

Bäume brauchen Freunde - NaturFreunde

Von Otto Rudeck

Bäume sollten die Chance haben, „alt wie ein Baum“ zu werden. Tatsächlich werden sie heutzutage aber kaum so alt wie ein Mensch. Sie sind faszinierende Lebewesen, friedfertiger und genügsamer als wir Menschen. Sie scheinen von nichts anderem als etwas Erde, Wasser, Luft und Sonne zu leben, setzen uns ihre biologischen Dienstleistungen nicht in Rechnung, entwickeln beeindruckende Vielfalt, Größe und Widerstandskraft. Ein Baum ist vielfältiger Lebensraum für Tiere und Pflanzen gleichermaßen, Insektenhotel, Bienenweide, Sauerstofffabrik, Staub- und Schadstofffänger, Lärm-, Wind-, Boden- und Sonnenschutz.

Trotzdem scheint es uns Menschen unheimlich schwer zu fallen, Bäume zu erhalten. Wald wird wegen der Holznutzung gepflanzt und wirtschaftlich genutzt, so dass Bäume ab einem Alter von 30 Jahren geerntet werden. Ab einem Alter von 80 Jahren werden Bäume aber erst richtig wertvoll für die Biodiversität. Anders ausgedrückt: Vögel, Fledermäuse, aber auch fast alle anderen Tiere und Pflanzen bekommen Wohnungsnot, zu wenig Nahrung oder sterben sogar aus, wenn der Wald zu stark bewirtschaftet wird.

Eine vielfältige Natur ist die Lebensgrundlage der Menschheit. Je älter ein Baum wird, um so mehr trägt er zur Erhaltung der Artenvielfalt bei und liefert kostenlos biologische Dienstleistungen. Reichen da die Ausgleichsleistungen von Investoren aus, auf die allgemein bei der Fällung von Bäumen verwiesen wird? Ich behaupte, dass wir viel zu wenig Naturkreisläufe erhalten. Wir haben in Deutschland zwar eine nationale Strategie zur biologischen Vielfalt von 2007, aber konnten damit leider das Artensterben bis heute nicht aufhalten. Gerne verweisen wir auf Sünden der Entwicklungsländer, die den tropischen Regenwald und die Umwelt nicht schützen, haben aber selbst unsere Urwälder beseitigt und fällen weiter alte, erhaltenswerte Bäume.

Biologische Vielfalt ist unbezahlbar und lässt sich schwer in Geldwert ausdrücken. So entsteht die Situation, dass die berechneten Vorteile und Gewinne einer Investition, einer Bebauung oder einer Straße jedem unter die Nase gehalten werden, der dagegen argumentiert, ohne dass die Verluste an Natur oder Artenvielfalt gleich wieder abgezogen werden können. Alte Bäume verursachen Kosten für Fällung, Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzpflanzungen; keiner berechnet aber ihren Nutzen für die Artenvielfalt und den Geldwert ihrer biologischen Dienstleistungen.

Statistiker und Medien reden häufig von Baumunfällen. Sind etwa die Bäume für die Verkehrstoten verantwortlich, und nicht menschliches Versagen, Fahrfehler und vor allen Dingen unangepasste Geschwindigkeit, Sekundenschinderei oder Raserei?

Bäume leiden unter Anfahrtschäden, Salz und Lauge vom Winterdienst sowie fast allen Straßenbaumaßnahmen. Kraftfahrer könnten sich mit einigem guten Willen an die Bedingungen einer schönen Allee anpassen, aber die Bäume kaum an die überhöhte Geschwindigkeit der Kraftfahrer und das Auftausalz oder die Lauge des Winterdienstes. Hier wäre eine Straßenverwaltung für biologische Vielfalt mit entsprechenden Maßnahmen gefragt, die auch Ansprüche der Biodiversität umsetzt. In Alleen sollte auf den Einsatz von Auftausalz und Lauge verzichtet werden wie es in Wintersportorten in den Alpen üblich ist, denn hier passen sich Autofahrer an die örtlichen Gegebenheiten an.

Wo gibt es eine „Straßenverwaltung für biologische Vielfalt“, die Herbstlaub, da wo möglich, bewusst liegen lässt, um den natürlichen Kreislauf der Düngung nicht zu unterbrechen und damit Nützlinge sowie Bodenleben auch als Nahrungsgrundlage für Vögel fördert?

Das Infrastrukturministerium und der Landesbetrieb für Straßenwesen beklagen die Kosten für unsere Alleen und fehlende Finanzierungsgrundlagen. Wurden aber schon einmal Fördermittel für alte Bäume im Rahmen der Erhaltung biologischer Vielfalt beantragt? Zum Beispiel für Bäume, die ab einem Alter von 100 Jahren weiter stehen bleiben dürfen. Das wäre ein Methusalemprojekt für die Sicherung von Artenvielfalt am Straßenrand. Es bedarf in den Straßenverwaltungen noch eines gründlichen Umdenkens in Richtung Nachhaltigkeit und Biodiversität. Denn derzeit fühlen sie sich vor allen Dingen der Beschleunigung des Verkehrs, breiten Straßen, der Wirtschaft und dem Fahrspaß der Autofahrer verpflichtet.

