

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Cornelia Behm, Dr. Anton Hofreiter, Daniela Wagner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/13576 –

Alleen als Kultur- und Naturgut erhalten und entwickeln sowie Alleenschutz ressortübergreifend organisieren

Vorbemerkung der Fragesteller

Alleen sind kulturelles Erbe und Lebensraum. Sie prägen das Landschaftsbild entscheidend und tragen damit zur Identifikation vieler Menschen mit ihrer jeweiligen Heimatregion bei. So werden sie auch vielfach als eine touristische Attraktion wahrgenommen. Zudem ist jeder Alleebaum Lebensraum für eine Vielzahl von Organismen und fungiert damit als Trittstein für die Verbreitung zahlreicher Arten in der Landschaft. Die Baumreihen geben räumliche Orientierung für Menschen und Tiere.

Wegen ihrer vielfältigen Bedeutung sind Alleен sowie einseitige Baumreihen per Gesetz vor Beeinträchtigung, Zerstörung und Vernichtung geschützt. Gleichwohl erleben wir Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung. Seit Jahrzehnten ist in allen Bundesländern eine kontinuierliche Bestandsminderung zu beobachten. Daran konnten bisher weder der eigentlich vorgeschriebene gesetzliche Schutz der Alleен noch die Gründung der Deutschen Alleenstraße durch den ADAC e. V. und die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald ebenso wenig etwas Entscheidendes ändern wie auch vereinzelte Initiativen der Bundesländer zur Schaffung von Alleenkonzptionen.

Formal fällt der Naturschutz in die Kompetenz der Länder. Dennoch hat sich die Bundesregierung sowohl in ihrer Biodiversitätsstrategie als auch in ihrer Nachhaltigkeitsstrategie der Erhaltung der biologischen Vielfalt verpflichtet. In diesem Sinne hat die Bundesregierung auch eine Verantwortung für Alleен in deren Eigenschaft als Lebensräume und Trittsteinbiotope. Darüber hinaus besteht auch eine verwaltungstechnische Verantwortung des Bundes für die Alleен an Bundesfernstraßen. Zwar überlässt der Bund die Verwaltung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen den Bundesländern. Diese werden als Auftragsverwaltung für den Bund tätig. Dennoch bleibt die Bundesregierung Träger der Straßenbaulast und somit verantwortlich für die Qualität der Straßenverwaltung.

Obwohl die Mehrzahl der Alleен in Deutschland vor 80, 100 oder mehr Jahren angelegt wurden und als solche Teil des Straßenraumes sind, kollidieren hier zunehmend zwei Rechtsbereiche, denn inzwischen nutzen diesen Straßenraum

auch die örtlichen Medienträger wie Wasserverbände, Telekommunikationsunternehmen oder Energie- und Gasversorger. Insbesondere wenn eine Nachpflanzung von Alleebäumen erforderlich wird, sieht sich der Straßenbaulastträger zu Schutzmaßnahmen der Medienleitungen veranlasst, die die Nachpflanzung verteuern und mitunter scheitern lassen. Klare Regelungen zu Gunsten von Alleen könnten hier zum Alleenerhalt beitragen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Alleen und einseitige Baumreihen sind Teil des natürlichen und kulturellen Erbes einer Region, für die der Straßenbau in besonderer Weise Verantwortung trägt; sie beleben das Landschaftsbild und erfüllen vielfältige Aufgaben im Landschaftshaushalt. Darüber hinaus hat Straßenbepflanzung positive Auswirkungen auf die Straßenraumgestaltung, die optische Führung und die Stabilisierung des Straßenkörpers. Sie sind daher zu erhalten, zu pflegen und zu entwickeln.

Alleen und einseitige Baumreihen können von den Ländern als Geschützter Landschaftsbestandteil nach Bundesnaturschutzgesetz erklärt werden. Darüber hinaus sehen die Länder in ihren Ausführungsgesetzen zum Bundesnaturschutzgesetz weitere Möglichkeiten des Schutzes von Alleen vor. Bestehende Alleen und Baumreihen sind auch nach dem Grünpflegemerkblatt zu erhalten und zu pflegen.

