Alleensicherungsprogramm Deutsche Alleenstraße in M-V

Aufgtraggeber: Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V **Auftragnehmer: STZ Angewandte Landschaftsplanung Rostock**

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN

LANDSCHAFTSTAGUNG 2019 IN KOBLENZ

Projekt

Zentraler Punkt der Alleenstrategie des Landes M-V:

Langfristige Sicherung des Alleenbestandes an Landes- und Bundesstraßen und Gewährleistung kontinuierlicher Neupflanzungen auf freien Abschnitten

seit 2016 Pilotvorhaben Alleensicherungsprogramm Deutsche Alleenstraße

Schwerpunkte im Projekt

- Bestandserfassung
- Planerische Konzeption zur Sicherung und Neuentwicklung von Beständen
- Flächenmanagement

L 29 bei Putbus

Charakter einer Allee

- Historisches Kulturgut
- Strukturelement der Kulturlandschaft
- Geschlossenes Erscheinungsbild
- Gleichartigkeit des Erscheinungsbildes
- Verbund Straße-Baum

Leitbild Deutsche Alleenstraße in M-V

- Symbiose von Natur- und Kulturroute, Verbindungs- und Strukturelement in der Landschaft und zwischen Regionen
- fördert sanften Tourismus in der Region
- Schutz und Erhalt der Alleen auch im historischen Sinne der Alleeanlage, Sensibilisierung der Bevölkerung dafür
- Priorität haben Erhalt und Neuanlage langer und zusammenhängender Alleeabschnitte => Gleichartigkeit des Alleebildes
- Sicherung der Einzigartigkeit der Allee, den Verbund des technischen Elementes Straße mit dem Naturelement Baum

Deutschen Alleenstraße

von Rügen bis zum Bodensee über 2.900 km durch zehn Bundesländer,

1992 durch Politik und Verbände als touristische Verbindung alter und neuer Bundesländer geschaffen,

Ziel: Erhalt der Alleen trotz Straßenausbaus als typisches Element der Kulturlandschaft

In M-V von Rügen bis nach Rheinsberg in Brandenburg über ca. 295 km
(140 km an L-, 125 km an B- und 30 km an K- Straßen)

Verbindet in M-V vier der sechs Hauptnaturräume und touristische Schwerpunkte von Rügens Ostseeküste über Hansestädte bis zur Mecklenburger Seenplatte

Bild Kriedemann

L 20 südwestlich Malchin

Nachhaltige Alleenentwicklung - ein komplexer Abwägungsprozess

Allee im Konfliktfeld divergierender Ansprüche

Einerseits traditionelle Funktionen und Wertepotentiale erhalten, Herausragender Wert einer Allee als besondere Kategorie der Verkehrswegeanlage, ergibt sich aus ihren charakteristischen Eigenschaften sowie ihren Funktionen.

Nicht der Einzelbaum an sich, sondern das Ensemble (Verbund Straße mit Baumreihe) mit seiner Wirkung in und mit der umgebenden Landschaft ist das Ziel

Andererseits Notwendigkeit zur Berücksichtigung der stark gestiegenen Anforderungen an moderne Verkehrswege (hohe Durchlässigkeit und Verkehrssicherheit) gleichzeitig Gefährdungspotential für Alleenbestand

Konflikt: Anforderungen Verkehrsweg <=> Ansprüche Allee lösen

B 194 bei Stavenhagen

Aspekte im Abwägungsprozess

- Verkehrssicherheit der Straße (Verkehrsbelegung, Straßenquerschnitt, Unfallschwerpunkte, Straßenumwidmungen)
- Straßenausbauzustand (aktuell, geplante Veränderung => Zeitpunkt und Art des Ausbaus, Begleitwegeplanung)
- ausreichender Pflanzraum (ausreichende Krautsaumbreite, Restbaumbestand, weiteres Straßenbegleitgrün, Leitungstrassen, Notwendigkeit Grunderwerb, Beeinflussung durch angrenzende Nutzung)
- Eigenschaften und Funktionen von Alleen, Wahrung und Aufwertung ihrer Charakteristik im Straßenverband (Anschluss an vorhandene Bestände bzw. Lückenschluss) und regional im Naturraum (Landschaftsstruktur, Landschaftsbild, Bestandteil Alleennetz)

Grundsätze Alleensicherung

Sicherung von Schutz- und Pufferstreifen bei vitalen Jung- und Altbeständen insbes. bei Gefährdung durch Nachbarschaftsnutzung (Grenzsicherung bzw. Grundstückskauf und Grenzsicherung)

bei Altbeständen fachgerechte Pflege und Unterhaltung, zur langfristigen Sicherung der Vitalität und somit der Verkehrssicherheit

bei Jungbeständen fachgerechte Pflege und Unterhaltung, zur Entwicklung einer vitalen Allee

Neupflanzung auf zusätzlich erworbenem Straßengrundstück

Sicherung eines vorhandenen ausreichend breiten Straßennebenraumes

Sicherung eines zusätzlich erworbenen Straßengrundstücks

Standortkriterien für Neupflanzung:

verkehrssicherer Standort in Anlehnung an Alleenerlass M-V 2016

nachhaltiger = langfristig gesicherter Standort mit günstigen Wuchsbedingungen für den Baum und ausreichendem Abstand zur angrenzenden Nutzung

