



Können wir die vitale Lindenallee retten?

Stellungnahme

zu Erhalt und Weiterentwicklung des Allee- und Baumbestands der Seestraße Zeuthen

erstellt:



Dr.-Ing. Ditmar Hunger

Dresden, 31.08.2026

Stellungnahme zum Umbau der Seestraße in Zeuthen

Inhalt

1. Vorbemerkung	2
2. Anmerkung	2
3. Klimaschutz erfordert Baumerhalt	2
4. Zum Baumbestand an der Seestraße	4
5. Baumbestand historisch wertvolles Straßenraumelement und Kulturgut	5
6. Klimaschutz erfordert Erhalt und Erweiterung von Stadtgrün	7
7. Baumbestand ein wertvolles Biotop	10
8. EU erlässt Baumpflanz-Verpflichtung.....	11
9. Schachtungsarbeiten versus Wurzelschutz.....	12
10. Baumschonende unterirdische Verfahren der Leitungsverlegung.....	15
11. Paradigmenwechsel beim Umgang mit Regenwasser erforderlich	16
12. Einschätzungen zur vorliegenden Planung	17
13. Priorisierung des Altbaum- und damit Alleeerhalts einschließlich Lückennachpflanzung	21
14. Fazit	21

Anlagen

- 1 Moratorium vom 13.08.2026 an Gemeinderat Zeuthen inkl. 2 Anlagen zum Wurzelprojekt
- 2 Pflanzabstände zur Fahrbahn ab Gründerzeit bis heute (in Anlagen zum Wurzelprojekt enthalten)

1. Vorbemerkung

Die folgenden Darlegungen sind eine Eigeninitiative des [AlleenForum](#) Sachsen e. V.

Leider wurde uns die Problematik des unnötigen Fällens der vitalen Allee Seestraße erst nach dem Urteil des OVG bekannt. Daher ist es ggf. möglich, dass nachfolgend Aussagen getroffen werden, die mangels nicht vorhandenem umfassenden bzw. aktuellem Kenntnisstand ggf. nicht zutreffen, wofür vorab um Verständnis gebeten wird.

Zunächst haben wir gemäß einem unserer Vereinsziele als Sofortmaßnahme die an der Planung maßgeblich beteiligten bzw. dafür verantwortlichen Institutionen, hier Bürgermeister, Gemeinderat, Landrat und den Landesbetrieb Straßenwesen darauf aufmerksam gemacht, dass die Planung mangelhaft ist, weil sie u. a. dem Mythos folgt, dass beim grundhaften Ausbau und der Verlegung einer neuen Regenwasserleitung in der Fahrbahn liegende Wurzeln der Bäume so stark beschädigt werden, dass diese vorsorglich gefällt werden müssen. Diese **Annahme ist falsch, aber richtig ist, dass erfahrungsgemäß keine für den Baumerhalt nennenswert wichtigen Wurzeln in der Fahrbahn sind** und daher wie geplant **gebaut werden kann** und die **Bäume stehen bleiben können**.

Um das in Ruhe klären zu können, haben wir am 13.08.2026 ein **Moratorium** zur Aussetzung der geplanten Baumfällungen bis zunächst Anfang 2027 vorgeschlagen. **Damit verbunden** war die Übergabe von **Unterlagen**, welche unsere Einschätzung **zum mangelhaften Umgang mit der Wurzelthematik** vorab erläutert. Hiermit werden diese Aussagen ausführlicher untersetzt. Das Moratorium wurde in ähnlichen Schreiben an den Bürgermeister und den Gemeinderat von Zeuthen, an den Landrat sowie an den Landesbetrieb Straßenwesen gerichtet. Als Anlage 1 ist das an den Gemeinderat hier beispielhaft angefügt. Leider gibt es bis heute keinerlei Antworten bzw. Bestätigungen des Erhalts.

2. Anmerkung

Das [AlleenForum](#) Sachsen e. V. befasst sich u. a. mit Erhalt und Erweiterung von Außerortsalleen, aber in letzter Zeit – quasi einem notwendigen Handlungsbedarf entsprechend - verstärkt mit dem Erhalt innerörtlicher Alleen bzw. dem Verhindern nicht notwendiger Fällungen.

Dabei stehen gründerzeitliche Alleen, deren Bäume oft über hundert Jahre alt sind, nicht selten hinsichtlich Fällens in der Diskussion. Das meist wegen Straßenausbau- bzw. -verbreiterungsmaßnahmen oder geplanter Leitungsverlegungen bzw. Sanierungen. Bei näherer Betrachtung lässt sich jedoch meist nachweisen, dass die baulichen Maßnahmen, ggf. mit Modifizierung der Entwurfslösungen, bei Erhalt der Bäume realisierbar sind und die Allee gerettet werden kann.

Zunächst genannte Fällgründe ergeben sich u. a. aus mangelnder Koordinierung unterschiedlicher Gewerke bzw. Aufgabenstellungen oder behördlicher Zuständigkeiten, bei denen nicht der Baum- bzw. Alleeerhalt als oberstes Ziel, sondern die Durchsetzung der jeweiligen spartenbezogenen Zielstellungen bzw. Vorschriften etc. im Mittelpunkt stehen.

Leider wird auch nicht selten das „vorsorgliche Fällen“ der sowieso „alten Bäume“ als einfachste Lösung angesehen. Dabei wird manchmal die Vitalität und vor allem auch die Lebenserwartung schlechter eingeschätzt als vorhanden, um die Fällgründe¹ zu verstärken.

3. Klimaschutz erfordert Baumerhalt

Mit einem zu frühen Fällen der besonders wertvollen Altbäume gehen deren für den Klimaschutz und insbesondere in den Städten für den Hitzeschutz (Schatten, Abkühlung) sowie das Mikroklima (Staubbindung, Luftbefeuchtung, Lebensraum für Tiere) wichtigen Leistungen verlustig. Dabei geht der Glaube einher, dass durch Ersatz mit neuen Bäumen Ausgleich geschaffen wird und zudem die naturschutzrechtlichen Vorgaben erfüllt werden.

¹ Es kommt leider nicht selten vor, dass Planende und Begutachtende den Baumzustand eher schlechter darstellen bzw. es vermeiden, positiver darzustellen, um angeblich später nicht in Haftung genommen werden, wenn doch mal ein Baum bei einem Sturm umfällt, was nicht voraus gesagt werden konnte. Oder es tun, weil es vom Auftraggeber erwartet wird. Es kommt aber auch vor, dass fachliches Detailwissen fehlt und mit der negativeren Beurteilung auf die „sichere Seite“ gegangen wird. Zudem gibt es z. T. Fällwilligkeit aus Verwaltungshandeln heraus, um Arbeiten und Kosten für Baumpflege etc. Einsparen zu wollen oder dem Druck von Anwohnern nachzugeben, weil diese sich über zu viel herunter fallendes Trockenholz und Laub sowie leider auch Schatten beschweren.

Kaum beachtet bzw. nicht korrekt erkannt wird dabei, dass sich die Altbäume zu-
meist in einer Lebensphase mit höchster ökologischer Leistung befinden und noch einige Jahrzehnte
weiter ihre Wohlfahrt für unsere Lebens- und Aufenthaltsqualität liefern können.

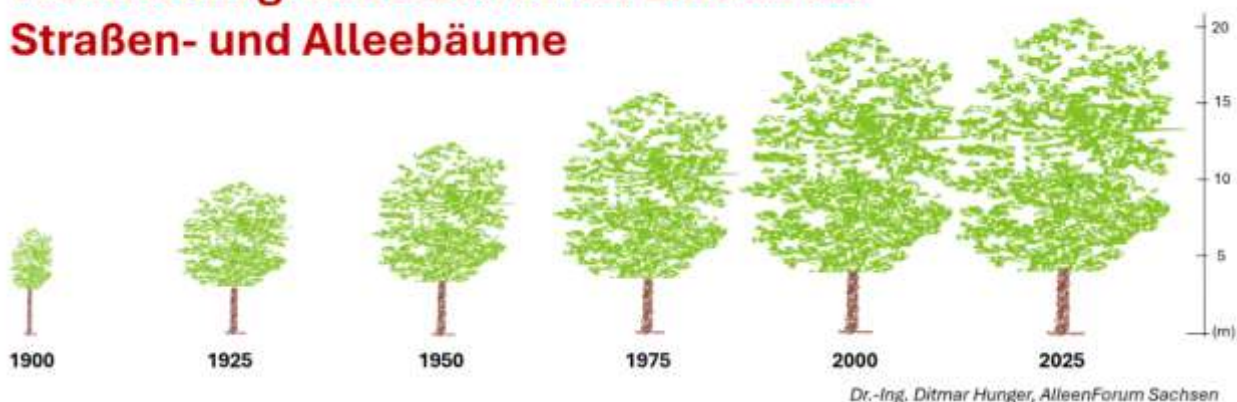
Dabei funktionieren sie als natürliche **Klimaanlage**, ohne Elektroenergie zu verbrauchen, aber CO² wirk-
sam binden und Frischluft erzeugen.

Wenig bekannt ist diesbezüglich auch, dass die Jungbäume mindestens 40 bis 50 Jahre brauchen, um
langsam an die Leistung der ca. 100-jährigen Altbäume heranzukommen. So ergeben Bilanzen der **öko-
logischen Leistung**, dass **je Bestandsaltbaum als Ersatz mindestens 30 bis 400² Jungbäume** je
nach Art, Wuchszustand usw. gepflanzt werden müssten.

Leider berücksichtigen das die deutschen naturschutzrechtlichen Ausgleichregelungen wenig, sind sie
doch im (ökonomischen) Kompromiss entstanden.

So wird je nach örtlicher Baumschutzsatzung gemeint, mit einem neuen Baum (manchmal auch etwas
mehr) Ausreichendes getan zu haben. Wie die nachfolgende Abb. 1 zum Wachstum der Linde verdeut-
licht, braucht es aber 80 bis 100 Jahre, bis der neue Baum die Leistung des gefälltten alten ersetzt.

Wachstum gründerzeitlicher Linden als Straßen- und Alleegebäume



Wachstumsverlauf gründerzeitlicher Linden

Hierbei handelt es sich um Bäume in unversiegelten Flächen mit Wachstumsentwicklungen, die von frühe-
ren Wetterverhältnissen mit ausreichenden regelmäßigen Regenfällen, kalten Wintern, späteren Frühlin-
gen und zeitigeren Herbst- und Winteranfängen geprägt waren.

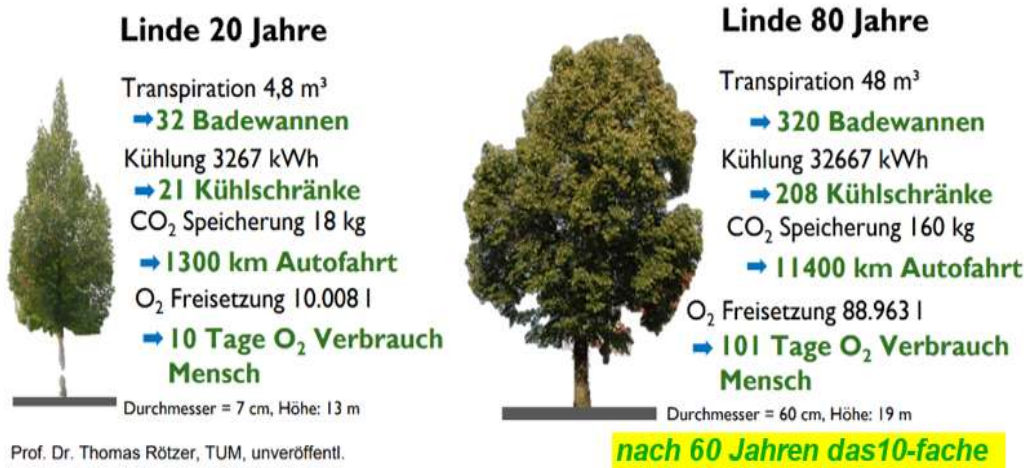
Gemäß der aktuellen Klimaveränderung, bei der weniger gutverteilte und durchschnittlich geringere Re-
genfälle bei gleichzeitig extremen Hitzebelastungen üblich geworden sind, kommt es nicht selten vor, dass
Bäume wortwörtlich hungern und daher ihre Photosynthese als Überlebensstrategie pausieren lassen
müssen etc. Kommt das über Jahre verteilt öfter vor, kann es auch zum Absterben einst vitaler Bäume
führen. Andererseits ist aber auch eine Erholung bzw. Revitalisierung möglich. Wichtig ist dabei besonders
die Wurzelform (Flach-, Herz-, oder Tiefwurzler) sowie die Standortbedingungen einschließlich Wasser-
versorgung usw.