Bundesstraßen dienen dem überregionalen Verkehr und werden den Kapazitäten entsprechend geplant, gebaut und unterhalten. Dabei steht die Verkehrssicherheit an oberster Stelle; Aspekte des Umweltschutzes und der Landeskultur sind dabei zu berücksichtigen.

Soweit Bäume an bestehenden Bundesstraßen ein Sicherheitsrisiko darstellen können, sind Maßnahmen zur Verringerung von Unfällen mit Aufprall auf Bäume und der Unfallfolgen zu ergreifen. Dazu zählen zahlreiche mögliche Maßnahmen wie zum Beispiel Schutzplanken oder Geschwindigkeitsbegrenzungen. Nur wenn andere Maßnahmen nicht den gewünschten Erfolg bringen würden, ist das Entfernen von Bäumen in Erwägung zu ziehen. Sollen Bäume im Bestand aus Gründen der Verkehrssicherheit entfernt werden, sind die Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB) einzuhalten.

1. Inwieweit hat sich die Bundesregierung im Laufe der letzten fünf Jahre mit den Bundesländern darauf verständigt, dass die Länder ein Kataster für Alleen und einseitige Baumreihen entlang von Bundesfernstraßen nach einheitlichen Kriterien anlegen und pflegen?

Wenn nicht, warum?

2. Beabsichtigt die Bundesregierung den Aufbau eines Katasters für Alleen und einseitige Baumreihen an Bundesfernstraßen?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung plant keinen Aufbau eines Katasters für Alleen und einseitige Baumreihen an Bundesstraßen.

3. Wie bewertet die Bundesregierung den Nutzen einer Erfassung aller ursprünglich an heutigen Bundesfernstraßen angelegten Alleen anhand der Straßenbücher, die für alle Straßen die Angaben zum Aufbau inklusive der

Bäume und Meilensteine enthalten, sowohl für die Anlage des Alleenkatasters als auch für die Regionalplanung?

Die Erhaltung oder Sicherung der Alleen an Bundesfernstraßen erfolgt nach heutigen und zukünftigen Anforderungen an die Straßen; Aspekte der Verkehrssicherheit und des Naturschutz und der Landschaftspflege sind dabei zu berücksichtigen. Die historische Verbreitung der Alleen kann dabei ein Anhaltspunkt sein, ist aber nicht ausschlaggebend.

4. Wie viele Kilometer Alleen an Fernstraßen des Bundes gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell, aufgeschlüsselt nach Bundesländern und Bundesstraßen?
5. Wie viele Kilometer einseitige Baumreihen an Fernstraßen des Bundes gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell, aufgeschlüsselt nach Bundesländern und Bundesstraßen?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung führt keine systematischen Erhebungen über den Bestand der Alleen und einseitigen Baumreihen durch (vgl. Antwort zu Fragen 1 und 2). Auch die meisten Bundesländer führen keine systematischen Erfassungen über den Bestand von Alleen und einseitigen Baumreihen durch. Nach Aussage der für den Bund tätigen Länder können aber derzeit folgende Angaben gemacht werden; eine Aufschlüsselung nach einzelnen Bundesstraßen ist nicht möglich.

	Alleen	einseitige Baumreihen
Baden-Württemberg	keine Daten verfügbar	
Bayern (Erhebung 1997)	115 km	240 km
Berlin	0 km	0 km
Brandenburg (Stand 2009) (Neupflanzungen 2009–2012)	711 km +18 km	294 km +18,3 km
Bremen	0 km	0 km
Hamburg	0 km	0 km
Hessen	75 km	
Mecklenburg-Vorpommern* (Stand 2007)	ca. 710 km	
Niedersachsen (Stand 2011)	91 km	3 486 km
Nordrhein-Westfalen	keine Daten verfügbar (Kataster im Aufbau)	
Rheinland-Pfalz	keine Daten verfügbar	
Saarland	18 km	ca. 40 km
Sachsen	67 km	169 km
Sachsen-Anhalt	94 km	31,1 km
Schleswig-Holstein	keine Daten verfügbar	
Thüringen (Stand 2007)	155 km	unbekannt

Die Zahlen beziehen sich in der Regel auf Bundesstraßen außerorts.