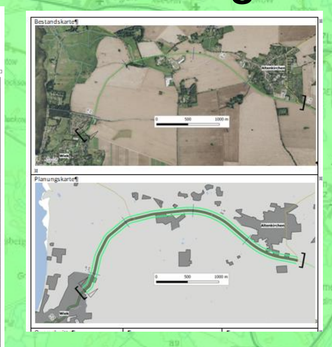
B 192 bei Sietow
Neupflanzung auf ausreichend breiten Straßennebenraum
Bild: Kriedemann

Steckbrief Alleenentwicklung

Alleenentwicklungsmaßnahmen

Straßenbauamt: Stralsund Datum:
Straßenmeisterei: Bergen bearbeitet:

Straße: L30	Abschnitt: 255 bis 260		Kartennummer:	
DTV: 1334				
Charakteristik: gering befahrene Landesstraße				
Im Abschnitt 255 ist nach der Ortsdurchfahrt links 300 m Baum-/Baumheckenbestand mit Siedlung als angrenzende Nutzung. Teilweise nicht ausreichender Krautsaum.				
Im Abschnitt 260 links begleitet ein Radweg links die Straße in einer Länge von ca. 600 m.				
Vorwiegend ausreichender Krautsaum				
Konzeptionelle Ziele: Entwicklung eines langes durchgehenden Alleenabschnittes				
Baumart:				
Priorität: hoch				
Straße	L30	L30	L30	
Abschnitt	255	255	260	
DTV	1334	1334	1334	
Länge (km) beidseitig		1,1	2,8	
von Stations-km		1,0	0	
bis Stations-km		2,1	2,8	
Länge (km) links				
von Stations-km				
bis Stations-km				
Länge (km) rechts	0,3			
von Stations-km	0,7			
bis Stations-km	1,0			
geplante Baumart(en)				
Anzahl Bäume (Abstand 10 m)				
geplanter Abstand zum Fahrbahnrand				
Breite Straßennebenraum (m)	3,5 m	3,5-8,5 m	3,8-13,5 m	
Grunderwerb nötig? ja/nein/teilweise	ja	teilweise	teilweise	



L 30 nördlich Wittower Fähre
Nachpflanzung in Jungbaumbeständen

Steckbrief Alleensicherung

Alleensicherungsmaßnahmen

Straßenbauamt: Neustrelitz Datum:
Straßenmeisterei: Waren bearbeitet:

Straße: L24	Abschnitt: 070		Kartennummer:	
DTV: 6351				
Charakteristik: stark befahrene Landesstraße				
Abschnitt mit nach 1990 gepflanzten Hybrid-Ulmen, Buchen und Vogelbeeren. Gesunder Baumbestand mit einer Reststandzeit von > 30 Jahren. Deutliche Ausbuchtungen.				
Konzeptionelle Ziele: ackerseitige Sicherung mit Grunderwerb				
Baumart:				
Priorität:				
Straße	L24			
Abschnitt	070			
DTV	6351			
Länge (km) beidseitig				
von Stations-km				
bis Stations-km				
Länge (km) links	2,4	0,5		
von Stations-km	1,7	4,3		
bis Stations-km	4,1	4,8		
Länge (km) rechts				
von Stations-km				
bis Stations-km				
geplante Baumart(en)				
Anzahl Bäume (Abstand 10 m)				
geplanter Abstand zum Fahrbahnrand				
Breite Straßennebenraum (m)				
Grunderwerb nötig? ja/nein/teilweise	ja	ja		

Grundsätze Alleenentwicklung

Neupflanzung prioritär und nachhaltig

- **Pflanzung** nur **an langen baumfreien Straßenabschnitten** und **geeigneter Topografie**
- **Pflanzung** nur **an ausgebauten Straßenabschnitten** bzw. Kopplung der Maßnahme mit dem Ausbau
- **Pflanzung** nur **bei ausreichendem Abstand zur Straße** und zur **Nachbarschaftsnutzung** unter Beachtung gesetzlicher Grundlagen
- Gleichzeitige **Pflanzung** bei der Anlage **straßenbegleitender Radwege**, wenn möglich Pflanzung zw. Radweg und Straße
- **Auffüllen von Lücken < 100 m nur in Jungbeständen** zur Wahrung des einheitliche Gesamtbildes
- Berücksichtigung **regionaler Alleenkonzepte**
- **Sonderfall Neuanlage** von **Alleen im Wald**

L20 bei Basedow
Neupflanzung radwegebegleitend „Radallee"
Bild Kriedemann

L 29 östlich Putbus
Erhalt historischer Alleeanlage

Zielaussagen Alleensicherung Deutsche Alleenstraße

Langfristige Planung zu Erhalt und Entwicklung des Baumbestandes an der Deutschen Alleenstraße in MV auf Grundlage komplexer, differenzierter Erhebung und Bewertung des aktuellen Zustandes

Übersicht zu potentiellen Bereichen nachhaltiger Alleensicherung und -entwicklung

Priorisierung und Begründung der Maßnahmen unter Abstimmung mit allen relevanten Aspekten (v.a. rechtl. Grundlagen, Um- und Ausbau im Straßenbereich, Nachbarschaftsnutzungen, Versorgungsleitungen)

Vorschläge von Pilotprojekten sowohl zur Alleensicherung als auch zur Alleenentwicklung

Erstellung GIS-gestützter thematischer Planungskarten für die Umsetzung