei Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmern ansteigen.

In der Konzeption heutiger Straßen, die für hohe Entwurfsgeschwindigkeiten in entsprechender Breite und Ausführung gebaut werden, liegt eine Mitursache für die häufig festzustellenden überhöhten Geschwindigkeiten und entsprechende Unfälle. Die Straßenplaner sind daher gefordert, die bauliche Gestaltung der Straßen so zu konzipieren, dass, wo immer möglich, die Verkehrsteilnehmer ihre Geschwindigkeit gefühlsmäßig geringer wählen, ohne dass ein Verkehrsschild aufgestellt werden muss. Mit dieser Maßnahme würden die wirklichen Ursachen der Verkehrsunfälle bekämpft.

Die andere Seite – vom ökologischen und praktischen Wert der Straßenbäume/Alleen

Die Empfehlung der Unfallursachenkommission lässt eine ganzheitliche Betrachtung der Auswirkungen ihrer Empfehlungen vermissen. Denn reduziert man den Baum allein auf seine Wirkung als Verkehrshindernis, so werden für den Menschen ebenfalls wichtige Werte und Funktionen außer acht gelassen. Daher:

Alleen dienen dem Menschen: Sie spenden Schatten und sind Orientierungshilfe. Die Bäume dämmen den Straßenlärm und binden Staub und Abgase. Sie gewährleisten ein ausgeglichenes Mikroklima.

Ein Alleebaum kann pro Tag 13 kg Sauerstoff durch Photosynthese erzeugen. Das entspricht dem Bedarf von 10 Menschen. Um diese Leistung eines ausgewachsenen Baumes zu ersetzen, müssten 200 neue Jungbäume gepflanzt werden.

Unsere Straßenbäume sind ein Teil unserer Heimat – sie sind identitätsbestimmend für unser Landschaftsbild und dieses ist nicht nur ein touristischer Wirtschaftsfaktor.



Für den Autofahrer machen sie die Linienführung erlebbar und einschätzbar. Sie haben einen hohen Erlebnis- und Aufmerksamkeitswert. Baumlose Straßenabschnitte wirken dagegen eintönig und einschläfernd – sie animieren zu noch schnellerem Fahren. Die Oberflächenbeläge werden durch die Schattenwirkung vor übermäßiger Einstrahlung und

Überhitzung geschützt; Blendungen der Verkehrsteilnehmer werden verhindert. Bäume wirken sich geschwindigkeitsmindernd aus.

Alleen und Straßenbäume sind Lebenslinien für die Natur und bilden Verbindungen zwischen Ökosystemen. Linde, Ahorn, Buche und viele Obstbäume bieten Lebensräume. An Blättern, Zweigen und Borke finden viele Tierarten ökologische Nischen. Sie bieten Brut- und Rastplätze für Vögel wie Buchfink, Buntspecht und Amsel.

Angesichts der globalen CO₂-Problematik und den drohenden Klimaveränderungen sind Baumpflanzungen von besonderer Bedeutung. Die neuen Richtlinien (ESAB) mit ihren Abstandsgrenzen würden schon allein auf Grund der Eigentumsverhältnisse das Neuanpflanzen von Alleebäumen sehr erschweren und durch den notwendigen Landerwerb enorm verteuern. Mit dem von der RSB vorgesehenen Abstand der Neuanpflanzungen zum Straßenrand von 10 m wären die Alleen Vergangenheit, weil selbst bei gelungenen Grunderwerbsverhandlungen auch nach 50 Jahren keine Alleen mehr entstehen, sondern Baumreihen auf dem Felde. Außerdem wird auch die Position der Landwirtschaft mit ihren Ansprüchen beträchtlich unterschätzt

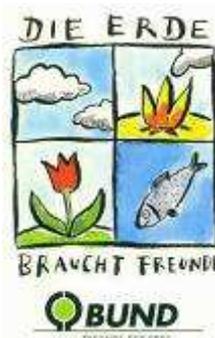
Fazit:

Die Initiative der Unfallkommission hat in diesem Fall einen falschen Ansatz, da sie nicht wirklich die Ursachen der Unfälle bekämpft. Schlimmer noch, sie lenkt von den eigentlich erforderlichen Maßnahmen ab und würde konsequent umgesetzt langfristig fatale Folgen für unser Landschaftsbild und den Naturhaushalt haben. Es kommt dabei nicht auf den einzelnen Baum an einer besonders unfallträchtigen Stelle an. Uns erschreckt die Vorstellung, dass unser gesamter Landschaftsraum nach autogerechten Maßstäben zu einem eintönigen Schnellstraßenraum verkommt, dem man dann mit immer weiteren Urlaubsfahrten zu entfliehen suchen muss. Wir dürfen uns nicht aus der persönlichen Verantwortung für unser Verhalten entlassen, nur weil wirksamere Maßnahmen vielleicht für Autoverbände und Verkehrssünder unbequemer sind.

Jeder Unfalltote ist einer zu viel !