* Stand 2007: 680 km; Veränderungen 2008 – 2012: 9 721 Bäume gefällt, 14 191 Bäume gepflanzt; entspricht einer geschätzten Länge 33,6 km

6. Wie erklärt die Bundesregierung, dass die Unterhaltungskosten für Allees und einseitige Baumreihen aus dem Titel Betriebsdienst Bundesstraßen

finanziert werden, dessen Mittel den Ländern nach einem Längenschlüssel zugewiesen werden, ohne dass dabei berücksichtigt wird, dass der dauerhafte Erhalt von Alleen und einseitigen Baumreihen einen deutlich größeren personellen, materiellen und finanziellen Aufwand erfordert, als der für Straßen ohne Baumbestand (für Pflege und Verkehrssicherung 17 bis 40 Euro pro Jahr und Baum nach Angabe der Bundesregierung aus dem Jahr 2007 – vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 16/6132; für 1 km Allee mit einem Pflanzabstand von 10 m in der Reihe durchschnittliche Planungskosten in Höhe von ca. 7 000 Euro sowie Herstellungskosten einschließlich dreijähriger Entwicklungspflege in Höhe von ca. 80 000 Euro nach Angaben des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg)?

7. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, den Bundesländern für die Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen die Mittel nach einem differenzierten Längenschlüssel für Bundesfernstraßen mit und ohne Baumbestand unter der Voraussetzung zuzuweisen, dass die Alleen und einseitigen Baumreihen in einem bundesweit einheitlichen Kataster erfasst sind?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung sieht kein Erfordernis, den Bundesländern Mittel für die Unterhaltungskosten für Alleen und einseitigen Baumreihen nach einem differenzierten Längenschlüssel mit und ohne Baumbestand für den Betriebsdienst der Bundesfernstraßen zur Verfügung zu stellen.

Es ist nicht zweckdienlich, alle landestypischen Merkmale und insbesondere regionalen Besonderheiten des Straßenkörpers explizit in die Berechnung der Mittelausstattung der Betriebsdiensttitel einfließen zu lassen. Darüber hinaus sind die Ausgaben für die Pflege und Unterhaltung von Alleen und einseitigen Baumreihen, die aus den Titeln des Betriebsdienstes zu bestreiten sind, gegenüber dem Gesamtausgaben der Betriebsdiensttitel – z. B. im Jahr 2012 über 1,1 Mrd. Euro – marginal. Die Herstellkosten werden aus den Titeln für den Neubau bzw. die Erweiterung und den Um- und Ausbau der Bundesfernstraßen finanziert. Die Planungskosten sind vom Grundsatz her den Verwaltungsausgaben zuzuordnen, die von den Bundesländern getragen werden. Des Weiteren können bei Bedarf die betrieblichen Unterhaltungsmittel im Rahmen der Deckungsfähigkeit innerhalb des Bundesfernstraßenhaushaltes verstärkt werden.

8. Inwieweit erkennt die Bundesregierung ein Hemmnis für den Erhalt von Alleen dadurch, dass bei Nachpflanzungen in der Reihe (und häufig auch bei versetztem Standort) ein Konflikt mit den Medienträgern dadurch entsteht, dass die Medienträger bestimmte Abstände und Schutzmaßnahmen ihrer Medienleitungen zu Lasten des Straßenbaulastträgers fordern, obwohl die Medien in aller Regel viele Jahre nach der Anlage der Allee in den Straßenraum gelegt worden sind?
9. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Forderung nach einer Änderung der Rechtslage in Bezug auf die Beseitigung dieses Hemmnisses und Lösung des Konfliktes zu Gunsten des Straßenbaulastträgers und damit der Allee?
10. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Forderung nach der für Medienträger verpflichtenden Installation von Schutzrohren für Medienleitungen?

11. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Forderung nach der Regelung einer für Alleebaumpflanzungen günstigen, weil konfliktfreien, Mindestdiefe für die Verlegung der Medienleitungen?
12. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Forderung, bei Neuverlegung von Leitungen in Alleen, flexible Leitungen statt mit Muffen verbundene Leitungen zu verwenden, um die Bildung von Zugschlingen und Druckstempeln durch die Baumwurzeln und damit das Hineinwachsen in die Leitungen zu verhindern?
13. Inwieweit gibt es seitens der Bundesregierung Überlegungen oder Gesetzesinitiativen, um die Konflikte von Baumstandorten und unterirdischen Ver- und Entsorgungsanlagen in Alleen aber auch im Falle von Einzelbäumen innerstädtisch zu lösen?

Die Fragen 8 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Versorgungsunternehmen haben gemäß § 8 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) ein unentgeltliches Nutzungsrecht (privat-rechtlicher Natur) für die Straßengrundstücke (Telekom: öffentlich-rechtliche Natur). Nach § 72 des Telekommunikationsgesetzes ist bei einer Änderung des Verkehrsweges die Telekommunikationslinie, soweit erforderlich, abzuändern oder zu beseitigen; der Nutzungsberechtigte hat die gebotenen Maßnahmen an der Telekommunikationslinie auf seine Kosten zu bewirken.

Bei Einbau von Medienleitungen in Bereichen mit vorhandenen Baumbeständen wird nach Möglichkeit ein bestandsschonender Einbau unter Einhaltung der geltenden Richtlinien und unter Berücksichtigung der spezifischen Rahmenbedingungen vor Ort vorgenommen. Dies kann auch die Verwendung von Schutzrohren oder im Einzelfall bei erhaltenswerten Einzelbaumbeständen die Durchführung von Unterpressungen bedeuten.

Bei Pflanzungen im Bereich von Leitungen ist bei Anwendung von geeigneten Schutzmaßnahmen (Wurzelschutzfolien oder Platten) auch ein Einbau im Nahbereich der Leitungstrassen möglich. Durch rechtzeitige Beteiligung der betroffenen Versorgungsunternehmen im Zuge der Planungen der Pflanzungen können Probleme vermieden werden.

Bei innerstädtischen Einzelbäumen können Gemeinden in Bebauungsplänen gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 18 des Baugesetzbuchs (BauGB) auch unterirdische Versorgungsleitungen festsetzen.

Eine Änderung der aktuellen Rechtslage ist nicht geplant.

14. Welche Erfahrungen mit der Richtlinie „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume“ (ESAB) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. in Bezug auf die Verminderung von Unfällen in Alleen liegen der Bundesregierung vor, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?
16. Welche Erfahrungen mit der Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS) in Bezug auf die Verminderung von Unfällen in Alleen liegen der Bundesregierung vor, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?

Die Fragen 14 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anzahl der Baumunfälle mit Personenschaden ist zwischen 2006 und 2011 deutlich von rund 15 200 Unfällen pro Jahr um 18 Prozent auf rund 12 500 Unfälle pro Jahr zurückgegangen. Für den gleichen Zeitraum ist die Anzahl der Baumunfälle mit Getöteten von rund 1 040 Unfällen pro Jahr um rund 22 Prozent auf rund 820 Unfällen pro Jahr zurückgegangen. Dennoch ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) der Auffassung, dass dem Unfallgeschehen im Zusammenhang mit Aufprall auf Bäume nach wie vor konsequent entgegengewirkt werden muss.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurden daher mehrere Technische Regelwerke erstellt, dabei wurden auch die Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes abgewogen.

