



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Oberste Straßenbaubehörden  
der Länder

nachrichtlich:

Bundesrechnungshof

Bundesanstalt für Straßenwesen

DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs-  
und -bau GmbH

**Betreff: Bäume an Straßen – Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Schutz der Alleen**

Bezug:

1. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 15/2006 vom 18.09.2006, S 11/7123.10/9/506413
  2. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 28/2010 vom 20.12.2010, StB 11/7123.11/2-02-1312656
  3. Rundschreiben vom 30.04.2014, StB 11/7121.2/2-2174774
- Aktenzeichen: StB 11/7123.10/9/2454681  
Datum: Bonn, 03.04.2017  
Seite 1 von 5

Nach der rückläufigen Unfallentwicklung bis zum Jahr 2013 liegt die Zahl von Baumunfällen im Jahr 2015 nunmehr erneut über den Zahlen von 2013. Auch im Jahr 2015 starben mehr als 600 Menschen nach einem solchen Unfall. Auf Landstraßen fällt der Anteil der bei Baumunfällen Getöteten mit rund 26 % am höchsten aus. Somit sind Baumunfälle nach Unfällen mit dem Gegenverkehr die zweithäufigste Todesursache auf Landstraßen. Aufgrund der bei Baumunfällen hohen kinetischen Energie fallen die Unfallfolgen überdurchschnittlich schwer aus. Kollisionen mit Bäumen neben der Straße finden dabei nicht nur nach Alleinunfällen mit Abkommen von der Fahrbahn statt, sondern können auch in Folge von Unfällen mit anderen Verkehrsteilnehmern, Wildtieren oder nach Pannen auftreten und deren Folgen verschlimmern.

Insgesamt ist der Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Aufprall an Bäumen weiterhin ein hoher Stellenwert beizumessen.

Dr. Stefan Krause  
Leiter der Abteilung Straßenbau

HAUSANSCHRIFT  
Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT  
Postfach 20 01 00  
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-5110  
FAX +49 (0)228 99-300-807-5110

ref-stb11@bmvi.bund.de  
www.bmvi.de





Seite 2 von 5

Demgegenüber sind Alleen und einseitige Baumreihen Teil des natürlichen und kulturellen Erbes vieler Regionen, 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.

Diskussionen der letzten Zeit zeigen Unklarheiten beim Umgang mit Bäumen, insbesondere Alleen, an Bundesfernstraßen im Zusammenhang mit straßenbaulichen Maßnahmen.

Zur Klarstellung bitte ich daher nachfolgende Hinweise zu beachten.

## **1. Umgang mit bestehenden Alleen**

### a) Betrieb und Unterhaltung (Grünpflege)

Bestehende Alleen sind im Rahmen der Grünpflege zu erhalten und in ihrer Funktion dauerhaft zu sichern (siehe Merkblatt für den Betriebsdienst; Teil: Grünpflege; Ausgabe 2006). Die Dauerhaftigkeit der Erhaltung gilt insbesondere, wenn Alleen als Gestaltungs-, Vermeidungs-, Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme planfestgestellt sind.

Die Grünpflege umfasst auch die Verjüngung (also Nachpflanzung) im Bestand. Diese Nachpflanzungen werden in den Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB 2006) erläutert<sup>1</sup>. Bei vitalen Alleen oder einseitigen Baumreihen kann in kleineren Baumlücken (bis 100 m) in der Regel in der alten Flucht nachgepflanzt werden. Solche Nachpflanzungen gelten grundsätzlich nicht als Neupflanzungen.

### b) Maßnahmen zur Unfallvermeidung

Soweit Bäume an bestehenden Bundesstraßen ein Sicherheitsrisiko darstellen können, sind Maßnahmen zur Verringerung von Unfällen mit Aufprall auf Bäume und der Unfallfolgen zu ergreifen. Die ESAB Kap. 3 „Maßnahmen zur Verringerung von Unfällen mit Aufprall auf Bäume und der Unfallfolgen“ sind anzuwenden. Darin werden diverse Maßnahmen zur Entschärfung unfallauffälliger Bereiche vorgegeben. Dazu zählen zahlreiche mögliche Maßnahmen wie zum Beispiel die Errichtung von passiven Schutzeinrichtungen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Sofern keine der in Kap. 3 der ESAB aufgeführten verkehrstechnischen oder verkehrsrechtlichen Maßnahmen geeignet bzw. angemessen

<sup>1</sup> Kap. 4 „Pflanzungen an bestehenden Straßen“





Seite 3 von 5

sen ist, das Unfallgeschehen wesentlich zu verbessern, gilt das Entfernen von Bäumen als „Ultima Ratio“. Nähere Erläuterungen werden in Kap. 3.9 der ESAB gegeben.

Das dauerhafte Entfernen von Bäumen ist in der Regel als Veränderung der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen kann („Eingriff“), einzustufen. Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen sind dann in angemessenem und zumutbarem Umfang vorzusehen; das Verhältnis bestimmt sich nach Landesrecht. Besondere Landesregelungen zu geschützten Biotopen oder geschützten Landschaftsbestandteilen sind zu beachten.