Letztlich kommt es schon bei jungen Bäumen gelegentlich zu Vergreisungen – vom sporadischen Abster-
ben einzelner Äste abgesehen – die das jährliche Längen- und Breitenwachstum gegenüber den sonst
üblichen Umfängen einschränken. Sie wachsen dann eben nicht in diesem Maße, wie im obigen Bild 1
dargestellt. Andererseits schaffen es manch Jungbäume nicht, die Klimabelastungen zu verkraften, was
u. a. an den typischen hitzebedingten Rindennekrosen zu sehen ist, wenn der notwendige Hitzeschutzan-
strich fehlt oder andere Anwachspflegemaßnahmen ausbleiben. Auch extreme Sonnenbestrahlung kön-
nen die jungen Blätter so aufheizen, dass Verwelkung und letztlich Baumsterben einsetzt, können die Blät-
ter doch nicht wie die Stämme mit Sonnenschutz behandelt werden. Daher ist inzwischen auch das früher
verpönte Pflanzen von Jungbäumen zwischen Altbäumen akzeptiert, schützt hier doch deren Schatten
den Nachwuchs.

² Ergibt sich aus den jeweiligen Kronenoberflächen. Siehe auch Roloff, Deutsches Bauminstitut 2023.

Insgesamt ist also besonders wichtig, die äußerst wertvollen Altbäume, gerade weil sie frühere Wetterunbilden überstanden und den schädlichen neuen Klimaveränderungen der letzten Jahre standgehalten haben und daher wahrscheinlich weiter wachsen werden, zu erhalten. Unterstützung dabei durch entsprechende Pflege, brauchen sie dennoch.

Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht die hohe und mit zunehmenden Alter ansteigende ökologische Systemleistung von Altbäumen.



Ökosystemleistungen
von Linden im Alters-
vergleich

4. Zum Baumbestand an der Seestraße

Die zumeist sehr vitalen ca. 90-jährigen Linden befinden sich in ihrer Höchstleistungsphase. Dabei darf davon ausgegangen werden, dass sie das hinsichtlich ihrer Lebenserwartung überwiegend noch mindestens weitere 20 bis 30 Jahre leisten können. Wichtig dafür ist die Sicherung einer guten Luftversorgung der Wurzelräume durch geringe Neuversiegelung im Seitenraum sowie einer weiterhin ausreichenden Wasserversorgung. Für letztere ist zunächst erforderlich, beim geplanten Straßenumbau zumindest das bisherige Versorgungsniveau zu halten, welches durch eine weitgehende Versickerung infolge nicht vorhandener Regenwasserkanalisation gegeben ist. Das dadurch den Bäumen bisher mehr oder weniger zur Verfügung stehende Regenwasser des Fahrbahngebietes darf ihnen also nicht entzogen werden. Das schließt den Wasserentzug durch eine neue, bisher nicht vorhandene Regenwasserkanalisation aus und erfordert beim Straßenumbau Lösungen zur Versickerung. Demgegenüber könnten die Altbäume den Entzug überstehen, indem sie einerseits ihre Wurzeln im Seitenraum, wenn möglich, weiterentwickeln und andererseits im Kronenbereich Totholz entwickeln werden. Dem zu begegnen, müssten die Kronen vorbeugend zurück geschnitten werden. Erfahrungsgemäß können das die als schnittverträglich bekannten Linden gut überstehen.

Gemäß ihrer Wirkung als **Klimaanlage** mit einer **überschirmenden Kronenfläche** (Schatten) von geschätzt **25.000 m²** erbringen die **261 Allee-bäume³** mit ihren **Ökosystemleistungen** bzw. deren **Wohlfahrt** – einen wichtigen Beitrag (Frischluftproduktion, Temperaturreduktion etc.) beim Bewältigen der Klimaveränderungen mit langen Trocken- und Hitzeperioden.

Sie sichern dabei den anliegenden Gebäuden und deren Freiflächen eine hohe Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken zudem durch ihre Geschlossenheit in die benachbarten Gemeindegebiete hinein. Ebenso ist ihre Rolle als Wegevernetzung für die Tierwelt nicht zu unterschätzen.

Geplanter Ersatz reicht nicht zum Ausgleich

Hinsichtlich des vorgesehenen naturschutzrechtlichen „Ersatzes bzw. Ausgleichs“ mit einem, über den 1-zu-1-Ersatz hinausgehenden 1-zu-1,75-Ersatz und somit **493 Bäumen** – wovon **vor Ort nur 251** gepflanzt werden sollen – ist keinesfalls die verlorene Ökosystemleistung ausgeglichen, braucht es doch für die hier vorhandenen meist prächtigen Altbäume mindestens zwischen 40 und 50 junger Bäume, sodass eigentlich ca. **10 bis 13.000 neue Bäume** gepflanzt werden müssten. Hierzu sei angemerkt, dass ge-

³ Leider sind die Zahlenangaben zu den Bäumen in den verschiedenen Planunterlagen nicht ganz eindeutig, sodass um Verständnis gebeten wird, wenn Differenzen entstehen.

mäß einer Untersuchung der TU Dresden der Ausgleichsbedarf bei frei stehenden Altbäumen ins hundertfache gehen kann, wie Roloff⁴ anhand einer 80-jährigen Stieleiche darstellt, bei der **400 Jungbäume** als Ausgleich erforderlich sind. Allerdings steht hier der Baum innerhalb einer Grünfläche, sodass diese über eine ideale Wurzelausbreitung verfügt und gut mit Luft, Wasser und Nährstoffen versorgt ist. Insofern kann mit den demgemäß **104.400 Ersatzlinden nicht argumentiert** werden.

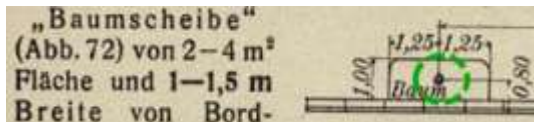
5. Baumbestand historisch wertvolles Straßenraumelement und Kulturgut

Ausdrücklich sei darauf hingewiesen, dass der **Altalleebestand** der Seestraße ein **historisch wertvolles Kulturgut** ist, welches die Qualität der städtebaulich-räumlichen Situation entscheidend prägt.

Die Alleestraßen, ob nun als reine Wohn- oder Sammelstraße sind typisches historisches Gestaltungselement der Siedlungsgebiete in Berliner Randgebieten sowohl innerhalb als auch außerhalb der Stadt, wie z. B. in der Gemeinde Zeuthen.

Die Seestraße selbst ist ein Ergebnis klassischer Stadt- bzw. Bebauungsplanung im Zusammenhang mit der Berliner Vorort- und Villenentwicklung, die Ende des 19. Jahrhunderts einsetzte, verstärkt durch den in dieser Zeit geschaffenen Bahnanschluss. Dafür wurden Grundstücke entlang des Zeuthener Sees parzelliert und dabei die Seestraße als quasi rückwärtige Erschließung konzipiert und mit relativ geradlinigem Trassenverlauf festgelegt.

Wie in diesen Gründerjahren üblich, wurden dabei generell Alleeebäume im preußischen **Abstandsmaß** von **8,0 m** eingeordnet.



Auch die Baumscheiben waren wie links dargestellt, typisiert.

Baumscheiben historisch und heute

Nicht daran gedacht wurde dabei, dass die Bäume mit zunehmenden Alter infolge Dickenwachstum nicht nur den schmalen Raum ausfüllen, sondern auch die Borde wegdrücken oder bei massiv gebauten Bordsteinen sich über diese hinauswellen werden, wie rechts gezeigt⁵.

Bei einer späteren Freilegung bei einer Leitungsverlegung zeigte sich, dass keine Wurzeln in die Fahrbahn hinein gewachsen waren.



Ebenso war es bei der Ahornallee in Erkner, wo das Dickenwachstum die Borde weggedrückt hatte, ohne dass in der Fahrbahn Wurzeln vorhanden waren.

Hier wurde die Fahrbahn verschmälert, sodass der Wurzelraum sich Richtung neuem Bord hin erweitern bzw. verjüngen konnte, was für den Baum lebensverlängernd ist. Dass überdies nun durch Tieferlage der Baumscheibe und ge-



schlitzter Borde das Regenwasser der Straße dem Baum mehr zugutekommt, ist eine weiterer Profit für das Baumwohl.

Die Bäume an der Seestraße haben sich zumeist noch relativ wenig verdickt, so dass die Borde noch relativ gering verändert worden sind, wie die 2 Bilder zeigen.

Hier wäre bereits mit der vorgesehenen Breitenreduktion auf 6,5 m den Baumstämmen Dickenwachstumsraum für weitere Jahrzehnte geschaffen und das Baumleben ohnehin verlängert.

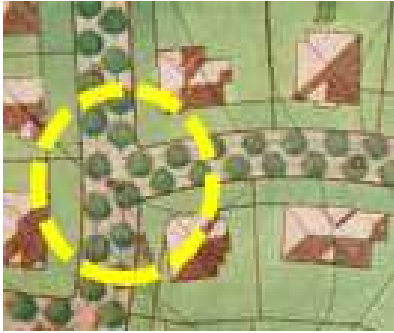


⁴ Roloff, A. Neue Erkenntnisse über den Wert alter Bäume und ihren angemessenen Ersatz nach Fällungen, Deutsches Bauminstitut online 09.09.2023

⁵ Ein typisches Bild in vielen Städten mit gründerzeitlicher Alleepflanzung. Hierzu ist anzumerken, dass es eben das Dickenwachstum ist und zumeist nicht die angeblich in der Fahrbahn liegenden Wurzeln sind, welche die Borde wegdrücken.

Hinsichtlich der o. g. früher geringen Abstände zur Fahrbahn ist anzumerken, dass auch heute aus Platzgründen mit solch geringen Abständen gepflanzt wird, wie in Anlage 2 dargestellt ist.

Aber hierbei gilt richtigerweise das Prinzip, besser überhaupt zu pflanzen als gar nicht. Dabei kann als Entschuldigung davon ausgegangen werden, dass die heute gepflanzten Bäume trotz größerer Volumina der Baumgruben wahrscheinlich nicht mehr die Ausmaße der Altbäume erreichen werden, sei es wegen der sich verschlechternden Klimabedingungen oder des allgegenwärtig höheren Versiegelungsgrades im öffentlichen Raum etc.



Ein wesentlicher Vorzug der gründerzeitlichen Alleepflanzungen war, dass die Bäume neben geringen Abständen untereinander, ohne Rücksicht auf sogenannte Verkehrsleiteinrichtungen, oder Sichtdreiecke auch an Knotenpunkten konsequent gepflanzt wurden, sodass die Überschirmungswirkung der Bäume dem kompletten Straßenraum zugutekam. Auch gab es keine Parkstellflächen und überbreite Grundstückszufahrten, die heute manch Baumpflanzung verhindern. Geregelt hingegen waren die neben den Bäumen im Seitenraum oder der Fahrbahn liegenden Ver- und Entsorgungsleitungen. Insofern kann bei Alleerevitalisierungsplanungen davon ausgegangen werden, dass die früheren Bau-

machsen meist noch leitungsfrei sind und der Historie entsprechend nachgepflanzt werden kann.

Das lange Leben der noch stehenden Altbäume wurde auch dadurch begünstigt, dass damals die Seitenräume zunächst unbefestigt blieben, während die Fahrbahnen zuerst als sandgeschlämmte Schotterdecken errichtet wurden und das Regenwasser dabei in Gräben bzw. Mulden geleitet wurde. Eine gute Versickerung zugunsten der Bäume war durch den sandigen Boden garantiert.

Interessant ist, dass die Fahrbahn der **Seestraße** erst 1925 mit Natursteinkleinpflaster belegt und dabei wie zuvor keine Regenwasserkanalisation errichtet wurde. Davon profitierten die wahrscheinlich mit oder kurz nach dem Straßenbau gepflanzten Bäume bis heute. Insofern könnten die Altbäume inzwischen bereits als Hundertjährige eingeordnet werden.

Vom o. g. 8,0-m-Regelabstand ausgehend dürften auf den 2,3 km der Seestraße vor hundert Jahren zwischen **500 bis 550 Bäume gepflanzt** worden sein, wovon infolge von langjährig entstandenen Lücken die aktuell zur Fällung vorgesehenen **261 übrig geblieben** sind.

Es ist daher verwunderlich und nicht nachzuvollziehen, dass mit der aktuellen Umplanung der Straße nicht versucht wird, die alten **Lücken mit 240 bis 290 Bäumen** zur Wiederherstellung des alten Alleebestands zu **schließen**.

Mit den gemäß LBP geplanten nur **256 Bäume neu** zu pflanzenden Bäumen und dem darüber hinaus gehenden rechnerischen Ersatzausgleich von **174 an anderen Zeuthener Straßen**, also **gesamt 430** Bäumen zeigt sich, dass bei der vorliegenden Planung in keiner Weise angestrebt wurde, eine als vollwertig geltende Allee wieder herzustellen, geschweige denn, sich auf historische Aspekte der Zeuthener Straßenraumgestaltung mit ihren geschlossenen gründerzeitlichen Allees zu besinnen. Insofern ist auch der LBP bzw. Landschaftspflegerische Begleitplan in seinen Ergebnissen als mangelhaft zu bezeichnen, wie später folgend erläutert wird.