Die wesentlichen Regelwerke zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind die „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume – ESAB“ aus dem Jahr 2006 (enthält u. a. Empfehlungen für Pflanzungen an bestehenden Straßen) und die „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme – RPS 2009“ (regelt die Aufstellung von Schutzeinrichtungen vor Gefahrenstellen im Seitenraum).

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an bestehenden Straßen sind die zuständigen Behörden gehalten, das Unfallgeschehen im Zusammenhang mit Bäumen sorgfältig zu überwachen und bei Bedarf geeignete Maßnahmen zum Schutz der Verkehrsteilnehmer zu ergreifen.

Aufgrund unterschiedlicher baulicher und verkehrlicher Rahmenbedingungen können die für die jeweilige Situation vor Ort am besten geeigneten Maßnahmen variieren. So sind an neuen Straßen und Straßen, die um- oder ausgebaut werden, ausreichende hindernisfreie Seitenräume vorzusehen oder bei Bedarf Schutzeinrichtungen zu errichten. Die gleiche Regelung gilt für die Neupflanzung von Bäumen an Straßen: Stellt eine Pflanzung eine potenzielle Gefahr für Verkehrsteilnehmer dar, ist diese durch Schutzeinrichtungen abzusichern.

Diese Regelung ist in dem Einführungsschreibens der „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme – RPS“ enthalten. Diese sind seit 2011 eingeführt, d. h. die Auswirkungen der Umsetzung greifen im Wesentlichen erst in Zukunft).

Neben der Aufstellung von Schutzeinrichtungen werden von den Ländern weitere Maßnahmen, wie zum Beispiel die Verringerung und Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im betreffenden Streckenabschnitt eingesetzt.

Die Auswahl von für den jeweiligen Einzelfall geeigneten Maßnahmen zum Schutz vor Baumunfällen treffen die örtlich zuständigen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden der Länder.

15. Welche Erfahrungen mit der ESAB der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. in Bezug auf den Erhaltungs- und Gesundheitszustand von Alleen an Bundesfernstraßen liegen der Bundesregierung vor, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?
17. Welche Erfahrungen mit der RPS in Bezug auf den Erhaltungs- und Gesundheitszustand von Alleen an Bundesfernstraßen liegen der Bundesregierung vor, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?

Die Fragen 15 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wie in der Beantwortung der Fragen 14 und 16 dargestellt, sind die ESAB und RPS nicht auf den Erhaltungs- und Gesundheitszustand von Alleen ausgerichtet. Derartige Betrachtungen liegen in der Zuständigkeit der Länder. Dem

BMVBS liegen auch keine Angaben diesbezüglich vor. Nach dem Merkblatt für den Straßenbetriebsdienst; Teil: Grünpflege ist durch regelmäßige und effiziente Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen sowie Erhaltung und Verjüngung der Bäume der Bestand der Grünflächen und damit auch der Erhaltungs- und Gesundheitszustand der Alleen dauerhaft zu sichern.

18. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Forderung nach einer Richtlinie mit Empfehlungen für den Winterdienst in Alleen an Bundesfernstraßen unter besonderer Berücksichtigung von Abstumpfungsmitteln, die im Gegensatz zum Auftausalz Natriumchlorid eine deutlich geringere oder besser keine schädigende Wirkung auf Alleebäume entfalten?

Der Einsatz von abstumpfenden Streustoffen wird allgemein auf Außerortsstraßen aus folgenden Gründen für nicht sinnvoll gehalten und deshalb auch für Alleen nicht zur Anwendung empfohlen:

- Abstumpfende Streustoffe besitzen generell nur eine sehr geringe Wirkung zur Griffigkeitserhöhung bei Glätte auf Straßen im Außerortsbereich. Nach wenigen Überfahrten von Fahrzeugen werden sie von der Fahrbahn geschleudert. Auf schnell befahrenen Straßen können abstumpfende Streustoffe durch Hochschleudern eine zusätzliche Gefährdung der Verkehrsteilnehmer darstellen. Feinkörnige Stoffe wie Sand sind zur Griffigkeitserhöhung ungeeignet.
- Für eine griffigkeitserhöhende Wirkung müssen sehr hohe Mengen abstumpfende Streustoffe ausgebracht werden. Die empfohlenen Mindestmengen betragen von 150 g/m² je Streueinsatz, besser wären 300 g/m². Splitt sinkt in aufstehendem Wasser oder im Eis nach unten und überfriert. Dadurch wird seine abstumpfende Wirkung aufgehoben. Diese kann erst wieder hergestellt werden, wenn auf die Eisschicht neuer Splitt ausgebracht wird. Die Streuungen müssen öfter als bei Tausalz wiederholt werden. Die Mengen setzen sich im Bankett ab und müssen nach einem Winter oder gegebenenfalls mehrfach in einem Winter zur Erhaltung der Entwässerungsfunktionen für die Straße wieder entfernt werden. Dies geschieht durch maschinelles Kehren und mechanische Bankettschälungen. Besonders die Schälung der Bankette ist für die Alleebäume mit einem erheblichen Verletzungsrisiko im oberen Wurzelbereich verbunden.
- Tausalz wird in wesentlich geringeren Mengen ausgebracht (Regelfall 5 bis 20 g/m², in Ausnahmefällen bis 40 g/m² pro Streuvorgang). Die Dosierung liegt oft unter der von Baumschützern geforderten Höchstmenge von 10 g/m² pro Streuvorgang. Die CO₂-Bilanz fällt bezogen auf die Anwendung (Herstellung, Transport, Lagerung und Ausbringung) für die abstumpfenden Streustoffe im Vergleich zu Tausalz wesentlich schlechter aus.
- Darüber hinaus führen glatte Straßen zum einen durch Unfälle zu Staus, zum anderen kommt es bei Straßen mit hoher Verkehrsbelastung zu glättebedingten Reduzierungen der Straßenkapazitäten, ebenfalls mit der Folge von Staus. Infolge der Staus entstehen deutlich höhere Abgasemissionen. Diese bedeuten zwar aufgrund der winterlichen Vegetationsruhe keine unmittelbare Gefährdung der Alleebäume, aber eine allgemeine höhere Umweltbelastung mit Folgen für alle Lebewesen.

19. In welchen Mengen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren in den Bundesländern im Rahmen des Winterdienstes auf Fernstraßen des Bundes Natriumchlorid oder andere Salze als Tausalz

eingesetzt (bitte nach Bundesländern, Jahren/Saison, Autobahn/Bundesstraße und, soweit verfügbar, Art des Auftausalzes aufschlüsseln)?

20. In welchen Mengen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren in den Bundesländern der Winterdienst auf Fernstraßen des Bundes mit alternativen Abstumpfungsmitteln vorgenommen (bitte nach Bundesländern, Jahren/Saison, Autobahn/Bundesstraße und, soweit verfügbar, Art des Abstumpfungsmittels aufschlüsseln)?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Den nachfolgend aufgeführten Tabellen sind die jährlich von den Ländern gemeldeten Taumittelverbräuche für die Winterhalbjahre 2007/2008 bis 2011/2012 zu entnehmen. Die endgültigen Zahlen für den Winter 2012/2013 liegen dem BMVBS noch nicht vor. Aufgrund organisatorischer Randbedingungen erfolgte von BW für die Winterhalbjahre 2007/2008 bis 2011/2012 keine Meldung für Bundesstraßen.