Die Errichtung von passiven Schutzeinrichtungen bietet sich auch zur Prävention in noch unauffälligen Bereichen an. Daher bitte ich grundsätzlich um Prüfung der Möglichkeiten zur Nachrüstung von Schutzeinrichtungen vor Hindernissen, auch in unauffälligen Bereichen.

### c) Umgang mit Bäumen bei Baumaßnahmen

Bei Neu-, Um- oder Ausbau von Straßen sind nicht nur neue, sondern auch schon bestehende Gefahrenstellen abzusichern. Hier gelten die Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009). Die RPS formulieren allgemeine Anforderungen zur Absicherung von Seitenräumen. Vorgaben zum Entfernen von Bäumen werden nicht gegeben.

Passive Schutzeinrichtungen sind vorzusehen, wenn Geschwindigkeit und Abstand dazu führen, dass eine Gefährdung von Fahrzeuginsassen oder Dritter vorliegt („Kritischer Abstand“ vgl. Kap 3.3.1.1 RPS). Für Hindernisse (Gefährdungsklassen 3 und 4) gilt der Abstand A.

Folgende Abstände A sind einzuhalten<sup>2</sup>:

- |                         |                 |            |
|-------------------------|-----------------|------------|
| - Straßen mit $V_{zul}$ | > 100 km/h      | A = 12,0 m |
| - Straßen mit $V_{zul}$ | 80 bis 100 km/h | A = 7,5 m  |
| - Straßen mit $V_{zul}$ | 60 bis 70 km/h  | A = 4,5 m  |

Soweit bei Neu-, Um- oder Ausbau von Straßen Bäume dauerhaft entfernt werden müssen, gilt das unter b) gesagte sinngemäß.

<sup>2</sup> gilt für Landstraßen; Angaben für Gleichlage (h=0), Damm/Böschungen ändern die Werte



Seite 4 von 5

## 2. Neupflanzungen von Bäumen und Alleen

### a) Neupflanzungen entlang von Bundesfernstraßen

Bei Neupflanzungen von Bäumen sind an Bundesstraßen folgende Bedingungen einzuhalten. Insbesondere für Autobahnen und für höhenfrei entworfene Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufen 1 und 2 werden erhebliche Investitionen zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Verflüssigung des Verkehrs aufgewendet. Die gewünschten hohen Reisegeschwindigkeiten resultieren in hohen Anforderungen an die Sicherheit der Straße:

- An Bundesautobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraßen ist auf Baumpflanzungen im kritischen Abstand generell zu verzichten.
- An übrigen Bundesstraßen sind Baumpflanzungen durch Schutzeinrichtungen abzusichern, wenn Pflanzungen in begründeten Ausnahmefällen innerhalb des kritischen Abstandes zum Rand der befestigten Fläche vorgenommen werden müssen. Bei den Abständen sind der Wirkungsbereich der Schutzeinrichtung und die Aspekte der betrieblichen Unterhaltung (vgl. Kap 3.3.1.3 und 3.3.1.4 RPS und 7.12 ESAB) zu beachten.
- Gleichermaßen können Neupflanzungen hinter bereits bestehenden Schutzeinrichtungen erfolgen.
- Möglichkeiten zur Neupflanzungen von Baumreihen ergeben sich auch auf Böschungen und auf der straßenabgewandten Seite von Radwegen. Durch die geometrischen Randbedingungen können hier die kritischen Abstände leichter eingehalten werden.

### b) Neupflanzungen im nachgeordneten Netz und abseits von Straßen

Unfallgefährdung, Bauvorhaben oder der „Generationenwechsel“ (hohe zeitlich enge Verluste aus Krankheits- oder Altersgründen) können dazu führen, dass bestehende Bäume oder Alleen ersetzt werden müssen. Dies sollte möglichst in einem räumlichen Zusammenhang erfolgen.

Bei derartigen Pflanzungen sollte geprüft werden, ob eine Pflanzung abseits von Bundesfernstraßen, z. B. an landwirtschaftlichen Wegen oder Radwegen, wegen der geringen Gefährdung von Verkehrsteilnehmern und der geringeren Beeinträchtigung für die Pflanzungen sinnvoller ist.

Bei einer Neupflanzung an anderen Straßen oder Wegen ist die Planung im Einvernehmen mit dem jeweiligen Baulastträger, den Eigentümern und der Gemeinde vorzunehmen und die Maßnahme an den übernehmenden Träger abzulösen.





Seite 5 von 5

Beispiele hierzu finden sich in Ländererlassen. So werden Kompensationsverpflichtungen teilweise über die Neuanlage von Alleeen oder einseitigen Baumreihen an Radwegen umgesetzt.

Wenn kein Bereich zur Anlage von Alleeen gefunden werden kann, sind auch Ersatzzahlungen nach dem jeweiligen Landesrecht (z. B. für einen Alleeenfonds) möglich.

Im Auftrag  
Dr. Stefan Krause



Beglaubigt:

*Meinhardt*

Angestellte