Wie den Straßenentwurfplänen zu entnehmen ist, resultiert die geringe Anordnung neuer Bäume daraus, dass Grundstückseinfahrten zu Lasten von Bäumen zu breit gestaltet werden oder – als Ergebnis von Umgestaltungen der 90er Jahre, wo Parkstellflächen mit einem Baumabstand von rd. 17 m angeordnet worden sind oder für die Einordnung von Fußgängerquerungsanlagen sowie des Kleinen Kreisverkehrs am Bauende zu wenig auf den Erhalt der Altbäume geachtet wurde, aber auch nicht – da deren Erhalt sicher als Planungsgrundlage gar nicht vorgesehen war – bei der Variante Neupflanzung sich auf die Einordnung von neuen Bäumen konzentriert hat und ggf. sparsamer mit den Verkehrsflächen umgegangen ist.

Gar nicht akzeptabel ist, dass bei den Abschnitten, wo Grün- bzw. Waldflächen angrenzen, nur einreihig eine Baumreihe gepflanzt werden soll.

Insgesamt muss konstatiert werden, dass bei den geplanten Neupflanzungen das Ziel einer Revitalisierung der ursprünglichen Allee als ortstypisches Straßenraumgestaltungsprinzip offenbar nicht angestrebt wurde. Dabei wurde auch die Chance vertan, den mangelhaften Umgang mit dem kulturellen Erbe in der

Vergangenheit, wo abgängige Bäume nicht zeitnah ersetzt wurden, wieder gut zu machen und damit heute, wo im Zuge der Klimaverschlechterung um jeden alten Baum gerungen werden sollte, das Richtige zu tun.

Planung würdigt historische Aspekte zu gering

Wie der Einblick in die Planunterlagen ergibt, spielten – wie bereits zuvor beschrieben - die historischen Aspekte bzw. eine Einordnung der Allee als Kulturgut kleine Rolle. So wird im Erläuterungsbericht unter *Pkt. 5.4 Kultur- und sonstige Sachgüter sowie unter 2.2.5 Landschaftsbild / Ortsbild und Erholungswert der Landschaft* dazu nichts erwähnt. Lediglich im Landschaftspflegerischen Begleitplan wird unter Pkt. 4.1.5 folgendes geschrieben:

4.1.5 Landschaftsbild / Ortsbild und Erholungswert der Landschaft

Die vom Vorhaben betroffenen 261 Bäume sind überwiegend Bestandteil einer gemäß § 17 BbgNatSchAG geschützten Allee. Diese stellt eine bedeutende, das Ortsbild prägende Struktur dar. Der **Verlust des ortsbildprägenden Straßenbaumbestandes** ist eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschafts- bzw. Ortsbildes (1L).

Schlussfolgerungen daraus hinsichtlich eines Orientierens auf den Erhalt der Allee erfolgen jedoch nicht, vielmehr wird in den Maßnahmekonzepten der Ersatz-Ausgleich mit neuen Bäumen als Lösung präsentiert.

Ähnlich wird die ökologische Bedeutung der Allee unter *Pkt. 5.1.2 Umweltauswirkungen* wie folgt herabgespielt:

Als geringfügig negative Auswirkung kann der Verlust der alten Alleebäume gesehen werden, die heute den Charakter der L 401 mit prägen. Als Ausgleich ist die Neuanpflanzung von 256 Bäumen an der L 401 vorgesehen.

Dagegen wird zuvor die Straßenerneuerung mit überwiegend positiven Effekten wie folgt beschrieben:

Die Erneuerung hat überwiegend positive Auswirkungen sowohl auf Wohn- und Wohnumfeldfunktion als auch auf Gesundheit und Wohlbefinden: die Fahrbahn der L 401 erhält einen gleichmäßig ebenen bituminösen Belag anstelle der vorhandenen Pflasterbefestigung, so dass die Lärmbelastigungen verringert werden. Heutige unangepasste Geschwindigkeiten werden durch geschwindigkeitsdämpfende Elemente wie Querungshilfen gemindert. Zudem werden die Verkehrssicherheit und der Komfort für Fußgänger und Radfahrer durch die Neuanlage und Glättung der Oberfläche von Fuß- und Radwegen verbessert. Diese Punkte tragen zur Verbesserung von Gesundheit und Wohlbefinden sowie von Wohn- und Wohnumfeldfunktion bei. Eine Zunahme des Verkehrs mit damit einhergehenden Belastungen ist durch die Erneuerung nicht zu erwarten.

Selbstverständlich reduziert Bitumen den Lärmpegel um ca. 3 dB, jedoch wird dies durch danach erhöhte Fahrgeschwindigkeiten – infolge des glatteren Belags – teilweise wieder kompensiert. Daher sollte demgemäß eine Tempo-30-Regelung eingeführt werden. Das Gegenteil ist jedoch mit dem Beseitigen der aktuellen Tempo-30-Regelung vorgesehen.

Sicher erhöhen neue Gehwegbefestigungen den Komfort für Fußgänger und Radfahrer, jedoch ist dazu nicht erforderlich, alle alten Alleebäume zu fällen etc. Je nach Art und Weise und Intensität, der die Gehwegbelege beeinträchtigenden Wurzelausbreitungen gibt es bauliche Möglichkeiten, die erforderliche Ebenheit herzustellen, wobei der Hocheinbau in Verbindung mit Versickerungslösungen vorn ansteht, Davon abgesehen ist es auch möglich, Wurzeln zu entfernen soweit diese nicht standsicherheitsrelevant sind, was zumeist der Fall ist.

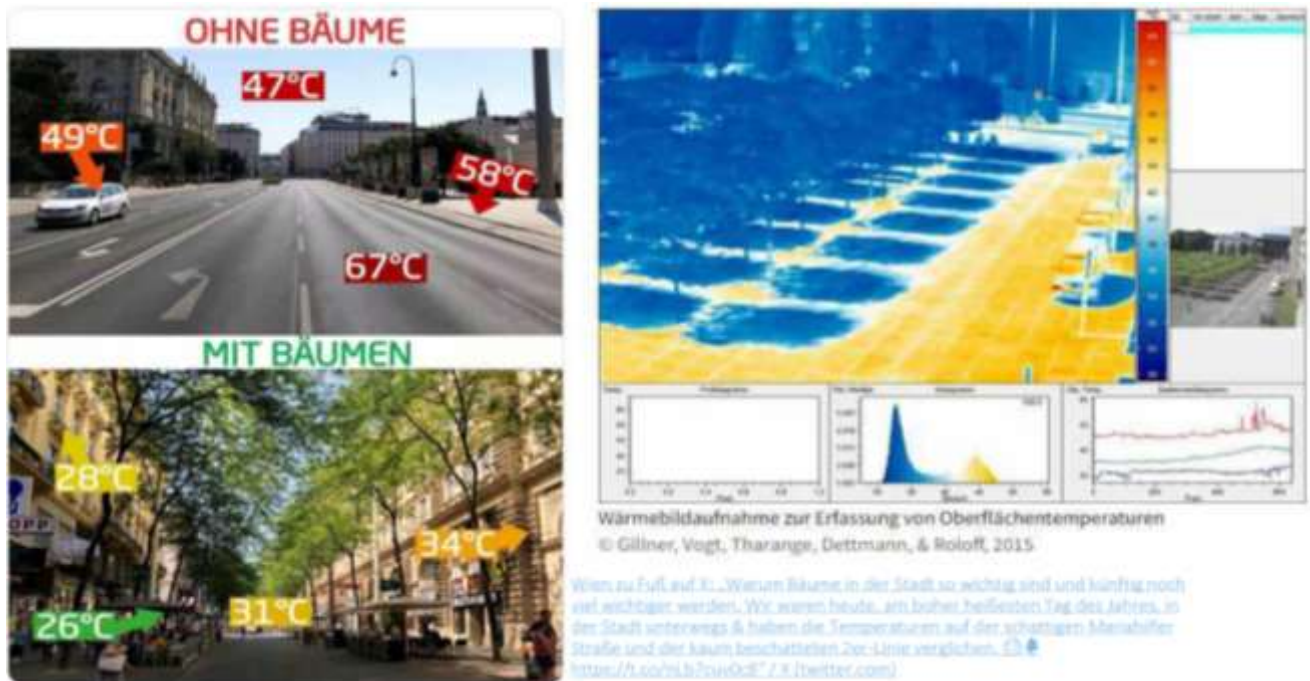
6. Klimaschutz erfordert Erhalt und Erweiterung von Stadtgrün

Unter Beachtung der zunehmend stärkeren negativen Folgen der Klimaveränderung auf das Wohnumfeld⁶ (Hitzestress, Baumsterben infolge Trockenheit, Verlust an Biodiversität etc.) und insbesondere auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität der Wohnbevölkerung, wie hier in der Seestraße – muss das Prinzip des

⁶ Beispielsweise wird sich durch den Verlust der Altbäume bzw. der dann fehlenden Beschattung die Umgebungstemperatur an heißen Sommertagen um ca. 5 bis 10 Grad Celsius erhöhen und die Luft trockener bzw. staubiger werden.

unbedingten **Erhalts von Grünmasse, insbesondere von Altbäumen vor Ort**, die noch viele Jahre ihre Leistung erbringen können - vorn anstehen.

Nachfolgend sind die starken Einflüsse von Straßenbäumen auf die Umgebungstemperatur dargestellt.



Temperaturreduktion durch Straßenbäume



Die Kronen der alten Linden in der Seestraße⁷ (Bild links) sind art- und altersgemäß mit ihren Schattenflächen wesentlich dichter als die Bäume im vorherigen Bild und dürften daher eine größere Abkühlung von bis zu 10 Grad Celsius bringen.

Grüner Tunnel Seestraße 2026

Auch daher muss Eingriffsvermeidung Vorrang vor Ersatz durch Ausgleich haben, was auch gemäß § 15 BNatSchG geregelt ist.

Ansonsten setzt sich der sehr negative Trend fort, demgemäß wegen fehlender schattenspendender Großbäume Wohnungen, Büro- und öffentliche Gebäude mit elektrisch betriebenen Klimageräten ausgerüstet werden, die nicht nur den Energiebedarf anfeuern, sondern die ohnehin überhitzte Außenluft zusätzlich erwärmen. Leider ist dieser Teufelskreis in vollem Gange, auch angesichts der aktuellen Hitzeereignisse.

Die Werbung für Klimageräte und leider auch deren Absatz, erfahren bereits jetzt ein starkes Wachstum, wie nachfolgend dargestellt.

- **Grünmasse / Beschattungsfläche der Altbäume vor Ort erhalten** (CO₂-verarbeitende Klimaanlage)
- **Eingriffsvermeidung als Priorität vor Ersatz durch Ausgleich** (s. auch § 15 BNatSchG)

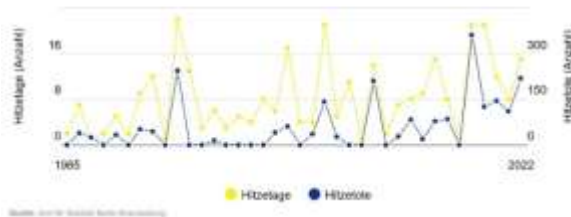


- **Teufelskreis von Energieverschwendung und Aufheizung aufhalten**
- **Lebenszeit der Altbäume konsequent verlängern!**

Diesem Teufelskreis muss durch konsequentes Verlängern der Lebenszeit der Altbäume entgegengewirkt werden, zumal die sommerlichen Hitzezeiten zunehmen, wie die nachfolgenden zwei Abbildungen zeigen.

⁷ Quelle: Berliner Zeitung, 254 Bäume weg: Gericht erlaubt Tod dieser schönen Allee, 26-08-07

1985 bis 2022
Hitzetage und Hitzetote in Brandenburg



1985 bis 2022
Hitzetage und Hitzetote in Berlin



Inzwischen gibt es in Deutschland immer mehr Hitzetage⁸ und zugleich weniger Frosttage. Das führt dazu, dass die jährlichen Zahlen der **Hitzetoten steigen**.

So starben z. B. in Deutschland laut einer Schätzung des Robert Koch-Instituts (RKI) im Sommer 2022 etwa 4.500 Menschen an den Folgen von Hitze. Obwohl diese Zahl 2023 nur bei 3.200 lag, ist die **Tendenz** insgesamt seit Jahren **steigend**. Bestätigt wird das durch aktuelle Zahlen des Robert-Koch-Instituts, was für dieses Jahr **2026** bis zum 26. Juli **11.900** hitzebedingte Sterbefälle schätzte, davon allein **9.600** im Juni⁹.

