

Lebensqualität  
Große Bäume  
können aus  
tristem Stadtgrau  
grüne Oasen  
machen.

Foto: Horst Schunk



Neues BN-Projekt

## Alte Stadtbäume besser schützen

Winterzeit ist Baumfällzeit; das werden viele Stadtbewohner auch in den vergangenen Monaten wieder festgestellt haben. Morgens stand die schöne Eiche neben dem Fahrradweg noch – abends ist nur ein Baumstrunk übrig.

In wachsenden Großstädten wie München dürften die Bürger diese bittere Erfahrung besonders häufig machen: Allein zwischen 2010 und 2015 hat die Bayernmetropole trotz Nachpflanzung fast 9000 Stadtbäume verloren. Immer mehr Menschen drängen in die wohlhabende Stadt, Wohnungen fehlen, der Baudruck nimmt zu. Den Kürzeren ziehen dann die grünen Mitbewohner, denn Baurecht toppt Baumschutz. Das ist die juristische Realität, die immer mehr Stadtbäume die Existenz kostet. Und nur rund 100 der 2056 bayerischen Kommunen haben überhaupt eine Baumschutzverordnung erlassen.

Doch auch das Bewusstsein über diesen schleichenden Verlust nimmt zu. Der BUND Naturschutz spürt auf allen Ebenen, wie sich Menschen mehr und mehr um das Grün in ihrer Stadt oder Gemeinde sorgen und kümmern: In Nürnberg

pflegen 900 Baumpaten etwa 1300 Stadtbäume. Sie gießen sie in heißen Sommermonaten und sorgen dafür, dass es zu ihren Füßen blüht und summt. Und auch die Anfragen von besorgten oder wütenden Bürgern beim BUND Naturschutz nehmen spürbar zu (siehe Interview).

### Warum Bäume in der Stadt?

Unangebrachte Stadttromantik? Weit gefehlt – Stadtbäume sind viel mehr als nur hübsches Beiwerk. Bereits heute leben mehr als 45 Prozent der Bayern in Städten. Sie alle wollen durchatmen können, auch – oder gerade – in heißen Sommermonaten. Das ist aber inzwischen keine Selbstverständlichkeit mehr: In Nürnberg zum Beispiel wurden 2015 rekordverdächtige 33 Tage mit Temperaturen über 30 Grad gemessen. Bis zum Ende des Jahrhunderts soll die Zahl auf etwa 45 Tage ansteigen. Nürnberg rechnet deshalb mit zunehmenden Todesfällen aufgrund von Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

In Städten sorgt die hohe Wärmespeicherfähigkeit von Beton und Asphalt dafür, dass sich die Hitze staut. Stadtbäume haben hier einen enormen positiven Effekt. Ein aus-

gewachsener Laubbaum verdunstet an heißen Sommertagen bis zu 400 Liter Wasser und entzieht dabei der umgebenden Luft Wärme. Außerdem sind sie effektive Schattenspendler: Mit gerade einmal 15 Metern Kronendurchmesser schafft ein einziger Laubbaum etwa 160 Quadratmeter kühlenden Schatten.

Doch Bäume sind auch wichtig für die vielen anderen Mitbewohner unserer Städte. Beispiel Eichhörnchen: Die quirligen Tierchen brauchen Bäume, die ihnen Nahrung in Form von Samen bieten. Das Alter spielt dabei eine entscheidende Rolle, Buchen beispielsweise samen erst mit etwa 80 Jahren. Zudem bauen Eichhörnchen in den Baumkronen ihre Kobel, wo der Nachwuchs zur Welt kommt. Auch für Fledermäuse sind alte Bäume überlebenswichtig. Arten wie der Große Abendsegler überwintern in Baumhöhlen, die innen frostfrei sind. Diese gibt es nur in Bäumen mit dicken Stämmen.