Diese Aussage ist auch für uns Richtschnur. Es kommt nicht darauf an, das Leben einzelner Verkehrsteilnehmer zugunsten von Straßenbäumen zu opfern. Auch im Mittelpunkt unserer Überlegungen steht vor allem der Mensch und nicht eine verklarte Naturliebe. Aber - die einfache Gleichung „weniger Bäume = weniger Tote“ geht nicht auf. Dazu sind die Wirkungszusammenhänge zu verwoben und kompliziert. Der BUND fordert daher Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit auf, sich intensiv mit diesen Wirkungszusammenhängen der Unfälle im Straßenverkehr auseinanderzusetzen. Das Leid der Angehörigen und Verletzten gebietet wirklich ernst zu nehmende Maßnahmen.

BUND-Kreisgruppe Hameln-Pyrmont
Berliner Platz 4, 31787 Hameln



Kreisgruppe Hameln-Pyrmont
eine Lobby für die Natur
in unserem Landkreis

Zweifelhaftes Rechtsgutachten verspricht Verkehrssündern Schadensersatz vom Staat bei Unfällen an Bäumen

von Helge Breloer (<http://www.baeumeundrecht.de>)

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) erweckt den Eindruck, als sei ihm jedes Mittel recht, wenn es um Kostensenkung geht, in diesem Fall um Kostensenkung auf Kosten der Bäume. Es geht darum, die Bäume vom Straßenrand zu verbannen, weil sie die Ursache der vielen "Baumunfälle" sein sollen. Jetzt will der GDV, so ein Zeitungsbericht, durch ein Rechtsgutachten den Gemeinden und Straßenbauern "auch auf juristischem Weg das Anlegen neuer Alleen an Straßen verleiden".

Der GDV arbeitet sehr effizient, wohl wissend, welcher Mittel er sich bedienen muss, um Wirkung zu erzielen. Hier führte der Weg zunächst über die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), welche im Oktober 1999 einen Entwurf für "Richtlinien zum Schutz vor Baumunfällen" (RSB) erarbeitete unter federführender Mitwirkung von Volker Meewes, der im Auftrag des GDV bereits 1995 eine Studie über "Baum-Unfälle" erarbeitete. Diese Studie mit zahlreichen statistischen Erhebungen über Unfälle an Bäumen, eine wahre Schreckensbilanz, wurde zur Grundlage der geplanten Richtlinien gemacht.

Gegen die RSB, welche die Pflanzung von Straßenbäumen im Ergebnis unmöglich machen, erhob sich in der Fachwelt ein Sturm der Entrüstung, der bei dem Begriff "Baumunfälle" begann (als wenn Bäume in die Straße springen und Unfälle verursachen) und sich über den Missbrauch des Begriffs der Verkehrssicherheit fortsetzte bis zu den falschen Relationen zu und Schlüssen aus den Statistiken. Hier wurde das gezielte Operieren mit der Angst der Verantwortlichen in den RSB kritisiert. Nicht der Baum, sondern der - und zwar in der Regel der rasende und/oder alkoholisierte Kfz-Fahrer - verursacht den Unfall.

Unter dem Druck dieser Proteste änderte sich in einem neuen Entwurf vom Februar 2001 die Überschrift der bisherigen RSB zwar in ESAB = "Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume". Aber es änderte sich nichts am Inhalt (im Text ist ohnehin wieder von "Baumunfällen" die Rede) und am Ziel. Im übrigen sind Empfehlungen in der Praxis der öffentlichen Verwaltung genauso wirkungsvoll wie Richtlinien, das heißt sie werden ebenso wie diese widerspruchslos befolgt, denn es wird sich keine Behörde in Gegensatz zu Empfehlungen einer vorgesetzten Dienststelle stellen, zumal die Empfehlungen grundsätzlich als Erlass an die nachgeordneten Dienststellen weitergegeben werden.

Der GDV geht mit den Unfallstatistiken von Volker Meewes gezielt in die Öffentlichkeit und in Fachkreise, hier mit Mitteilung Nr. 39, "Aufprallgeschwindigkeiten, Unfälle und Unfallfolgen von Baumunfällen". Um den Druck zu erhöhen und die Ziele rechtlich zu untermauern, gab der GDV ein Rechtsgutachten bei Professor Dr. Gerrit Manssen, Universität Regensburg, in Auftrag. Dessen Recherchen führten - ganz im Sinn des GDV - zu einem geschickt formulierten Ergebnis, das den Schluss nahe legt, aus Sicherheitsgründen sei das Anpflanzen von Bäumen an Straßen unzulässig und haftungsbegründend für die öffentliche Hand. Selbstverständlich steht zur Absicherung des Autors im Vorspann "Die rechtlichen Aussagen in der Untersuchung stellen allein die

wissenschaftliche Auffassung des Verfassers dar." Aber das interessiert nicht mehr, wenn diese Dinge in die Presse gebracht werden, wie beispielsweise in der Frankfurter Rundschau vom 21.3.2001 unter der Überschrift "Der Tod am Baum" zu verfolgen ist. In diesem Zeitungsbeitrag zeigen sich die wahren Absichten aller Beteiligten in Sätzen wie:

- Allein sind für Autofahrer gefährlich. Trotzdem werden immer noch neue Bäume am Fahrbahnrand gepflanzt. "Viele Straßenbauer haben den Baum als Hindernis überhaupt noch nicht wahrgenommen", klagt Volker Meewes.
- "Kollidieren Kraftfahrer mit Bäumen, können sie den Staat unter bestimmten Umständen auf Schadensersatz verklagen", sagt Professor Gerrit Manssen von der Universität Regensburg, der für den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) ein Rechtsgutachten erstellt hat.
- Bereits seit 1993 ist allgemein bekannt, wie gefährlich Bäume am Fahrbahnrand für Autofahrer sind", meint der Staatsrechtler, "wer danach weiter ungeschützt Bäume an die Straße pflanzt, muss dafür aufkommen."

Wie das verstanden werden soll, steht lapidar - und wie immer vereinfacht und deshalb wirkungsvoll - am Anfang des Zeitungsartikels:

- **Ein Rechtsgutachten verspricht Verunglückten, die mit einem Baum kollidieren, Schadensersatz vom Staat**
Und zum "wirksamen Schutz gegen Baumunfälle" (!) heißt es unter anderem:
- - an neuen Straßen niemals Bäume pflanzen

Zum Glück ist die Rechtsprechung nicht der Auffassung von Professor Dr. Manssen, wie man beispielsweise - in etwas anderem Zusammenhang - dem Urteil des Oberlandesgerichts Koblenz vom 1.12.1997 (NZV 1998, 378) zur Verkehrssicherungspflicht entnehmen kann:

"Gelegentlich natürlicher Astbruch, für den vorher keine besonderen Anzeichen bestehen, gehört zu den naturgegebenen Lebensrisiken, für die der Verkehrssicherungspflichtige nicht einzustehen braucht und die in unserer Zivilisation hinzunehmen sind. Die Wahrscheinlichkeit, durch den Abbruch gesunder Baumäste einen Schaden zu erleiden, ist wesentlich geringer als die Gefahr, durch andere erlaubte Risiken zu Schaden zu kommen (beispielsweise den Kfz-Verkehr), ganz abgesehen davon, daß unsere Zivilisation darauf bedacht sein muß, möglichst viele gesunde Bäume zu erhalten. Diese sind für Klima und Wasserhaushalt hierzulande unersetzlich und auch gem. Art. 20 a GG zu schützen, der seit 1994 den Umweltschutz zu einem Staatsziel erklärt hat."

Das OLG Dresden hat sich in einem Urteil vom 2. 10.1996 - 6 U 321/96 - im Zusammenhang mit der Einhaltung des Lichtraumprofils zu der Bemerkung veranlasst gesehen: "Der Senat weist ausdrücklich darauf hin, dass zur Beachtung der Verkehrssicherungspflicht des ‚Lichtraums‘ ein generelles Fällen von Alleebäumen - auch entlang von Bundesstraßen - nicht erforderlich ist."

Das OLG Hamm erklärt in einem Urteil (VersR 1995, 1206):

"Wie in den letzten Jahren zunehmend in das allgemeine Bewusstsein gedrungen ist, besteht an der Erhaltung des Baumbestandes auch an öffentlichen Straßen ein allgemeines Interesse, so dass zwischen

den Belangen der Verkehrssicherheit und den ökologischen Interessen an der Erhaltung des Baumbestandes abzuwägen ist."

Die Urteile könnte man fortsetzen, und es ließe sich der von Professor Dr. Manssen in seinem Gutachten zitierten Rechtsprechung sowie deren Auslegung eine noch umfangreichere Rechtsprechung mit ganz anderer Auslegung entgegensetzen. Gefragt sind jedoch keine Rechtsansichten, sondern schlagkräftige und stichhaltige Argumente. Und die lauten:

Wer gegen einen Baum fährt, hat in der Regel gegen Vorschriften des

- Straßenverkehrsrechts verstoßen. Das berechtigt nicht zu Schadensersatzforderungen.
- Bäume sind auch keine "gefährlichen Sachen" im Rechtssinne, für die der Baumeigentümer schlechthin haften muss.



Stellungnahme des BDLA zum Entwurf der "Richtlinien zum

Schutz vor Baumunfällen (RSB)"

Seit einigen Wochen sind in der grünen Fachpresse Proteste gegen den Entwurf der "Richtlinien zum Schutz vor Baumunfällen (RSB)", Ausgabe 1999, zu lesen. Diese von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeitete Richtlinie hat auch im Bund Deutscher LandschaftsArchitekten (BDLA) Empörung hervorgerufen.

Als Anlass für den Entwurf der Richtlinien wird eine Unfallstatistik zitiert, die besagt, dass etwa 30 Prozent der Verkehrsunfallopfer auf Landstraßen durch den Aufprall auf einen Baum ums Leben kommen. Um hier Abhilfe zu schaffen, wurden die "Richtlinien zum Schutz vor Baumunfällen" erarbeitet.