Dazu Zitat¹⁰: „Viermal so viele Hitzetote in Brandenburg wie im Schnitt der letzten 40 Jahre“ und „In Brandenburg wurden für das Jahr 2022 insgesamt 15 Hitzetage identifiziert. Das sind ebenfalls fast doppelt so viele Hitzetage wie im Durchschnitt der Jahre 1985 bis 2021 (8 Hitzetage).“

Laut dem Amt für Statistik Berlin Brandenburg sind im Jahr 2021 in Brandenburg 111 Menschen an den Folgen von extremer Hitze gestorben. Das sind mehr als doppelt so viele wie im Durchschnitt der Jahre 1986 bis 2020. Allein im Hitzesommer 2018 starben rund 330 Menschen aufgrund hoher Temperaturen.

Natürlich muss es nicht immer gleich mit Todesfällen enden, aber auch hitzebedingte Krankheiten nehmen zu. So steigt z. B. die Herzinfarktgefahr¹¹ an Hitzetagen um 60 Prozent.

Ein anderer, zunehmend an Bedeutung gewinnender Gesundheit- bzw. Erkrankungsaspekt ist die zunehmende Zahl von **Hautkrebsfällen**. So wurden in diesem Jahr schon **355.000 neue Fälle** festgestellt¹².

Zur Thematik Hitzeschutz fand bereits am 24.11.2021 ein Auftaktworkshop der Landesregierung **Brandenburg** zur Erarbeitung eines **Hitzeaktionsplans** statt.

Verschiedene Kommunen arbeiten inzwischen an **Hitzeschutzplänen** bzw. berücksichtigen die Thematik in ihren Klimaschutzkonzeptionen.

Inwieweit es dazu Aktivitäten in Zeuthen gibt, ist dem AlleenForum nicht bekannt.

Davon abgesehen weist die Internetseite der Gemeinde aus, dass es eine aktuelle Maßnahmenkonzeption zum Klimaschutz von 2026 gibt. Darin wurde nichts unter den Begriffen Allee und Bäume gefunden, jedoch werden 2 für das Stadtgrün relevante Maßnahmen, wie die *Anlage einer Streuobstwiese* sowie ein *Klimaangepasstes Waldmanagement* genannt.

Als Außenstehender verwundert es, dass offenbar zu wenig der im Ortsvergleich relativ hohe Bestand an Alleen gewürdigt und daher dessen Pflege und vor allem dessen Revitalisierung sowie Erweiterung nicht vorrangig behandelt werden. Es lässt sich nicht verhehlen an der Spruch zudenken, der da lautet: je mehr man hat, desto geringer schätzt man das.

Da die Gemeinde vor Jahren beispielhaft eine Alleekonzeption erstellt hat wäre es doch angebracht, diese im Rahmen des Klimaschutzes wieder auf die Tagesordnung zu setzen. Dies zumal auch, weil die seit Februar 2024 erlassene EU-Verordnung zur Wiederherstellung der Natur explizit das Alleethema, besonders auch für Städte, mit auf die Agenda gesetzt hat.

Inwieweit es eine aktuell gültige, das heißt, als Arbeitsgrundlage dienende Alleekonzeption für Zeuthen gibt, ist dem AlleenForum nicht bekannt. Gemäß Internet ist jedoch indirekt zu entnehmen, dass diese

⁸ Hitzetag ist die Bezeichnung für Tage, an denen die Tageshöchsttemperatur 30 °C erreicht oder übersteigt.

⁹ Gemäß Tageschau vom 06.08.2026

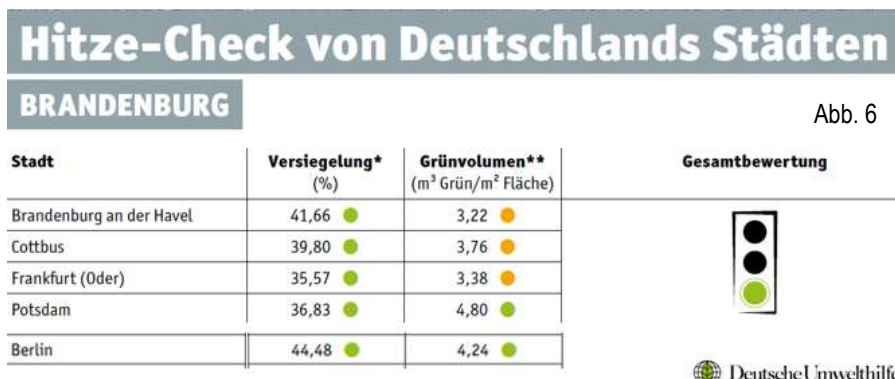
¹⁰ Siehe Statistik-Berlin-Brandenburg.de

¹¹ Sächsische Zeitung, S. 6 vom 13.08.24

¹² Deutsche Krebshilfe gGmbH, 2026

hinsichtlich der Seestraße wahrscheinlich darauf ausgerichtet ist, eine komplette Neubepflanzung vorzunehmen, wie es nun beim Straßenumbau vorgesehen und im Gemeinderat wohl fast einstimmig beschlossen worden ist. Schade.

Um die Thematik der Klimaanpassung bundesweit voranzutreiben, hat die Deutsche Umwelthilfe aktuell einen „Hitze-Check von Deutschlands Städten“ gemäß nachfolgender Grafik erstellt, den es aber für kleinere Städte und Gemeinden noch nicht gibt.



Sicher aber ist, würden die Alleebäume der Seestraße entfallen, wäre die Grünvolumenzahl für Zeuthen niedriger werden.

Die Hitze wirkt sich nicht nur auf das Wohlbefinden der Menschen und Bäume aus, sondern erhöht auch die Materialbelastung in der gebauten Umwelt.

Während die früher dominierenden Straßenschäden durch Frosteinwirkung abnehmen, nehmen solche durch Aufheizung zu, wobei schnelles Abkühlen infolge von Starkregen die Materialbelastung verschärft. Inzwischen beginnt die Straßenbauforschung, sich mit Gegenmaßnahmen zu befassen. Schattenspendende Straßenbäume werden mit Sicherheit zu den Lösungsvorschlägen dazu gehören.

Die in der Vergangenheit hingegen u. a. wegen der Überbetonung des frostsicheren Aufbaus zugenommenen Fahrbahndicken sind daher zu hinterfragen. Nicht zuletzt auch, um im Sinne des Klimaschutzes den Ressourcenverbrauch zu reduzieren. Aber eben auch, um dem Stadtgrün nicht nur weniger versiegelte Fläche beizugeben, sondern auch die Deckenbefestigungen neben Bäumen einschließlich überbauter Wurzelflächen baumfreundlicher, d. h. luft- und wasserdurchlässiger zu gestalten, wobei es am einfachsten wäre, sich an früheren, zumeist einfachen Bauregeln anzulehnen.

Demzufolge gehört auch die RStO¹³ auf den Prüfstand, zumal diese in den vergangenen Jahren davon geprägt war, ohnehin immer aufwendiger zu dimensionieren.

Was die Hitze- und insbesondere die Sonnenbelastung betrifft, sind es zumeist junge Bäume, die an Rindennekrosen leiden und daher diverser Schutzanstriche bedürfen. Dabei helfen sich die Bäume durch Astausschläge auf der Sonnenseite selbst, Abkühlung durch damit entstehender Stammverschattung zu verschaffen. Hier braucht es menschliche Gelassenheit das Bild von astfreien Stamm zu tolerieren und nur dann regulierend einzugreifen, wenn die Auswüchse zu groß werden.

7. Baumbestand ein wertvolles Biotop

Da Linden Lebensraum für Millionen Kleinstlebewesen sind, gibt es auch Blattläuse, die sich vom Siebröhrensaft der Blätter ernähren. Da die Blattläuse den gesamten Saft nicht verdauen können, scheiden sie **Honigtau** aus – eine Zuckerlösung, die als Nebenprodukt des „grünen Daches“ **toleriert** werden muss.

Dieser Honigtau ist ein positives Indiz für die vorhandene und zu fördernde Artenvielfalt bzw. Biodiversität. Falls es noch nicht erfolgt, wäre zu empfehlen, der Natur zu helfen, indem in der Nähe Honigbienenkästen aufgestellt werden¹⁴, ernähren sich die Bienen doch gern vom Honigtau und produzieren Lindenhonig bzw. Honigtauhonig. Dieser ist hochwertig und wird zudem von den Bienen mit geringem Aufwand hergestellt, da die Bienen lange Flugwege zu weiter entfernten anderen Nahrungspflanzen vermeiden können.

¹³ RStO, Richtlinien für den standardisierten Oberbau von Verkehrsflächen, FGSV.

¹⁴ Wenn nicht ohnehin schon vorhanden, wäre es auch ein wirtschaftlicher Effekt mitten in der Stadt.

Vor dem Erscheinen des Honigtaus ernähren sich die Bienen von den Lindenblüten und produzieren den bekannten Lindenblütenhonig, der nicht mit dem vorgenannten Honigtau-honig zu verwechseln ist.

Insgesamt sind die **Linden**, insbesondere die älteren Exemplare, nicht nur traditionell, sondern auch aktuell unter dem Einfluss der Klimaveränderungen auf die Tier- und Pflanzenwelt, eine **sehr wichtige einheimische Trachtpflanze für Bienen**.

Erfahrungsgemäß kann angenommen, dass es im Umfeld der Allee Seestraße Imker gibt, deren spezieller Linden-Honigertrag durch die Fällung reduziert wird.

Nicht zuletzt sei erwähnt, dass auch wir Menschen uns an der ansprechenden Ästhetik und an den verführerischen Düften, die die Lindenblüten während der Blütezeit wochenlang verströmen, erfreuen.

Sicher wird auch in Zeuthen über Klimabäume diskutiert, jedoch hat sich die Linde gerade in dieser Gegend bestens bewährt, wobei auch davon ausgegangen werden kann, dass sie die Probleme der Klimaveränderung besser überstehen wird als manchmal angenommen. Hinsichtlich des Orientierens auf Klimabäume muss darauf hingewiesen werden, dass diese zwar mit weniger Wasser auskommen, aber ggf. auch über weniger Blattmasse und somit geringere Schatten, Abkühlungs- und Frischluftleistung verfügen. Nicht zuletzt ist fraglich, ob sie für die einheimische Insektenwelt nutzbar sind.

8. EU erlässt Baumpflanz-Verpflichtung

Im Februar 2024 haben die Abgeordneten des Europäischen Parlaments die EU-Verordnung¹⁵ über die Wiederherstellung der Natur verabschiedet.

Danach müssen bis 2030 3 Milliarden zusätzliche Bäume gepflanzt werden.

Beispielhaft rechnerisch runter gebrochen wären das 6,66 Bäume pro Einwohner. Obwohl es zunächst keine kommunale Pflanzpflicht gibt, würde das illustrativ für Zeuthen mit ca. 11.330 EW bedeuten, dass rund 75.350 Stück zu pflanzen wären.

Da es sich bei den vorgesehenen Pflanzungen¹⁶ offenbar um kleine forstwirtschaftliche Bäume handeln dürfte, wovon ca. 0,6 pro m² gepflanzt werden, könnte somit quasi ein Wald mit einer Ausdehnung von rund 212 mal 212 m angelegt werden. Die Kosten dafür lägen bei etwa 2,75 € pro Baum, insgesamt also 207.213 Euro.

Falls die Kommunen in die Pflanzpflicht¹⁷ einbezogen werden sollten und Fördergelder ausgereicht werden, wird empfohlen, dafür Straßenbäume zu pflanzen, die ökologisch und insbesondere hinsichtlich der Hitzebekämpfung in Städten und Dörfern schnellere Wirkung erzielen würden als ein kleiner Wald.

Dabei könnten mit den 207.213 € bei 2.500 € pro Baum mit StU¹⁸ 18 - 20 cm rund 83 Alleebaumlücken gefüllt werden.



¹⁵ EU-Wiederherstellungsverordnung 2024/1991 vom 24.06.2024, am 29.07.2024 veröffentlicht.

¹⁶ Die VO enthält keine Definitionen zu Größe bzw. Alter der zu pflanzenden Bäume.

¹⁷ Obwohl die Bundesländer bis 01.09.2026 einen Entwurf des Nationalen Wiederherstellungsplan dem Bund zuarbeiten sollen, ist nicht bekannt, inwieweit die Landkreise sowie Kommunen dazu ebenfalls Entwürfe liefern müssen.

¹⁸ StU = Stammumfang

9. Schachtungsarbeiten versus Wurzelschutz

Grundproblem bezüglich des Altbaumerhalts ist immer wieder die Diskussion um die Beeinträchtigung der Wurzelkörper bei Schachtungsarbeiten für einen grundhaften Ausbau sowie für Leitungsverlegungen, wie auch bei der Umplanung der Seestraße.