Bundesautobahnen															
Land	2007/2008			2008/2009			2009/2010			2010/2011			2011/2012		
	CaCl ₂ / MgCl ₂	NaCl	abstumpf. Stoffe	CaCl ₂ / MgCl ₂	NaCl	abstumpf. Stoffe	CaCl ₂ / MgCl ₂	NaCl	abstumpf. Stoffe	CaCl ₂ / MgCl ₂	NaCl	abstumpf. Stoffe	CaCl ₂ / MgCl ₂	NaCl	abstumpf. Stoffe
	t	1.000 t	t												
BW	3.155	21,8	0	8.136	50,2	4	8.985	82,2	0	5.134	67,3	0	3.007	29,0	0
BY	1.000	86,1	0	500	81,6	0	700	126,6	0	18	265,7	0	18	68,4	0
BE	0	1,4	0	4.292	0,0	0	--- *)	--- *)	--- *)	6.705	0,0	3	281	1,6	0
BB	0	11,6	0	0	27,6	0	839	40,7	0	0	35,2	0	0	11,9	0
HB	186	0,8	0	435	1,2	0	100	4,2	0	185	3,0	0	190	0,7	0
HH	624	1,6	0	--- *)	--- *)	--- *)	4.793	11,6	0	354	4,6	0	187	2,4	0
HE	3.491	15,2	0	7.108	32,7	0	12.027	59,8	0	7.619	50,0	0	5.401	14,4	0
MV	0	7,5	0	0	12,2	0	0	23,7	0	0	17,0	0	0	7,8	0
NI	1.490	16,4	0	2.200	24,8	0	3.100	35,3	0	7.011	79,0	0	0	19,7	0
NW	0	35,7	0	0	70,7	0	0	123,6	0	0	88,1	0	0	26,7	0
RP	5.253	21,5	0	8.813	33,9	0	23.087	54,4	0	17.295	50,5	0	0	20,8	0
SL	465	5,9	0	465	5,9	0	465	5,9	0	465	5,9	0	465	5,9	0
SN	212	15,0	0	2.201	31,8	0	2.355	41,6	0	1.910	44,4	0	911	16,8	0
ST	974	5,3	0	1.258	8,1	0	2.594	16,7	0	0	36,2	0	0	11,0	0
SH	312	3,6	0	706	7,9	0	1.688	24,7	0	1.237	18,7	0	1	6,3	0
TH	0	16,4	0	0	31,3	0	0	43,0	0	0	41,7	0	0	17,5	0
Σ	17.161	265,8	0	36.113	419,9	4	60.733	693,9	0	47.933	807,4	3	10.461	260,9	0

*) Aufgrund von Softwareumstellungen konnten in dem Winterhalbjahr keine Zahlen geliefert werden.

CaCl₂/MgCl₂: Calciumchlorid/Magnesiumchlorid

NaCl: Natriumchlorid

Bundesstraßen															
Land	2007/2008			2008/2009			2009/2010			2010/2011			2011/2012		
	CaCl ₂ / MgCl ₂	NaCl	abstumpf. Stoffe	CaCl ₂ / MgCl ₂	NaCl	abstumpf. Stoffe	CaCl ₂ / MgCl ₂	NaCl	abstumpf. Stoffe	CaCl ₂ / MgCl ₂	NaCl	abstumpf. Stoffe	CaCl ₂ / MgCl ₂	NaCl	abstumpf. Stoffe
	t	1.000 t	t												
BW															
BY	100	64,4	0	80	59,3	0	100	82,4	0	0	159,7	0	0	47,0	0
BE	0	0,2	0	673	0,0	0	--- *)	--- *)	--- *)	624	0,0	3	24	0,2	0
BB	0	6,20	0	0	15,0	0	1.421	24,6	119	0	18,5	0	0	6,6	0
HB	47	0,2	0	117	0,5	0	144	0,8	0	79	0,6	0	0	0,4	0
HH	66	0,2	0	--- *)	--- *)	--- *)	479	1,3	0	39	0,5	0	36	0,5	0
HE	2.250	15,5	70	4.371	28,9	0	5.452	43,8	0	7.385	37,0	0	4.476	12,9	0
MV	0	7,5	0	0	15,2	0	79	26,9	2	0	20,6	2	0	8,0	0
NI	0	17,4	0	0	33,1	0	0	43,2	0	0	75,0	0	0	21,1	0
NW	0	22,3	0	0	55,8	0	0	62,5	0	0	62,4	0	0	18,9	0
RP	0	31,1	0	0	53,0	0	0	62,6	0	0	57,5	0	0	20,7	0
SL	167	2,0	0	167	2,0	0	167	2,0	0	167	2,0	0	167	2,0	0
SN	506	17,4	14	1.979	33,4	17	1.755	33,1	17	1.590	30,4	526	865	16,4	55
ST	2.121	9,4	0	2.322	8,1	0	6.097	21,4	0	0	48,9	0	0	16,0	0
SH	308	3,4	0	654	7,7	0	1.272	117,6	0	997	14,2	0	1	5,6	0
TH	0	14,7	0	0	27,4	0	0	33,8	0	0	27,6	0	0	13,9	0
Σ	5.565	211,8	84	10.363	339,5	17	16.966	556,00	138	10.881	555,04	528	5.569	190,0	55