Fragwürdig sind jedoch die Schritte, die aus der Unfallstatistik abgeleitet werden. Es wurde ein Maßnahmenkatalog aufgestellt, der für Alleen und auch für andere Straßenbaumpflanzungen weitreichende Folgen hätte:

Bei Neupflanzungen von Straßenbäumen soll ein Mindestabstand von zehn Metern zum Fahrbahnrand eingehalten werden. In Kurven oder an Straßen mit abschüssiger Böschung muss der Abstand noch erhöht werden. Geringere Abstände sind nur unter besonderen Bedingungen möglich.

Bei bestehenden Alleen wird die Überprüfung der Verkehrssicherheit durch Baumschauen gefordert. (Eine Überprüfung nach den Maßgaben der Richtlinie hätte zur Folge, dass zahlreiche Straßenbäume entfernt und bei Nachpflanzungen in der Regel die obengenannten Abstände eingehalten werden müssten.)

Sträucher, die einen Stammdurchmesser von mehr als zehn Zentimetern aufweisen, werden ebenfalls als unfallträchtige Hindernisse aufgefasst, die ausgeschnitten werden müssen.

Der BDLA missbilligt diese Maßnahmen. Eine nach diesen Richtlinien neu bepflanzte Straße trägt kaum mehr den Charakter einer Allee. Die Bäume stehen zu weit von der Straße entfernt, um ein geschlossenes Kronendach und damit das für eine Allee typische Raumgefühl entstehen zu lassen.

Genauso gravierend wirken sich die Vorschriften auf bestehende Alleen aus. Ihre Erhaltung wäre mit der Einführung der Richtlinien grundsätzlich in Frage gestellt. Denn wie ist der Erhalt möglich, wenn die Bäume nicht in annähernd gleicher Entfernung nachgepflanzt werden dürfen?

Der Sicherheitsabstand von zehn Metern hätte aber auch aus ökonomischer Sicht problematische Konsequenzen. Zuvorderst stellen sich die Fragen der Finanzierung des Flächenerwerbs und dann der Unterhaltung bzw. Pflege – landwirtschaftlich effizient nutzbar sind solche Streifen nicht.

Zudem haben Straßenbäume und Alleen einen hohen ökologischen, landschaftsbildprägenden und damit identitätsstiftenden Wert. Durch ihre Attraktivität, besonders für Erholungssuchende, sind Alleen auch zu einem touristischen Wirtschaftsfaktor geworden. Negative Auswirkungen, wie z.B. visuelle Störungen des Landschaftsbildes durch den Straßenverkehr, können mit Baum- und Strauchpflanzungen abgepuffert werden.

Deshalb: wenn präventive Unfallmaßnahmen ergriffen werden sollen, müssen die eigentlichen Unfallursachen angegangen werden wie überhöhte Geschwindigkeit, Alkohol am Steuer, Müdigkeit oder Unachtsamkeit der Autofahrer. Es wäre ein unverantwortlicher

Umgang mit der Natur, wenn - da Menschen ihre Fahrweise nicht den Straßenverhältnissen anpassen - stattdessen die Straße und ihre Umgebung den Menschen bzw. einem unangemessenen Fahrstil angepasst werden sollen.

Der BDLA begrüßt den von der FGSV angekündigte Überarbeitung des Richtlinienentwurfs und wird sich weiter in die Diskussion einbringen.
Nähere Informationen erhalten Sie beim:

Bund Deutscher LandschaftsArchitekten BDLA

Bundesgeschäftsstelle

Köpenicker Str. 48/49

10179 Berlin

Tel. (030) 27 87 15 0

Fax (030) 27 87 15 55

Email: info@bdla.de.

Internet: www.bdla.de



Bußgelder im Vergleich:

Deutschland

Promillegrenze: 0,5

Hat man nach 3 Monaten von der Behörde nichts gehört, gilt das Delikt als verjährt !

Tatbestand	Bussgelder in EUR
Alkohol am Steuer	ab 100
20 km/h zu schnell	30 - 35
Rotlichtverstoß	ab 50
Überholverstoß	ab 40
Parkverstoß	5 - 35
Nicht angeschnallt	30 pro Erwachsener 40 + 1 Pkt. pro Kind
Telefonieren während der Fahrt ohne Freisprechanlage	30

Grossbritannien

Promillegrenze: 0,8

Tatbestand	Bussgeld in EUR
Alkohol am Steuer	bis 8000
20 km/h zu schnell	160
Rotlichtverstoß	160
Überholverstoß	220
Parkverstoß	40
Nicht angeschnallt	75
Telefonieren während der Fahrt (bei Verkehrsgefährdung)	Nach Ermessen

Schweden

Promillegrenze: 0,2

Tatbestand	Bussgelder in EUR
Alkohol am Steuer	ab 30 TS*
20 km/h zu schnell	150 - 170
Rotlichtverstoß	150
Überholverstoß	150
Parkverstoß	bis 100
Nicht angeschnallt	35
Telefonieren während der Fahrt	Noch erlaubt