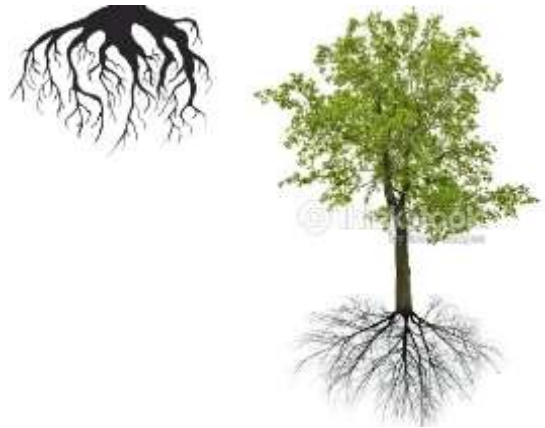
Dabei zeigt sich oft große Unkenntnis über die reale Lage der Wurzeln, weil davon ausgegangen wird, dass Wurzelraumgröße gleich Baumkrone ist, wobei gemäß Regelwerken auf jeder Seite noch 1,5 m zuzuschlagen sind. Gerade das trifft aber nur für unversiegelte Grünflächen zu.

Linden sind Herzwurzler.

Sie bilden zunächst eine starke Pfahlwurzel aus, um Standfestigkeit im Boden zu erhalten, um später dann seitlich und nach unten hin ein kräftiges Herzwurzelsystem mit sehr hohen Feinwurzelanteilen zu entwickeln, das bis in eine Tiefe von 1,5 m oder bei lockeren Böden tiefer reichen kann (siehe Bilder rechts).

Hinsichtlich des baulichen Umgangs ist anzumerken, dass insbesondere Lindenwurzeln schnittverträglich sind und bei Bedarf gekürzt werden können, wobei ggf. die Baumkrone durch Pflegemaßnahmen entsprechend der ZTV-Baumpflege¹⁹ angepasst werden muss.

Nach erfolgtem starken Rückschnitt bildet sich nach wenigen Jahren zumeist eine gut mit neuen Feinästen versehene Krone heraus.



Luftdurchlässigkeit und Verdichtungsgrad entscheiden über Wurzelausbreitung unter Fahrbahn

Während in luft- und wasserdurchlässigen nichtversiegelten Böden ein gleichmäßiges Wurzelsystem ausgebildet wird, dessen Ausdehnung ca. 1,5 m über die Kronentraufe hinausreichen kann, treten an gestörten, anthropogen veränderten bzw. mit Fremdmaterial hergestellten Standorten (z. B. versiegelte Flächen wie Straßen) je nach Bodenstruktur erhebliche Abweichungen auf. Die Wurzelausbreitung ist hier meist durch die umgebenden versiegelten Flächen wesentlich geringer und vor allem unsymmetrischer. Sie können auch erheblich über die Kronentraufe hinausragen, wenn sie z. B. in schwach oder unversiegelten Neben- bzw. Grünflächen oder Vorgärten optimale Lebensbedingungen finden und dann dorthin ausweichen. Auch die Tiefenlage der Wurzeln kann je nach Untergrund erheblich variieren.

Insgesamt gilt, dass sich die Wurzeln der Straßenbäume in Abhängigkeit von der Intensität und Befestigungsart bzw. Dichte der sie umgebenden Versiegelungsflächen in verschiedener Weise entwickeln bzw. ausdehnen.

Hierbei steht der mehr oder weniger mögliche vertikale Luftaustausch eine entscheidende Rolle.

So befinden sich z. B. unter Bitumen- bzw. Betondecken sowie sehr großen Gehwegplatten mit engen Fugen oder engfugigem Kleinpflaster i. d. R. kaum Wurzeln, wie die nachfolgenden Abbildungen beispielhaft zeigen. Auch unter eigentlich als offenporig geltenden sandgeschlämmten Schotterdecken ist es wie unter vollversiegelten Decken, wenn sie stark verdichtet sind und daher kaum über genügend Luftporenanteile verfügen. Dabei ist zugleich die Wasseraufnahmefähigkeit stark eingeschränkt.

Aktuelle Wurzeluntersuchungen widerlegen den Mythos von den Wurzeln unter der Fahrbahn

Im Rahmen eines vom Naturschutzfonds der Sächsische Landesstiftung Natur und Umwelt geförderten Projekts mit den Titel *Untersuchungen zu Wurzelausbildungen von Altbäumen an Straßen*²⁰ wurden 16 für die Problematik repräsentative Fälle untersucht, anhand denen sowohl die immer noch vorherrschende Verbreitung des Mythos von den Wurzeln in der Fahrbahn, die beim grundhaften Ausbau und Leitungsverlegungen so verletzt werden, dass sie diesen Bau nicht überstehen und daher vorbeugend gefällt werden müssen und im Umkehrschluss bei Erhalt der Bäume der grundhaften Ausbau nicht bestätigt ist.

Nachfolgend werden einige Beispiele dargestellt:

¹⁹ Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Baumpflege, Ausgabe 2017.

²⁰ Hunger, Ditmar, Untersuchungen zu Wurzelausbildungen von Altbäumen an Straßen, Dresden 2026

Bäume im Straßenraum – ihre Rolle im Bestand und bei der Planung – VII. Vogtländisches Baumseminar Reichenbach 16./17.09.2009 43

**Ahornallee Erkner
Bestandssituation
Baumwurzeln**

- schräg abgehende Wurzelanläufe im Seitenraum
- Hauptwurzeln am Fahrbahnrand gehen senkrecht in die Tiefe

- keine statisch wichtigen Wurzeln im Straßenkörper infolge Versiegelung (kein vertikaler Luftdurchlass)



- unversiegelter Seitenraum hat z. T. hoch anliegende Durchwurzelung infolge möglichem Luftdurchlass

→ es kann dicht an- und grundhaft ausgebaut werden



Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger

Stadt - Verkehr - Umwelt

Dresden / Berlin

SVU

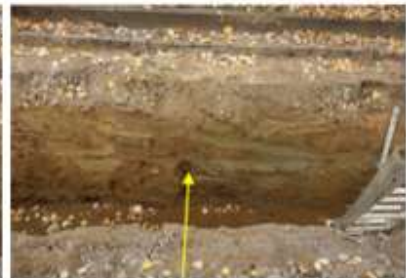
Wurzelbestand Ahornallee, keine Wurzel in ausgebagelter Fahrbahn

Suchschachtung an Esche in Wachau, keine Wurzeln unter Schotterdecke

Fernwärmeerschließung Bautzen, Trasse - Ost 16. BA, Erich-Pfaff-Straße in Bautzen, Ökologische Baubegleitung



Aufgrabung ab Bau-km 0+020



bis auf eine Ausnahme keine Wurzeln zwischen Bau-km 0+020 und 0+040, nur eine Wurzel (Nr. 40)

Ernst-Pfaff-Straße Bautzen ohne Wurzel unter Granitkleinpflaster



Verbau für Verlegung von
Abwasserkanal am Straßenrand mit
Baumabstand von ca. 75 cm.



Wurzelsuchgrabung Lassallestraße in Berlin Köpenick, Ortsteil Rahnsdorf



Wurzelsuchgrabung Lindenstraße in Löhne



Kanalverlegung
Rosa-Luxemburg-
Straße
Baumabstand **7,0 m**
Verbau-Baum **2,0 m**

→ ohne
Wurzelschäden
realisiert



Dr.-Rudolf-Friedrichs-Straße
Baumabstand **8,5 m**
Verbau-Baum **1,5 m**

→ keine nennenswerten
Platanenwurzeln



Hirschbergstraße
Verbau-Baum 1,5 m

→ keine nennenswerten
Lindenwurzeln

Beteiligung an „Wissenschaftlichen Erhebungen zu
Wurzelausbildungen von Altbäumen an Straßen“ **abgelehnt**

Dr.-Ing. Ditmar Hunger - Dresden - Stadt-, Verkehrs- und Umweltplaner - AlleenForum Sachsen e.V. / Vorsitzender - ditmar.hunger@alleenforum.de - www.alleenforum.de

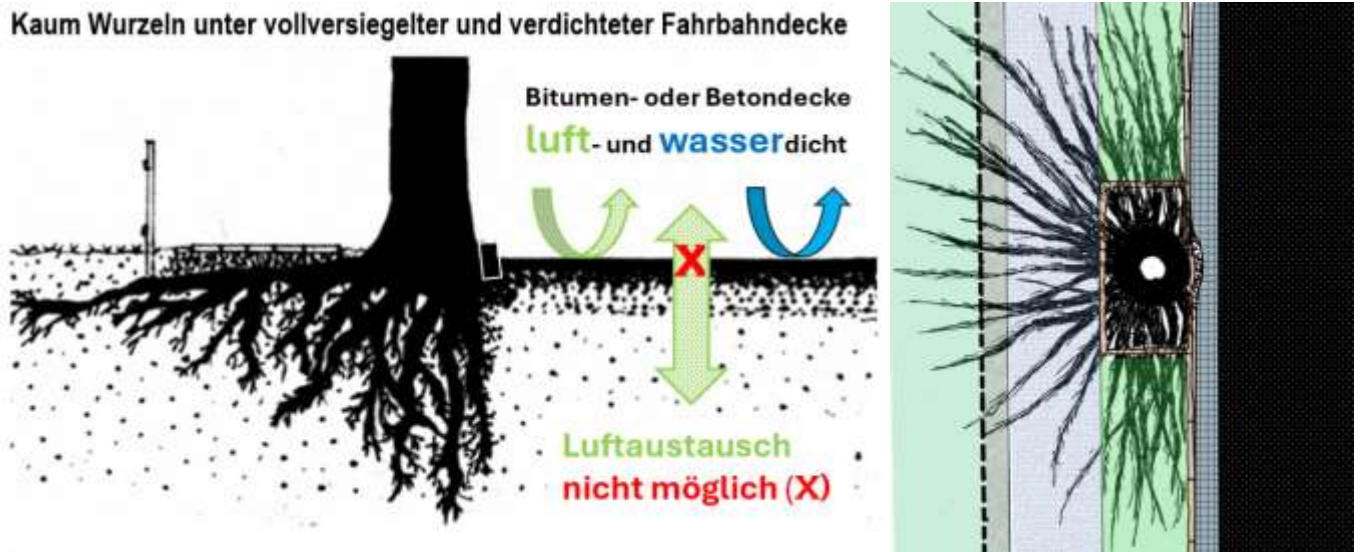
Wurzelsituation beim Verbau für Abwasserkanal in Wurzen



Wurzelfreilegung alte Linde:

- Stamm hat Gerinnestreifen verdrängt bzw. diesen überwachsen
- Fahrbahn frei von Wurzeln
- direkte Hauptwurzeln am Fahrbahnrand gehen senkrecht nach unten
- übrige Hauptwurzeln breiten sich nach 90-Grad-Drehung unter den Seitenraum und breiten sich dort parallel zur Fahrbahn aus

Im Ergebnis der Untersuchungen wurden in Ergänzung zu den, die Wurzelproblematik behandelnden Regelwerken, wie R SBB (vormals RAS LP-4) und DIN 18920 nachfolgende Bilder abgeleitet.



Im Fall Seestraße kann es aufgrund der relativen Offenporigkeit des Pflasters im Gerinnestreifen möglich sein, dass wie im Bild dargestellt, einige Feinwurzeln in die Fahrbahn hineinragen. Diese sind für die Standsicherheit des Baumes jedoch nicht entscheidend. Dennoch muss beim Aufnehmen der Fahrbahnmaterials sehr vorsichtig vorgegangen werden, um evtl. doch vorhandene Wurzeln nicht unnötigerweise zu beschädigen. In den Stamm eingewachsene Bordsteine usw. dürfen nicht entfernt werden, um nicht notwendige Wurzelverletzungen auszuschließen. Besonders wichtig ist es, den freigelegten offenen Wurzelbereich abzudecken und feucht zu halten. Verletzte Wurzeln sind glatt nachzuschneiden und mit Wundverschlussmittel zu behandeln.

10. Baumschonende unterirdische Verfahren der Leitungsverlegung

Um Bestandsbäume zu erhalten und dennoch die zunehmende Zahl neuer Leitungen wurzelschonend unterzubringen, gibt es vielfältige technische Möglichkeiten, deren Anwendung in Großstädten, wie gerade auch in Berlin üblich sind und ggf. auch bei der Seestraße nicht ausgeschlossen werden sollten.

Das Argument höhere Kosten dürfte dabei keine Beachtung finden, sind die Bäume doch, wie bereits ausführlich dargelegt ökologisch und für die Wohn- und Aufenthaltsqualität äußerst wertvoll und stellen außerdem einen hohen Geldwert im Vermögen einer Kommune - Doppik vorausgesetzt – dar. Bei den hier vorhandenen 100-jährigen Linden dürfte von ca. 3.500 € ausgegangen werden. Der Vermögensverlust in den Büchern wäre also mit 913.500 € zu beziffern.