*) Aufgrund von Softwarestellungen konnten in dem Winterhalbjahr keine Zahlen geliefert werden.

CaCl₂/MgCl₂: Calciumchlorid/Magnesiumchlorid
NaCl: Natriumchlorid

21. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Vorgehen der Agrarverwaltung einiger Bundesländer in Bezug auf die unbürokratische Anerkennung von Agrarflächen, die für die Neuanlage oder Wiederherstellung von Alleen benötigt werden, als prämienelemente, und sieht sie darin eine grundsätzlich unterstützenswerte Vorgehensweise, um die Bereitschaft der Eigentümer und Nutzer landwirtschaftlicher Flächen, Anteile davon für die Anpflanzung von Alleebäumen zur Verfügung zu stellen, zu verbessern?

Im Rahmen der EU-Agrarförderung wurde die Gewährung von Direktzahlungen an landwirtschaftliche Betriebe und von bestimmten Zahlungen zur Entwicklung der ländlichen Räume seit dem Jahr 2005 u. a. daran geknüpft, dass bestimmte Landschaftselemente, die zu den landwirtschaftlichen Parzellen eines Antragstellers gehören, nicht beseitigt werden dürfen. Zu diesen geschützten Landschaftselementen gehören gemäß § 5 der Direktzahlungen-Verpflichtungenverordnung auch Baumreihen, sofern sie aus mindestens fünf linear angeordneten, nicht landwirtschaftlich genutzten Bäumen entlang einer Strecke von mindestens 50 Metern Länge bestehen.

Baumreihen, die diesem Beseitigungsverbot unterliegen, werden für o. g. Zahlungen in die förderfähige Fläche eingerechnet. Dies gilt auch, wenn eine solche Baumreihe auf einer landwirtschaftlichen Fläche neu angelegt oder wiederhergestellt wird. Damit wird zum Schutz dieser wichtigen Landschaftselemente beigetragen.

22. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der Neuanlage bzw. Wiederherstellung von Alleen als Ausgleichsmaßnahme im Rahmen der Eingriffs-Ausgleichs-Regelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz und Baugesetzbuch bei?

Bei Aufstellung von Bauleitplänen entscheiden die Gemeinden über den naturschutzrechtlichen Ausgleich eigenverantwortlich im Rahmen der planerischen Abwägung (§ 1a Absatz 3 BauGB). Das Abwägungsgebot des § 1 Absatz 7 BauGB ist Bestandteil der kommunalen Planungshoheit (Artikel 28 Absatz 2 des Grundgesetzes).

Die Neuanlage einer Allee ist als Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme denkbar; insbesondere zur Kompensation für die Beseitigung einer Allee. Allerdings ist zu beachten, dass Alleen als nutzungsgeprägte straßennahe Landschaftselemente nur eine eingeschränkte Kompensationswirkung für einzelne Funktionen des Naturhaushalts und das Landschaftsbild besitzen. Bei einer Anlage an einer Straße eines anderen Straßenbaulastträgers ist dies vorher abzustimmen.