* TS = Tagessatz (1/30 des Monatseinkommens)

Hamelner Markt

lokales

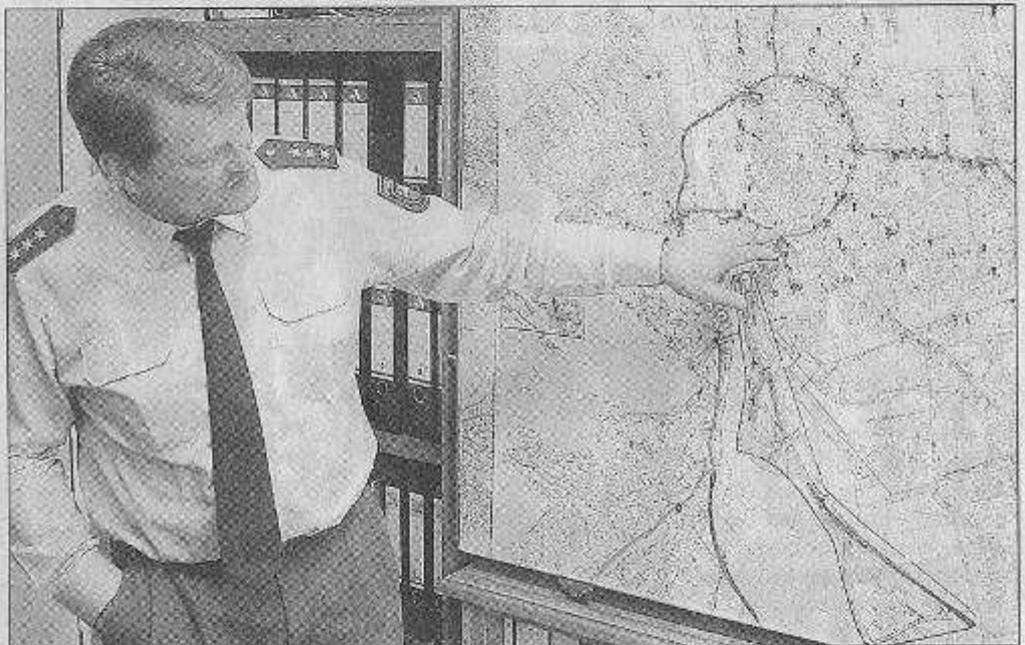
MITTWOCH, 26. FEBRUAR 2003

Baum als Todesfalle

Hamel (rhs). Dem Tod am Straßenbaum haben jetzt die beiden Unfallkommissionen von Landkreis und Stadt Hameln den Kampf angesagt. Weil im vergangenen Jahr sieben der insgesamt 23 tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer im Kreisgebiet durch die Kollision mit einem Baum ums Leben kamen, sehen beide Gremien dringenden Handlungsbedarf.

Erste Maßnahme: Das Pflanzen neuer Bäume an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften soll es nicht mehr geben. Doch ganz so einfach lässt sich diese Forderung nicht in die Tat umsetzen. Denn nach Aussage von Polizeihauptkommissar Dieter Frede, Geschäftsführer der Kommission, stehen hier die Sicherheitsvorstellungen noch immer konträr zur Auffassung der Naturschützer, die jeden gefälltten Baum im Straßenraum gern sofort ersetzt hätten.

Auch Einzelbäume im Bereich von unübersichtlichen und engen Kurven sind der



Dank der Steckkarte lassen sich für Dieter Frede Unfallschwerpunkte erkennen.

Foto: rhs

Kommission seit langem ein Dorn im Auge. Frede: „Sie zeigen oft die Spuren von Karambolagen – wobei viele Narben mit einem tragischen Autofahrerschicksal verbunden sind.“

Gründe dafür, dass ein Fahrt an einem Baum endet, können nach Ansicht des Polizei-Verkehrssachbearbeiters recht unterschiedlich sein. Als Gründe

nannte er im Pressegespräch die zunehmende Verkehrsdichte, zu schnelles Fahren, leichtsinniges Überholen vor Kurven sowie Fahrfehler.

Und weil sich dieses Fehlverhalten nicht abschalten lässt, haben alle, die sich mit der Verkehrssicherheit beschäftigen, keine plausible Begründung dafür, warum weiterhin Bäume am Straßenrand

gepflanzt werden sollen. Erwähnt wurden hier die Autobahnen, bei denen man wegen der hohen Geschwindigkeit längst davon abgegangen ist, Gehölze neben den Standstreifen zu setzen. Auch wenn Bäume weiter zurückversetzt angepflanzt werden, was oft allerdings nicht realisierbar ist, ergebe sich daraus kein Sicherheitsgewinn.