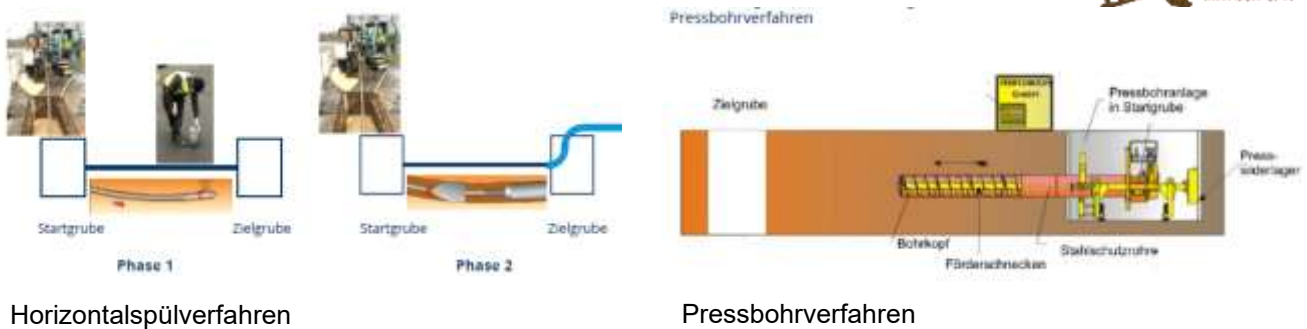
Für **Durchörterungen** gibt es je nach Bedarf **verschiedene Verfahren** wie beispielsweise die Bodenverdrängung mit Erdrakete gem. folgenden Abbildungen.

Daneben gibt es weitere Verfahren wie,

- Horizontalspülverfahren
- Berstlining-Verfahren
- Microtunnelbau usw.,

die je nach Bedarf auszuwählen wären.





Abschließend sei erwähnt, dass bei der **Leitungssanierung** nicht immer vom Leitungsneubau ausgegangen werden muss, stehen doch diverse **Inlinerverfahren** zur Verfügung, die gerade bei Abwasserleitungen hocheffektiv und vor allem kostensparend sind. Davon abgesehen, dass die entsprechenden Querschnittsreduktionen kaum nennenswert sind, wird durch die viel geringere Rauigkeit ggf. sogar eine höhere Leistung möglich. Es kommt hinzu, dass der Trinkwasserverbrauch der Haushalte durch wassersparende Geräte und somit der Schmutzwasseranfall ohnehin deutlich geringer geworden ist.

Hinsichtlich des **Regenwassers** sollte ohnehin durch Orientierung auf Rückhalte- und insbesondere Versickerungssysteme angestrebt werden, die eine **kanalisierte Ableitung** möglichst **überflüssig machen**. Letzteres trägt zudem wesentlich zur besseren Beherrschung von Starkregenereignissen sowie zur Vermeidung von Hochwasser bei.

11. Paradigmenwechsel beim Umgang mit Regenwasser erforderlich

An dieser Stelle sei erwähnt, dass anhand verschiedener Alleerettungsprojekte festgestellt werden musste, dass vielerorts der notwendige **Paradigmenwechsel** beim Umgang mit **Regenwasser**, nämlich **weg von der kanalisiert Ableitung hin zur Versickerung** - möglichst **dezentral vor Ort** - in der Straßenraum- und Freiflächenentwässerung sowie der von Gebäuden, **immer noch klassisch** - wie vor über 100 Jahren entwickelt - erfolgt.

Leider geht die vorhandene Planung zur **Umgestaltung** der **Seestraße** auch vom überholten Prinzip der **kanalisierten Ableitung** aus, indem **neue Regenwasserleitungen** zur Entwässerung der Straßenflächen gebaut werden sollen.

Dabei geht es - inzwischen unter dem Modebegriff Schwammstadt bekannt - nicht nur um Nachhaltigkeit, Ressourcen- und Kosteneinsparung, sondern vor allem auch um die Sicherung des vorhandenen Großgrüns sowie insbesondere auch um dessen Erweiterung als maßgebliches Instrument für Klimaanpassung und Sicherung einer entsprechenden städtischen Lebens- und Aufenthaltsqualität mit frischer Luft und wenig Hitze.

Dafür braucht es, insbesondere auch unter Beachtung langer Trockenzeiten und fallenden Grundwasserständen sprichwörtlich jeden Tropfen Regenwassers und dessen Zuführung in die Böden.

Davon abgesehen, dass neben vorhandenen auch immer mehr neue Richtlinien zu solch nachhaltigen Lösungen im Umgang mit der Ressource Wasser zwingen, ist dies ohnehin erforderlich, um der Überlastung der vorhandenen Abwassernetze Herr zu werden, welche Resultat einer Zunahme des Fremdwasseranteils durch immer mehr Versiegelung bzw. Oberflächenabflusses ist. Die Herausforderungen durch zunehmend kurzzeitige Starkregenereignisse kommen hinzu, wobei es hier auf Regenwasserrückhalt und nicht auf schnelleres Ableiten ankommen sollte.

Beim Versickern muss zwischen dem Fahrbahnwasser und dem der Seitenräume differenziert werden.

Während letzteres vollständig den Baumscheiben sowie Baumstreifen zugeführt werden kann und sollte, ist beim Fahrbahnwasser auf den von der Kfz-Belegung beeinflussten Verschmutzungsgrad zu achten. Vom Versickerungsgrad des Bodens bzw. dem Kf-Wert abgesehen, ist die Reinigungskraft des Oberbodens, der sogenannten „belebten Bodenschicht“ zu beachten bzw. zu nutzen und wenn sie nicht vorhanden ist, herzustellen. Sie muss gut begrünt bzw. durchwurzelt und zur guten Versickerung locker bzw. offenporig sein und zudem durch ihre Höhen- bzw. richtigerweise Tiefenlage sowie Profilierung als Stauraum bzw. Speicher zur Verfügung stehen.

Somit gilt, dass der Oberboden einer Baumscheibe bzw. der umgebende Grünraum am Rand der Zuflussfläche bzw. Baumscheibenbegrenzung tiefer gesetzt und dann je nach Flächenverhandbarkeit so tief und breit wie möglich ausgeformt wird, um dann effektiv als Stauraum fungieren zu können.

Demgegenüber werden zumeist die Baumscheiben sowie der neben der Fahrbahn dazwischen liegende Grünstreifen ebenerdig bzw. in gleicher Höhe gestaltet, sodass bei Starkregen das wegen der vorgeschriebenen Querneigung von oberhalb bzw. vom Gehweg her kommende Regenwasser über den Grünstreifen bzw. die Baumscheibe hinweg in die Fahrbahn abfließt. Das zeigt sich besonders nach einer Trockenphase, wo der Grünstreifen, zumal mit kurz geschorenem Rasen, verhärtet und zunächst kaum wasseraufnahmefähig ist. Es kommt hinzu, dass die Grünstreifen durch jahrelangen Humuseintrag (Blätter, Staub etc.) oft höher als die Gehbahn geworden sind und daher kein Wasser aufnehmen können. Schlimmer, aber immer noch vorkommend ist, dass das Regenwasser des Gehweges durch höher angeordnete Kantensteine bzw. sogar Hochborde am Zufluss in die Grünflächen und Baumscheiben gehindert wird.

Die Hochborde der Fahrbahn hingegen verhindern den Zufluss in die Grünstreifen richtigerweise dann, wenn die Baumscheiben vor zu starker Verschmutzung infolge hoher Verkehrsbelegung oder Tausalz im Winter geschützt werden sollen. In solchen Fällen ist das direkte Einleiten des Regenwasser in die Baumscheiben nicht zielführend. Es sollte vielmehr etwas entfernt von den Bäumen in die belebte Bodenschicht der muldenartig gestalteten Grünstreifen eingeleitet werden, wo es baum- und grundwasser-schonend verarbeitet werden kann.

Natürlich kann die Versickerung auch über ggf. aufwändige Rigolensysteme erfolgen. Zu bedenken ist jedoch dabei, dass nicht nachhaltiges Plastikmaterial den Boden ggf. belastet und langfristig vermüllt, abgesehen davon, dass dorthin und hinein wachsende Wurzeln nach Jahren deren Wasseraufnahmekapazität ohnehin reduzieren, was die Starkregenaufnahme dann einschränkt. Wichtig ist außerdem, dass Rigolensysteme durch ihre Tiefenlage mehr in die Nähe des Grundwassers kommen, sodass ggf. Anlagen zur Vorreinigung erforderlich sind. Im Übrigen ist das ähnlich für die Ableitung des Wassers aus der geplanten Regenwasserleitung in den Zeuthener See vorgesehen. Reichen die Grün- und Muldenflächen zur Versickerung nicht aus, sollten Sickerschächte an Tiefpunkten angeordnet werden, die bei Bedarf mit auswechselbaren Filtern zum Schutz tieferer Bodenschichten bzw. des Grundwassers versehen werden können.

Ansonsten sollte das Regenwasser entlang der Fahrbahnränder so viel wie möglich direkt in die Grünstreifen abfließen können, anstatt es gebündelt punktuell abzuleiten. Hierfür sollte – wie bei anbaufreien Straßenabschnitten üblich, auf Hochborde verzichtet oder die Borde mit Lücken versehen werden.

12. Einschätzungen zur vorliegenden Planung

Zunächst sei hier nochmals auf den anfangs gegebenen Hinweis verwiesen, dass die folgenden Aussagen ggf. nicht dem aktuellen Planungsstand entsprechen könnten, wofür um Verständnis gebeten wird.

In den Schreiben zum Vorschlag für eine Moratorium vom 13.08.26 an Bürgermeister und Gemeinderat von Zeuthen sowie dem Landrat und den Landesbetrieb für Straßenwesen wurden durch das AlleenForum folgendes angesprochen:

1. Nicht erfolgte Nachweisführung zur Wurzellage durch Suchschachtung gem. R SBB usw.
2. Planung und Alleefällung vom Mythos der Wurzeln in der Fahrbahn getragen
3. Keine Berücksichtigung aktueller Anforderungen zu Klimaschutz/-anpassung an die Planung
4. Keine angemessene Würdigung des ökologischen Baumverlustes und des Kulturguts Allee
5. Verzicht auf neue Regenwasserleitung und Regenwasserversickerung im Straßenraum

Hiermit neu angesprochen wird

6. Die Fahrbahnbemessung im Zusammenhang mit der Verkehrsprognose und das planerische Herangehen prinzipiell
7. Das Fehlen von Kostenangaben

Zu 1: Nicht erfolgte Nachweisführung zur Wurzellage durch Suchschachtung gem. R SBB usw.

Wesentlicher Mangel der Planung ist der **Verzicht auf** die gemäß der Regelwerke R SBB bzw. zuvor RAS LP-4 und DIN 18920 **durchzuführenden Suchgrabungen**, weil nur im Ergebnis dieser eine Begründung für ein vorsorgliches Fällen der Bäume hätte abgeleitet werden können.

Dabei muss angemerkt werden, dass mit der vorgegeben Pflicht zur Suchschachtung nicht das Ziel verfolgt werden soll, Gründe für eine Fällung zu finden, sondern nach Möglichkeiten zu suchen ist, die Bäume durch einzuleitende Schutz- bzw. Pflegemaßnahmen zu erhalten.

Diese Aspekte scheinen im Planverfahren nicht beachtet worden zu sein. Es entsteht, gerade auch durch die inhaltliche Abarbeitung des LBP der Eindruck, dass die Entnahme des Altbaumbestands von Anfang an beschlossene Sache war.

Zu 2: Planung und Alleefällung vom Mythos der Wurzeln in der Fahrbahn getragen

Mit den als Anlagen zu den o. g. Moratoriumsschreiben vom 13.08.26 übergebenen Unterlagen zur Wurzelproblematik und den in dieser Stellungnahme zuvor dargelegten fachlichen Herleitungen bleibt als Hauptaussage, dass **keine** für den Baumerhalt **nennenswert wichtigen Wurzeln in der Fahrbahn sein dürfen** und daher wie geplant **gebaut werden kann** und die **Bäume stehen bleiben können**.

Demgemäß ist es zunächst unwichtig, ob die Fahrbahn mit der geplanten 6,5 m Breite oder hiermit empfohlener 6,0 m Breite gebaut wird.

Ebenso ist demzufolge auch der Bau der geplanten Regenwasserleitung mit Verbau möglich. Von diesen Aussagen abgesehen kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich im Straßenrandbereich Wurzeln befinden, die jedoch nicht die Standsicherheit so beeinträchtigen, dass eine Baumfällung erforderlich wird. Diese Wurzeln sind gemäß der Regelwerke im Rahmen einer ökologischen Bauüberwachung zu behandeln, wobei ggf. ein Kronenrückschnitt erforderlich sein könnte.