Alte und sogar hohle oder abgestorbene Bäume genügen der Verkehrssicherungspflicht, wenn man sie nach Erfordernis zurücksetzt, weil mit weniger Krone, weniger Blättern und weniger Höhe sich auch weniger Winddruck oder Gefahr aufbauen kann. Zwischen den alten Straßenbäumen sollten hier

schon junge Bäume nachgepflanzt werden, um bei Fällung bereits Ersatz bieten zu können. So sorgen wir auf natürliche Weise für Artenvielfalt im Sinne eines Kreislaufes der Natur. Bestimmte Insekten und ortstreue Holzkäfer wie Hirschkäfer, der Eremit, der Kardinal sowie der große Eichenbock, deren Larven in alten Bäumen eine Entwicklung von drei bis fünf Jahren durchmachen, sind vom Aussterben bedroht, weil es zu wenig alte Bäume gibt. An eine intakte Welt der Bodenorganismen in Symbiose mit den Wurzeln der Bäume denkt kaum jemand. Doch selbst in Deutschland wachsen unter Bäumen in Symbiose mit ihren Wurzeln die wertvollsten Pilze überhaupt, als Trüffel bekannt.

Alte Bäume zu ertragen dürfte überhaupt nicht schwer fallen. Vielleicht lässt sich eine Akzeptanz erhöhen, wenn alte oder abgestorbene Bäume Augen bekommen und einen freundlichen Ausdruck durch Gestaltung erfahren? Das würde den Straßenraum beleben und für Abwechslung sorgen.

Fragen, die wir uns stellen sollten:

1. Welche Geschwindigkeit sollte von der Straßenverwaltung auf Brandenburgs Straßen empfohlen oder vorgeschrieben werden?
Das wäre für mich die Definition einer „Überlebensgeschwindigkeit“, die nicht jeder Autofahrer neu ausprobieren muss, weil Unvernunft, Unerfahrenheit oder Sekundenschinderei schon genug Unfälle und Tote verursacht haben. Wer nie Zeit hat und lieber einem Geschwindigkeitsrausch unterliegt, soll genau wissen, welches Risiko er damit eingeht.
2. Sind die Bäume und Alleen in Brandenburg an 60% der Verkehrstoten schuld? So sieht die Schlussfolgerung aus, wenn in Statistiken und Medien von „Baumtoten“ und „Baumunfällen“ gesprochen wird. Die Ursache sind aber nicht friedliche alte Bäume, sondern Menschen, die sich überschätzen und ihre Geschwindigkeit nicht an die Gegebenheiten anpassen.
3. Wie viele Unfälle sind in Brandenburg durch umgestürzte Bäume oder herabfallende Äste hervorgerufen worden? Die Zahl dürfte sehr gering sein.
4. Haben Bäume als Teil der Natur, die immerhin Lebensgrundlage des Menschen ist, nicht mehr Respekt und Dankbarkeit verdient?
Als Trittstein der Biodiversität oder der Artenvielfalt sind alte Bäume nicht zu ersetzen. Bäume sollten bei Gefahren auf ein notwendiges Maß im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht zurückgesetzt und lediglich entsprechend der notwendigen Statik beschnitten werden. Die Praxis in den Straßenverwaltungen sieht leider anders aus.
5. Müssen wir überall und immer dem Wahn zur Beschleunigung des Verkehrs frönen, womit die Investitionen in Straßen und Schutzsysteme begründet werden?
6. Welche Geschwindigkeit müsste innerorts empfohlen werden, damit die Tötungswahrscheinlichkeit von Fußgängern gegen Null tendiert? Die Fähigkeit eines Autofahrers rechtzeitig zu bremsen erhöht sich leider nur mit abnehmender Fahrgeschwindigkeit.
Ich wohne in Neuenhagen bei Berlin, wo mit den Trainierbahnen der „Galopprennbahn Hoppegarten“ Pferde eine gewisse wirtschaftliche Rolle spielen. Auf dem Alten Gutshof wird deshalb für Fahrzeuge Tempo 10 ausgeschildert, den Pferden zuliebe. So eine Temporeduzierung sollte auch vor unseren Schulen und anderen Kindereinrichtungen zur Regel werden
Vor unseren Schulen sind jedoch weit geführte Absperrungen, Rohrrahmen, Ketten und Sicherheitszäune die Regel. Ich fühle mich auch als Fußgänger an Bahnhöfen und untergeordneten Kreuzungen reglementiert oder sogar eingesperrt. Alles zu meiner Sicherheit. Das erinnert mich ganz an die Leitplanken vor Bäumen.
7. Warum sind Kinder, Senioren, Behinderte und Radfahrer tendenziell die Verursacher von Verkehrsunfällen? Ich meine, weil sie sich nicht immer an die Regeln der „Geschwindigkeitslobby“ halten können.
8. Warum fühlen sich Autofahrer von Fußgängern und Radfahrern so behindert? Mit mehr Rücksichtnahme sollten sie sich für den Straßenraum und die Parkplätze bedanken, die Fußgänger und Radfahrer nicht belegen und damit auch für weniger Staus sorgen. Auch

Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer müssen Kfz-Verkehr mit Lärm, Schadstoffen und Unfällen aushalten und büßen Lebens- und Wohnqualität ein.

Otto Rudeck, Regionalgruppe Strausberg-Märkische Schweiz
Tel. 03342/ 20 38 10, Email: immer3otto@arcor.de