DEWEZET

Sonabend, 22. März 2003

Hameln

Trotz tödlicher Unfälle: BUND kämpft für Bäume an Straßen

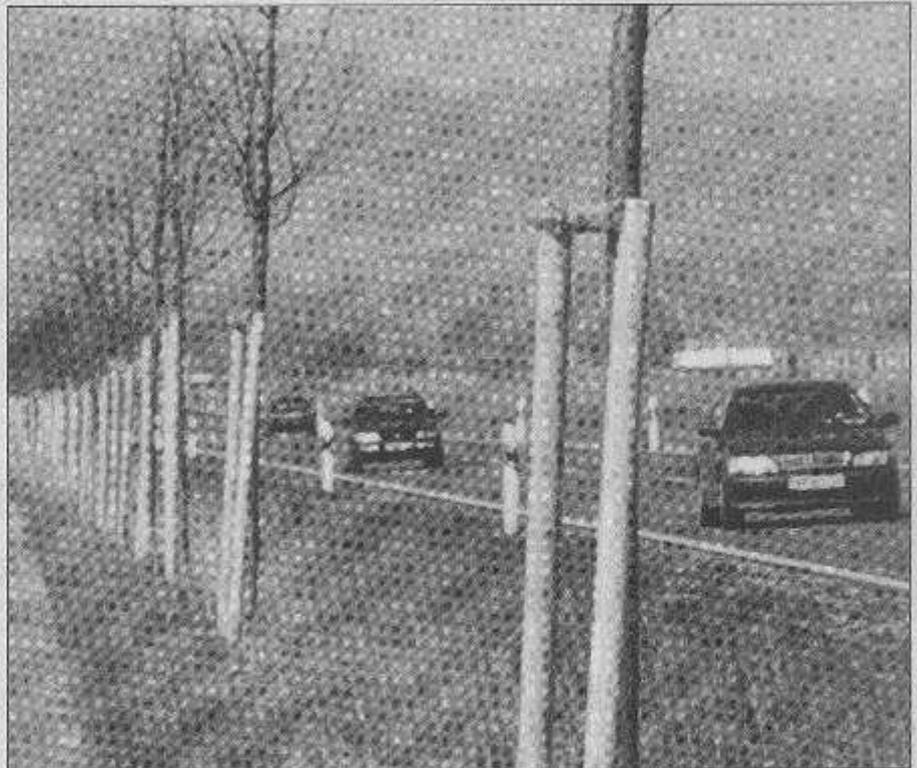
Unterstützung von den Grünen / „Pflanzung vom Einzelfall abhängig machen“

Hameln (ey). Tod am Straßenbaum: Obwohl Verkehrsunfälle mit fatalen Folgen erst in den vergangenen acht Tagen wieder drei Todesopfer in der Region forderten, kämpft die Kreisgruppe des Bundes für Umwelt- und Naturschutz (BUND) dafür, an neuen oder sanierten Straßen auch weiterhin Bäume zu pflanzen. „Nicht grundsätzlich, aber im Einzelfall muss das möglich sein. Denn Schuld an den schlimmsten Verkehrsunfällen sind ja nicht die Bäume“, sagt BUND-Sprecher Ralf Hermes.

Wie berichtet sind in den vergangenen drei Jahren im Landkreis Hameln-Pyrmont 22 Menschen bei Unfällen gestorben, bei denen das Auto am Baum zerschellte. „Es ist ein sensibles Thema, das ist klar. Klar ist aber auch, dass in den meisten Fällen überhöhte beziehungsweise nicht angepasste Geschwindigkeit Unfallgründe sind“, sagt Hermes. Deshalb fordert er, nicht die Bäume zu bekämpfen, sondern die Ursachen. „Heißt de facto: Geschwindigkeitskontrollen verstärken und schärfere Strafen aussprechen. Zum Beispiel wie in England: Wer dort 20 km/h zu schnell fährt, muss umgerechnet 250 Euro blechen, hierzulande nur 30 Euro“, so Hermes, dem die Forderung der Unfallkommissionen von Stadt und Landkreis überhaupt nicht gefallen. Sie hatten gefordert, Neuanpflanzungen von Bäumen außerhalb geschlossener Ortschaften an Straßen rigoros zu stoppen (wir berichteten).

Notfalls politisch abstimmen lassen

Unterstützung erhält der BUND von Hamelns Bündnisgrünen. Fraktionsvorsitzende Ursula Wehrmann sieht die politischen Gremien von Landkreis und Stadt Hameln schlecht beraten, den Vorschlägen der Unfallkom-



BUND und Grüne kämpfen dafür, dass es auch in Zukunft Bäume an Straßen gibt. Neue gepflanzt worden sind zum Beispiel an der Umgehungsstraße bei Fuhrten. Foto: Dana

mission blind zu folgen. „Es sollte möglich sein, bei jeder Straßenbaumaßnahme vom Einzelfall abhängig zu machen, ob Bäume gepflanzt werden oder nicht. Das muss dann politisch auch mehr diskutiert werden. Rundheraus ablehnen ist schlecht, nicht nur für das Landschaftsbild, sondern eben auch für die Verkehrssicherheit“, sagt Frau Wehrmann. Diese durchaus überraschende Erkenntnis ist ihrer Meinung nach so überraschend nicht, denn: „Bäume dienen meiner Meinung sogar dazu, dass Autofahrer ihre Geschwindigkeit drosseln. Wir kennen das alle: Wenn keine Bäume am