Zu 3. Keine Berücksichtigung aktueller Anforderungen zu Klimaschutz/-anpassung an die Planung

Wenngleich in den Planungstexten Begriffe in Verbindung mit Umwelt mehrfach auftauchen und abgehandelt werden, sind spezielle Aspekte des Klimaschutzes, der Klimaanpassung etc. - obwohl während des Planungszeitraums bereits aktuell – nicht explizit betrachtet bzw. diskutiert worden, sodass daraus sich ergebende Schlussfolgerungen für den Erhalt des Altbaumbestands bzw. der Allee und Fragen zur Versickerung nicht gezogen worden sind.

Zu 4: Keine angemessene Würdigung des ökologischen Baumverlustes und des Kulturguts Allee

Mit der Orientierung auf die naturschutzrechtliche Eingriffs-Ausgleichregelung im Verhältnis 1 : 1,75 wird der Eindruck erweckt, dass etwas Besonderes für das Stadtgrün getan werden soll. Dabei bleiben inzwischen ausreichend bekannte wissenschaftliche Erkenntnisse zur ökologischen Leistung von Altbäumen unbeachtet.

In diesem Kontext bleibt auch zu fragen, welche Rolle die Untere Naturschutzbehörde bei der Entscheidung zur Fällung der Allee und Neupflanzung gespielt hat, fehlen doch in den uns zugängigen Planunterlagen entsprechende Unterlagen, Stellungnahmen bis hin zur Ausnahmegenehmigung bzw. Befreiung des Landkreises gem. § 67 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) einschließlich zugehöriger Begründungen. Ebenso ist hierbei auf den LBP zu verweisen, in welchem die betreffenden Aspekte diskussionslos abgehandelt wurden und zu wenig auf den Wert und die Rolle des Altbaumbestands hingewiesen wurde.

Zu 5: Verzicht auf neue Regenwasserleitung und Regenwasserversickerung im Straßenraum

Das Regenwasser ist seit 100 Jahren nach Ausbau der Straße mit Pflaster im Straßenrandbereich versickert, wie in vielen Straßen im Berliner Raum bis heute üblich, weil das die hoch versickerungsfähigen sandigen Böden ermöglichen. Das ist natürlich heute nicht mehr üblich bzw. regelwidrig.

Davon haben die Bäume und wohl auch die benachbarten Böden, einschließlich der Grundwasseranreicherung sehr profitiert.

Nunmehr soll – und das im Zeitraum des Orientierens auf den erforderlichen Umbau zu Schwammstädten – eine neue Regenwasserleitung gebaut und das Wasser dem Zeuthener See zugeführt werden.

Als Begründung dafür steht im Erläuterungsbericht:

weil aufgrund des beengten Straßenraums und der angrenzenden Bebauung nicht oberflächlich versickert werden kann²¹, kommen Gemeinde und Landesbetrieb überein, gemeinsame Entwässerungsanlagen nach Stand der Technik herzustellen.

Mit Verlaub sei angemerkt, dass diese **Begründung** wohl sehr **fragwürdig** ist.

Zudem **kostet** diese Fehleinschätzung allein - vom lokalen Wasserabzug für Bäume und Böden abgesehen – schätzungsweise ca. **1,5 Mio.²² Euro!**

Nicht bekannt ist, wieviel davon die Gemeinde Zeuthen zu zahlen hat und ob sie die genauen Zahlen kennt.

Selbstverständlich spielt der Wasserentzug für die Alleebestandsbäume keine Rolle mehr, sollen sie doch sowieso gefällt werden, denn sie würden großen Schaden nehmen und dann selbst die Begründung für eine baldige Fällung liefern. Es liegt nahe, dass auch die neu zur Pflanzung vorgesehenen Bäume vom verlustig gehenden Regenwasser profitieren würden, aber sie wachsen damit auf, aber wesentlich schlechter, als es die alten mit üppiger Wasserversorgung konnten. Davon abgesehen zeigen inzwischen die Erfahrungen mit Neupflanzungen, dass trotz inzwischen 5-jähriger Bestandpflege viele Jungbäume nicht durchkommen und frühzeitig vergreisen. Dass die Pracht der heute Hundertjährigen wohl nie wieder erreicht werden wird, ist wahrscheinlich.

Daher wird vorgeschlagen, auf die **neue Regenwasserleitung** zu **verzichten** und das **Wasser**, wie oben bereits erläutert, **versickern** zu lassen. Dazu sollte die neue Fahrbahndecke gemäß sogenanntem **Hocheinbau** ca. 20 bis 30 cm angehoben, die **Grünstreifen muldenartig** gestaltet und die **Borde lückig** versetzt werden. Je **nach Bedarf** sind die Mulden mit **Sickerpackungen** unterhalb der belebten Bodenschicht zu versehen, um Rückstauhalter zu schaffen. Daneben sollten zur **Rückstausicherheit** an Tiefpunkten **Sickerschächte** mit austauschbaren Filtern errichtet werden. Dabei ist klar, dass die **Versickerung versus das Baumwohl bei einer Fahrbahnreduktion auf nur 6,0 m begünstigt** wird. Ebenso sollte es selbstverständlich sein, dass solch Versickerungslösung **auch bei** Durchsetzung einer **Neupflanzung zu empfehlen** ist.

Zu 6: Fahrbahnbemessung im Zusammenhang mit Verkehrsprognose und das planerische Herangehen prinzipiell

In den Planunterlagen taucht eine Prognosebelegung von 10.000 Kfz/Tag für bereits 2025 auf, ohne dass diese durch offizielle Herleitungen etc. begründet wurde. Anmerkungen, wie wirtschaftliche Entwicklung oder Ausbau des neuen Flughafens usw. sind hierfür allein nicht zielführend und beweisgebend.

Zur Beurteilung der Bemessung werden hier die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung von 2021 für Zählstelle Zeuthen Nr. 36473100 herangezogen²³, da nähere Daten aus der Landesverkehrsprognose für 2025 und 2030 nicht vorliegen bzw. wenn, darauf nicht zugegriffen werden kann²⁴. Danach liegt ein DTV von 4.241 Kfz/Tag mit einem SV-Anteil von 71 Kfz bzw. 1,7 % vor. Davon 1 Bus pro Stunde und Richtung. Als Spitzenstundenbelegung, die auf innerörtlichen Hauptstraßen erfahrungsgemäß zwischen 8 und 10 % liegt, könnte hier, auf der **sicheren Seite liegend, mit 420 Kfz/h gerechnet** werden. Interessant dabei sind vorangegangene Werte für 2010 mit 8.604 Kfz/Tag und für 2015 mit 4.696 Kfz/Tag. Allein aus dem abnehmenden Trend von 2010 bis 2021 lässt sich erkennen, dass die Prognose für 2025 über 10.000 absolut unrealistisch ist, kann doch die Siedlungseinschließung der Bevölkerungsentwicklung im Raum Eichwalde, Zeuthen, Wildau etc. als weitgehend stabil bezeichnet werden.

Da die Dimensionierung der Seestraße als innerstädtische Straße ohnehin nach RAST 06 zu erfolgen hat, sind lediglich die Nutzungsansprüche sowie die Spitzenstundenanteile von Bedeutung. Wichtiger noch ist das **Entwurfsvorgehen**, das hier gemäß RAST als **individuell** und somit einer **städtebaulichen Bemessung** folgen sollte und nicht einer **geführten** mit typischen Entwurfssituationen.

Hier nicht bekannt ist, weil bei den Planungsunterlagen nicht ins Netz gestellt und somit nicht verfügbar, inwieweit der angeführte städtebauliche Fachbeitrag und ggf. andere Unterlagen zur Voruntersuchung sich damit befassen.

²¹ Die Art der Begründung zeigt, dass diese nicht näher belegt ist und wahrscheinlich auch nicht mit der Zielstellung - *zu versickern* - untersucht wurde. Auch das wäre gemäß Stand der Technik erforderlich gewesen.

²² Leider kann hier nur geschätzt werden, weil planerische Kostenberechnungen etc. nicht bekannt gegeben wurden.

²³ Die Zählstelle befindet sich im Abschnitt Goethestraße.

²⁴ Im Landesinformationssystem ist für die L 401 in Zeuthen nur eine farbliche Strichdarstellung ohne Zahlenangaben enthalten.

Unseres Erachtens ist **hier** der **individuelle** Entwurfsweg wegen der unbedingten Beachtung des **Erhalts** der **Allee** einschließlich seiner historischen Gestaltung der Seitenbereiche mit klassischer Aufteilung in Ober- und Unterstreifen und mittiger schmaler Gehbahn, zumindest ab Ende Goethestraße, zu **wählen**.

Der Erläuterungsbericht ordnet die Straße in die Kategorie HS III als angebaute Regionalstraße ein. Sie entspricht aber vielmehr einer **nahräumigen Hauptverkehrsstraße** der Kategorie **HS IV** bzw. einer Erschließungsstraße **ES IV**.

Wird nunmehr **beim geführten Entwerfen**, wie **offenbar bei der Planung** erfolgt, vorgegangen, spielen die Spitzenstundenbelegung und das Vorhandensein von ÖPNV bzw. Linienbusverkehr eine Rolle. Hinsichtlich der **Spitzenstundenbelegung** gibt es dabei die erste Gruppe mit < 400 Kfz/h (Wohnstraße) und die zweite mit **400 Kfz/h - 1.000 Kfz/h** (Sammel- oder Quartierstraße bzw. **HS IV und ES IV**).

Ein Bemessungskriterium ist der Begegnungsfall im Schwerverkehr, insbesondere von Bussen des ÖPNV.

Während i. d. R. bei normalem Linienverkehr 6,5 m als Regelbreite gelten, sind gem. RAST **bei geringer Fahrzeugfolge und geringer Begegnungshäufigkeit** mit angesetztem eingeschränkten Bewegungsspielraum gem.

Auszug aus Bild 16 RAST **6,0 m ausreichend**.

Dies trifft hier zu, weil **der Begegnungsfall Bus/Bus** gemäß aktueller Nutzungsfrequenz mit ca. **1,0 Bus/h** und Richtung und demzufolge **absolut geringer Begegnungswahrscheinlichkeit** ausgeschlossen werden kann bzw. **vernachlässigbar** gering ist.

Für die übrigen Fahrzeugarten gelten die Mindestmaße in nachfolgendem Auszug aus Bild 17 RAST 06.

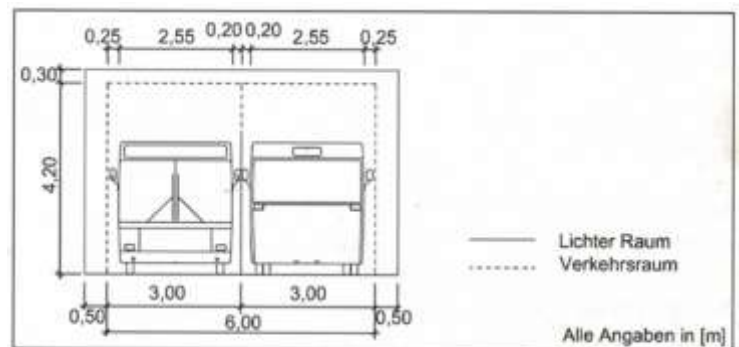
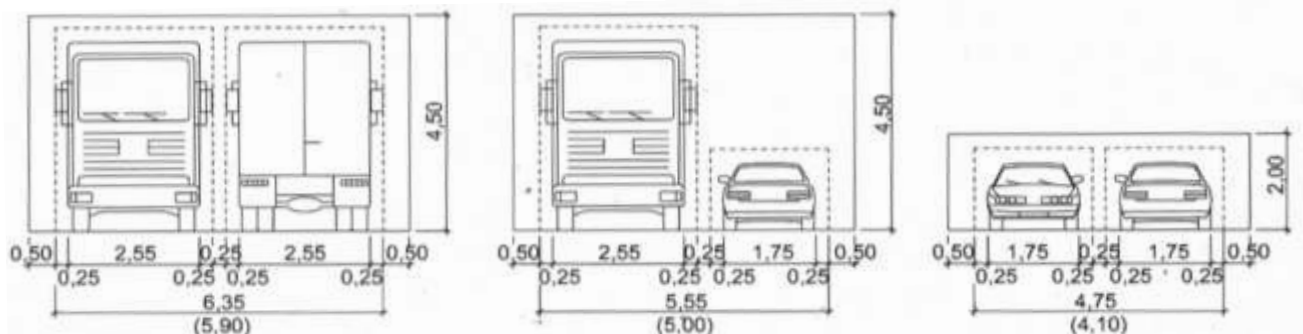


Bild 16: Mindestmaße für Verkehrs- und lichte Räume von Linienbussen bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen



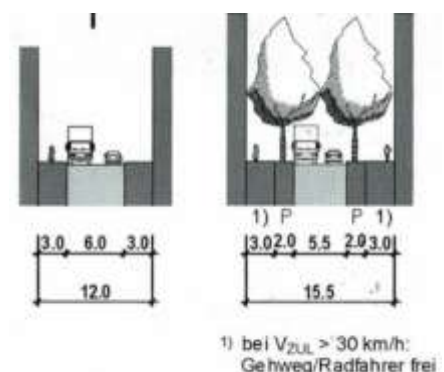
Gemäß dem mit 98,3 % absolut dominierenden Fahrzeuganteil Pkw ist der Begegnungsfall mit 4,75 m und bei Tempo 30 sogar mit nur 4,10 m Breite gesichert.

Beim, mit 1,7% sehr geringen SV-Anteil müssten für den seltenen Begegnungsfall Lkw-Pkw 5,55 bzw. bei Tempo 30 nur 5,0 m zur Verfügung stehen.

Für den noch selteneren Begegnungsfall Lkw-Lkw sind 6,35 m bei Tempo 50 und 5,90 m mit eingeschränktem Bewegungsspielraum erforderlich, wobei von einer, im Begegnungsfall gem. § 1 StVO, auf 40 km/h reduzierten Fahrgeschwindigkeit ausgegangen wird.

Insgesamt ergibt sich daraus, dass unter Beachtung der vorliegenden Fahrzeugmenge und -zusammensetzung eine Straßenbreite von **6,0 m völlig ausreichend** ist und zudem für Erschließungsstraßen ES IV bzw. Hauptverkehrsstraßen HS IV mit einem Spitzenstundeverkehr zwischen 400 und 1.000 Kfz/h gilt.

Zu beachten ist dabei, dass die aktuelle Belegung bei **420 Kfz/h** liegt und somit **unteren des Belegungsspielraums** (400 – 1.000) liegt. Daher läge auch bei einer erheblichen Verkehrszunahme die Dimensionierung mit **6,0 m Breite** auf der der „sicheren“ Seite.



1) bei $V_{ZUL} > 30 \text{ km/h}$:
Gehweg/Radfahrer frei

Wäre die Seestraße individuell entworfen, d. h. städtebaulich bemessen worden –um eben als Zielvorgabe anzustreben, die Bäume besser erhalten zu können - hätte sich gerade auch unter Beachtung der realen Verkehrsbelastungen ohnehin eine geringere Straßenbreite unter 6.5 m ergeben.

Zu 7: Das Fehlen von Kostenangaben

Üblicherweise werden bei Planungen die ermittelten Kosten offen gelegt, was hier leider nicht erfolgt ist. Daher ist eine über die gestalterische Lösung und die Frage des Altbaumerhalts hinaus gehende Bürgerbeteiligung nur eingeschränkt möglich. Gerade das sollte in Zeiten knapper Kassen möglich sein, ermöglicht es doch eine stärkere Mitverantwortung durch die Bürgerschaft, gesellschaftliche Organisationen usw. Diese Mitverantwortung ermöglicht es auch zu wissen, welche finanzielle Konsequenzen es hat, sich für diese oder jene planerische Lösung entschieden zu haben.

13. Priorisierung des Altbaum- und damit Alleeerhalts einschließlich Lückennachpflanzung

Für das AlleenForum hat der Erhalt der historischen Allee Seestraße als Kulturgut unbedingte Priorität, wird doch damit nicht nur die insgesamt kostengünstigste Lösung möglich, sondern durch eine nachhaltige Straßenraumgestaltung ein beispielhafter Beitrag zur Erfüllung der Klimaverpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland erbracht.

Ausgegangen wird dabei von einem Verzicht auf eine neue Regenwasserkanalisation zugunsten einer Vollversickerung, die dem Baumbestand nicht nur dient, sondern eine baumlebensverlängernde Maßnahme gegen die sich verschärfenden Klimabedingungen darstellt. Dafür sollte das Fahrbahnniveau angehoben werden (Hocheinbau) und die dann tiefer liegenden Baum- bzw. Grünstreifen versickerungsfähig gestaltet werden, ergänzt durch Sickerschächte an Tiefpunkten.

In diesem Zuge sollte die Fahrbahn auf eine Breite von 6,0 m beschränkt werden. Das spart neben den 1,5 Mio. € für den Verzicht auf die Regenwasserleitung, weitere ca. 180.000 € für die schmalere Fahrbahn.

Hinzukommen erhebliche Einsparungen durch den Verzicht auf die Baumfällungen sowie die Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen einschließlich der Baumneupflanzungen von geschätzt 800.000 €.

Nicht enthalten ist dabei der Sachwertverlust in den Büchern der Gemeinde von geschätzt 600.000 €.

Insgesamt ist somit eine **Investitionseinsparung** von ca. **2,5 Mio. €** möglich. Daneben **entfallen** die **Sachwertverluste von 600.000 €** bei der Gemeinde.

Hinzukämen jedoch **neue Kosten** von ca. **350.000 €** für die oben bereits vorgeschlagene **Komplettrevitalisierung** mit **Nachpflanzung** der ca. **250 Lücken**. Diese können sicher problemlos aus den erzielbaren Einsparungen abgedeckt werden. Am Ende blieb eine **Einsparung** von ca. **2,15 Mio. €**

Hinsichtlich des Hocheinbaus können sich weitere Einsparungen infolge geringerem Bodenaushub zur Planumsschaffung möglich werden. Davon abgesehen ist ohnehin zu fragen, wieso nicht untersucht wurde, den Deckenaufbau durch Nutzung bestehender Fahrbahnschichten, die infolge der langjährigen Verkehrsbelastung bereits über den erforderlichen E_{v2} von mindestens 45 MPa verfügen, geringer zu dimensionieren?

Nicht zu vergessen ist, dass durch die Reduktion der Ausbaumaßnahmen (RW-Leitung, Fahrbahn) sich die zukünftigen Unterhaltungskosten ebenfalls reduzieren werden.

14. Fazit

1. Zur Bekämpfung der zunehmend stärkeren negativen Folgen der Klimaveränderung auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität der in Kommunen lebenden Bevölkerung – muss das Prinzip des unbedingten Erhalts von Grünmasse, insbesondere von Altbäumen vor Ort, die noch viele Jahre ihre Leistung erbringen können, vorrangig berücksichtigt werden.
2. Die zumeist sehr vitalen ca. 90-jährigen Linden befinden sich in ihrer Höchstleistungsphase. Dabei darf davon ausgegangen werden, dass sie das hinsichtlich ihrer Lebenserwartung überwiegend noch mindestens weitere 20 bis 30 Jahre leisten können.

3. Gemäß ihrer Wirkung als **Klimaanlage** mit einer überschirmenden Kronenfläche (Schatten) von grobgeschätzt 25.000 m² erbringen die 261 Allee**b**äume²⁵ mit ihren Ökosystemleistungen bzw. deren Wohlfahrt einen wichtigen Beitrag (Frischluftproduktion, Temperaturreduktion etc.) beim Bewältigen der Klimaveränderungen mit langen Trocken- und Hitzeperioden.
4. Falls der Altbaumbestand gefällt wird, kann mit dem Ersatz von 430 Bäumen – wovon vor Ort nur 256 gepflanzt werden sollen, die verlorene Ökosystemleistung nicht ausgeglichen werden, braucht es doch für die Altbaume mindestens zwischen 40 und 50 junger Bäume pro Altbaum, sodass eigentlich ca. 10 bis 13.000 neue Bäume gepflanzt werden müssten.
5. Eine Fällung der Bäume ist wegen des geplanten Ausbaus nicht erforderlich, weil dem Mythos von den Wurzeln in der Fahrbahn widersprechend, keine nennenswerten Wurzeln vorhanden sein dürften.
6. Leider wurde das behauptet, aber nicht durch die gemäß der Regelwerke vorgesehenen Suchschachtungen unteretzt.
7. Um Zeit für die Klärung der Differenzen zur Wurzelthematik sowie zur Modifizierung der Planung gemäß der Vorschläge zur Vollversickerung und des Verzichts auf eine neue RW-Leitung etc. zu schaffen, wurde vom AlleenForum am 13.08.26 ein Moratorium zur vorläufigen Aussetzung einer Fällung an die beteiligten Gremien und Institutionen gerichtet, das bis heute leider nicht beantwortet wurde.
8. Anhand der nur 256 vorgesehenen Neupflanzungen an der Seestraße zeigt sich, dass nicht angestrebt wurde, seit längerem vorhandene Lücken zu schließen, sodass damit die historische gründerzeitliche Allee nicht revitalisiert werden kann.
9. Daher wird dies als unbedingt erforderliche Maßnahme zum Erhalt des Kulturguts Allee vorgeschlagen, wobei auf die historischen Abstandsmaße von rd. 8,0 m zu orientieren ist.
10. Das Lückenschließen würde zugleich im Sinne der Ziele der EU-Verordnung zur Wiederherstellung der Natur sein.
11. In die städtische Klimaschutzkonzeption sollte die Thematik Stadtgrün aufgenommen und somit der Erhalt und die Erweiterung des Straßengroßgrüns verankert werden.
12. Ebenso sollte die vorhandene Allee**kon**zeption reaktiviert und weiterentwickelt werden.
13. Gemäß der hier unterbreiteten Vorschläge zur Umgestaltung des Straßenraumes mit Rück- bzw. Umbau der Verkehrsflächen und des Anordnens zusätzlichen Allee**be**stands erfolgt nicht nur eine gestalterische Verbesserung in Bezug auf den historischen Bestand, sondern auch eine deutliche Erhöhung der Wohn-, Aufenthalts- und Erlebnisqualität.
14. Mit letzterem können zudem die Anforderungen zur Klimaanpassung sowie zum Hitzeschutzes maximal erreicht werden.
15. Letztlich entstehen mit den vorgeschlagenen Planungsänderungen neben den ökologischen Gewinnen erhebliche Kosteneinsparungen in Höhe von geschätzten 2,5 Mio. €, wovon 350.000 € für die zusätzlichen Baumpflanzungen zur Komplettrevitalisierung des historischen Allee**be**stands einzusetzen wären. Für die Gemeinde entfällt zudem der Vermögens- bzw. Sachwertverlust durch den Erhalt des ökologisch, aber eben auch finanziell wertvollen Altbaumbestands in Höhe von ca. 600.000 €.
16. Insgesamt wäre dabei ein positives Beispiel für andere Kommunen mit ähnlichen Altallee**stra**ßen geschaffen, bei dem durch das Orientieren auf Klimaschutz mit Alleerevitalisierung und nachhaltiger Regenwassernutzung zugleich Ressourcen und Finanzmittel eingespart und eine hohe Wohn-, Aufenthalts- und Lebensqualität gesichert werden.

Anmerkung

Im Rahmen des vorgeschlagenen Umgangs mit dem Baumbestand bei der Planung der Sanierung des Leitungsbestands wird es erforderlich sein, dass die Gemeinde neue Vorgaben bzw. Planungsprämissen formuliert, bei denen neben einem gewollten Erhalt des Baum- bzw. Allee**be**stands, das Orientieren auf eine ortsverträgliche und klimaangepasste Straßenraumgestaltung eine wichtige Rolle spielt.

Da wir als AlleenForum unsere vorgenannten Vorschläge mit dem vorbildhaft bereits vorhandenem Ausweisen von Tempo 30 verbinden, begrüßen und unterstützen wir, dass Zeuthen Mitglied der bundesweiten Initiative „[Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten](#)“ ist.

²⁵ Leider sind die Zahlenangaben zu den Bäumen in den verschiedenen Planunterlagen nicht eindeutig, sodass um Verständnis gebeten wird, wenn Differenzen entstehen.

Daher könnte davon ausgegangen werden, dass unsere Vorschläge zur Fahrbahnreduktion auf 6,0 m von der Gemeinde prinzipiell unterstützt werden, befördern sie doch eine etwas entschleunigte Fahrweise, Lärminderung und höhere Verkehrssicherheit.

Durch eine zukünftige Tempo-30-Regelung, wie heute vorhanden, könnten die zu erwartenden Lärmprobleme durch schnelleres Fahren auf zukünftig glattem Asphalt infolge der Wiedereinführung von Tempo 50 vermieden werden.

Würde diese durchgesetzt, wäre die geplante Breite von 6,5 m als überdimensioniert einzuordnen.

Abschließend bitten wir darum, die in unserer Stellungnahme erörterten Aspekte sowie Änderungsvorschläge zu überprüfen und bitten um die Möglichkeit, unsere Einlassungen persönlich vortragen und öffentlich zur Diskussion stellen zu dürfen.

Des Weiteren bieten wir an und bitten darum, uns an der weiteren Planung konsultativ zu beteiligen.

Dresden, den 31. August 2026

Mit freundlichen Alleegrüßen



Dr.-Ing. Ditmar Hunger

Vorsitzender AlleenForum Sachsen e. V.

Hinweis:

Veröffentlichung, auch auszugsweise und Weitergabe dieser Stellungnahme bedürfen der Zustimmung des AlleenForums Sachsen e. V.