Straßenrand stehen, treten wir mehr aufs Gas. Bei Alleen fahren wir in aller Regel vorsichtiger, eben deshalb, weil Bäume die Straße einzuengen scheinen.“

Nicht zuletzt geht es BUND und den Grünen um das Landschaftsbild im Weserbergland. „Wenn wir nur noch grauen Asphalt bauen lassen, ohne geeignete Maßnahmen zur Begrünung durchzuführen, dann machen wir etwas falsch, vor allem auch in touristischer Hinsicht“, so Hermes, „vom biologischen Wert eines jeden Baumes mal ganz abgesehen.“ Allein nur Buschwerk würde nicht reichen.

Der Stein des Anstoßes hatte

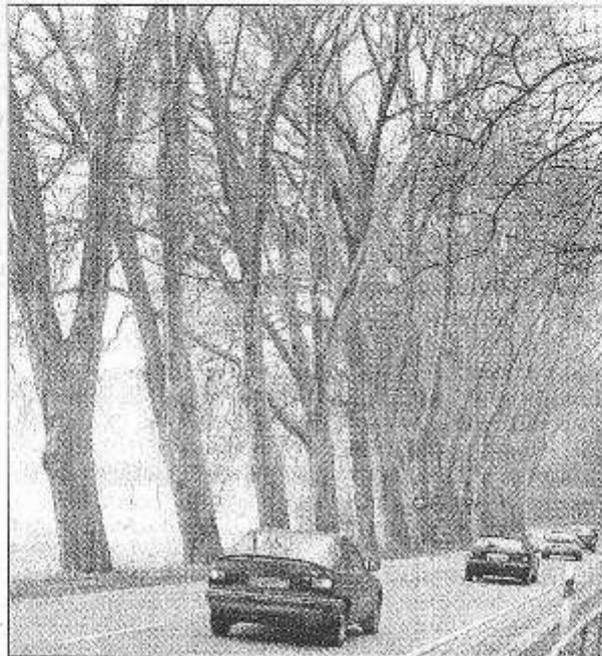
Dieter Frede gegeben, Sachbearbeiter Verkehr bei der Polizeiinspektion Hameln und gleichfalls Geschäftsführer der Unfallkommission von Stadt und Landkreis. Außerhalb geschlossener Ortschaften sollten Bäume nicht mehr gepflanzt werden. Darüber hinaus sollen auch Einzelbäume an den Ausgängen von Kurven die, oft „vernarrt“, die Spuren zahlreicher Karambolagen tragen, auf den Prüfstand. Tatsächlich ist die Bilanz erschreckend: Von 13 Menschen, die 2000 auf den Straßen des Landkreises starben, zerschellten fünf an Bäumen; 2001 waren es zehn von 17, 2002 sieben von 23.

Ohne Bäume weniger Verkehrstote?/BUND kritisiert: Voll am Ziel vorbei

Hamel-Pyrmont (red). Der BUND hält wenig von dem Vorschlag der Verkehrs-Unfallkommission des Landkreises, keine Bäume mehr an den Straßenrändern zu pflanzen, um so das Unfallrisiko zu mindern. Der Vorschlag, so argumentieren die Umweltschützer, lenke nur vom eigentlichen Problem ab: nämlich dem unverantwortlichen Verhalten der Autofahrer.

Im vergangenen Jahr haben 22 von 53 Verkehrstoten im Landkreis ihr Leben an einem Straßenbaum verloren. Für die Unfallkommission Grund genug, den Verzicht auf Neuanpflanzungen und Ersatzpflanzungen von Bäumen an öffentlichen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften zu fordern. Zu kurz gesprungen, meint der BUND, denn der Rückschluss, gäbe es die Bäume nicht, würden die Opfer noch leben – sei zwar naheliegend aber trotzdem nicht zulässig. Die Ursachen dafür, dass ein Auto von der Straße abkomme, „liegen zeitlich vor dem Aufprall an den Baum und sind unabhängig von dessen Existenz“. Die Ursachen, ist der BUND überzeugt, liegen vielmehr „in Alkohol, Unachtsamkeit, riskanten Überholmanövern, Übermüdung, Leichtsinn und vor allem überhöhter oder unangemessener Geschwindigkeit“.

Die Lösung des Problems könne nicht darin bestehen, alle Hindernisse an den Straßenrändern zu beseitigen und den „Straßenraum konsequent analog der Rennstrecken im Motor-



22 von 53 Verkehrstoten haben vergangenes Jahr im Raum Hameln-Pyrmont ihr Leben an einem Baum verloren – Anlass für die Verkehrs-Unfallkommission des Kreises, den Verzicht auf Neuanpflanzungen am Straßenrand zu fordern.

sport“ zu gestalten. Vorschläge in diese Richtung seien vielmehr dazu angetan, von den eigentlichen Unfallursachen abzulenken. Weitaus wirkungsvoller wären dagegen Tempolimits, eine konsequentere Verkehrsüberwachung, empfindlichere Strafen für jene, die die Regeln missachten und eine Schärfung des Unrechtsbewusstseins. Eine „Entschleunigung“, beispielsweise Tempo 80 auf Landstraßen wie unter anderem in der Schweiz, Norwegen und den Niederlanden üblich, würde mittelfristig zu „einem generell geänderten Verkehrsverhalten“ führen und die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen. Wer auf

dieses Steuerungsinstrument verzichte, nehme die damit verbundenen Unfallfolgen billigend in Kauf.

„Aber auch schon unsere jetzigen Verkehrsbeschränkungen werden gerade von den Fahrzeugführern, welche von der Fahrbahn abkommen, nicht beachtet“, so der BUND. Die Gründe dafür lägen auf der Hand: erstens sei das Risiko, bei einer Verkehrsübertretung erwischt zu werden, äußerst gering und zweitens die Sanktionen nicht wirklich abschreckend. Anders in anderen europäischen Ländern. In Großbritannien beispielsweise werde eine Geschwindigkeitsüberschrei-

tung um 20 Stundenkilometer mit 250 Euro geahndet, in Belgien mit mindestens 200 Euro, in Italien mit 130 Euro. In Deutschland komme man dagegen in der Regel mit 30 Euro davon.

Auch die Bagatellisierung von Verkehrsdelikten ist nach Auffassung des BUND wesentlich ursächlicher für tödliche Verkehrsunfälle als das Anpflanzen von Straßenbäumen: „Solange wir in Deutschland das Image vom Autofahrer als die „Melkkuh“ der Nation pflegen und die Verkehrsüberwachung als „Abkassieren“ diffamiert wird, brauchen wir uns nicht zu wundern, wenn die Fahrzeugführer, die durch ihr rücksichtsloses Fahrverhalten anderer Menschen Leben akut gefährden kein Unrechtsbewusstsein entwickeln.“

Ganz abgesehen davon: reduziere man den Baum allein auf seine Wirkung als Verkehrshindernis, würden für den Menschen ebenfalls wichtige Werte und Funktionen außer Acht gelassen. Alleen hätten nämlich nicht nur einen ästhetischen Aspekt, sondern „spenden Schatten, dämmen den Straßenlärm und binden Staub und Abgase. Sie gewährleisten ein ausgeglichenes Mikroklima“. Ein Alleebaum könne pro Tag 13 Kilo Sauerstoff durch Photosynthese erzeugen. Das entspreche dem Bedarf von zehn Menschen. Um diese Leistung eines ausgewachsenen Baumes zu ersetzen, müssten 200 neue Jungbäume gepflanzt werden. Angesichts der globalen CO2-Problematik und den drohenden Klimaveränderungen seien Baumpflanzungen von besonderer Bedeutung.

**Diese etwa
100 Jahre alte Buche
sollten Sie sich etwa 20 m hoch
und mit etwa 12 m Kronendurchmesser vor-
stellen. Mit ihren 60.000 Blättern verzehnfacht
sie ihre 120 qm Standfläche auf etwa 1200 qm Blattfläche.
Durch die Lufträume des Schwammgewebes entsteht eine Zell-
oberfläche für den Gasaustausch von etwa 15.000 qm, also zwei Fuß-
ballfeldern ! 9.400 Liter = 18 kg Kohlendioxid verarbeitet dieser Baum
an einem Sonnentag. Das ist der durchschnittliche Kohlendioxidabfall
von zweieinhalb Einfamilienhäusern. Bei einem Gehalt von 0,03%
Kohlendioxid in der Luft müssen etwa 36.000 cbm Luft durch diese
Blätter strömen mit samt den enthaltenen Bakterien, Pilzsporen,
Staub und anderen schädlichen Stoffen, die dabei größtenteils im
Blatt hängen bleiben. Gleichzeitig wird die Luft angefeuchtet,
denn etwa 400 Liter Wasser verbraucht und verdunstet der Baum an
demselben Tag. Die 13 kg Sauerstoff, die dabei vom Baum durch die
Photosynthese als Abfallprodukt gebildet werden, decken den Bedarf
von etwa 10 Menschen. Für sich produziert der Baum an diesem Tag
12 kg Zucker, aus dem er alle seine organischen Stoffe aufbaut.
Einen Teil speichert er als Stärke, aus einem anderen baut
er sein neues Holz. Wenn nun der Baum gefällt wird zur
bequemeren Bearbeitung des Ackers, auf Antrag
des Automobilclubs, weil der Baum zu viel
Schatten macht
oder gerade
dort ein Geräte-
schuppen auf-
gestellt werden
soll, so müßte
man etwa 2.000
junge Bäume mit
einem Kronenvolumen
von 1 cbm pflanzen, wollte man ihn vollwertig
ersetzen. Die Kosten dafür dürften etwa 130.000 € betragen.**

V.i.S.d.P.: BUND KG Hameln-Pyrmont, Ralf Hermes, Berliner Platz 4, 31785 Hameln