Am dramatischsten ist der Verlust alter Bäume für weniger mobile Tierarten. So etwa für die Käferarten Eichenheldbock, Hirschkäfer und Eremit. Letztere leben in alten,



dicken Bäumen, die innen bereits morsch sind, in sogenannten Mulmhöhlen. In diesen Höhlen ernähren sie sich, paaren sich, legen ihre Eier ab und die nächste Generation wächst dort heran. Vermutlich verlassen viele Käfer »ihren« Baum während des gesamten Lebens nicht. Wird er gefällt, stirbt meist die gesamte Population. Mit einem Flugradius von etwa 150 Metern hat der Eremit kaum Chancen, einen geeigneten Ersatzlebensraum zu finden.

»Wird ein alter Stadtbaum gefällt und stattdessen ein junger gepflanzt, dauert es etwa 200 Jahre, bis dieser eine ähnliche Funktion erfüllen kann«, gibt Christopher Busch zu bedenken. Er ist einer der beiden BN-Baumexperten, die Bürgern seit Ende 2017 in der sogenannten Baumschutzsprechstunde mit Rat und Tat zur Seite stehen. Das große Problem sei, so Busch, dass viele alte Stadtbäume viel zu schnell als vermeintliche Gefahr gefällt werden. »Die Möglichkeiten, einen alten Baum zu sichern und zu erhalten, werden viel zu selten ausgereizt.« Oft fehle es bei den Kommunen an Bewusstsein, an Wissen oder schlicht am Willen, etwas Geld in die Hand zu nehmen.

Wie gut oder schlecht die Richtlinien zum Schutz von Stadtbäumen funktionieren und wo nachgebessert werden muss, werden Busch und sein Kollege Daniel Mühlleitner in den kommenden drei Jahren unter die Lupe nehmen. Ziel des aktuellen BN-Projektes »Neue Chancen für alte Bäume« ist es, für einen besseren Schutz alter Stadtbäume in Bayern zu sorgen. Das Projekt wird vom Bayerischen Naturschutzfonds gefördert.

► **Kostenfreies Bürgertelefon**  
»Baumschutzsprechstunde«: Tel. 08 00- 782 38 22 (0800/STADT-BAUM), Sprechzeiten: Montag bis Donnerstag von 9 Uhr bis 13 Uhr sowie unter [stadtbaum@bund-naturschutz.de](mailto:stadtbaum@bund-naturschutz.de)

► **Weitere Infos sowie Fragen und Antworten zum Thema Stadtbäume** unter → [www.bund-naturschutz.de/natur-und-landschaft/stadtnaturschutz](http://www.bund-naturschutz.de/natur-und-landschaft/stadtnaturschutz)

## »Von Anfang an schützenswert«

Angela Burkhardt-Keller ist Diplom-Forstingenieurin. Seit 2014 berät sie Münchner Bürger in der Baumsprechstunde des BUND Naturschutz.



Foto: Kreisgruppe München

Mit anpacken für den Baumschutz Angela Burkhardt-Keller bei einer Baumschutzaktion im Stadtpark Pasing

### **N+U: Um welchen Baum in München kämpfen Sie gerade?**

**Angela Burkhardt-Keller:** Um eine Platane, die mitten in einer großen U-Bahn-Baustelle am Sendlinger Tor steht und durch die Bauarbeiten schon geschädigt wurde.

### **Ab welchem Alter ist ein Stadtbaum schützenswert?**

Wenn man den Blick in die Zukunft richtet, ist jeder Baum von Anfang an schützenswert, vor allem im städtischen Umfeld, wo alles sehr verdichtet ist. Da ist ein kleiner Jungbaum schon so wichtig wie andernorts ein großer achtzigjähriger Baum.

### **Wie viele Bäume haben Sie in Ihrer Zeit hier schon gerettet?**

Die Fälle sind total rar, das muss man leider so sagen. In der Regel rufen Menschen bei uns an, weil sie Angst haben, dass Bäume gefällt werden oder weil Bäume gefällt wurden, was sie sich gar nicht erklären können. Vielen ist nicht bewusst, dass die Baumschutzverordnung nicht in allen Fällen schützt. Wenn Baurecht auf einem Grundstück besteht, ist sie nachrangig. In München verlieren wir jedes Jahr Tausende von Bäumen, weil nach-

verdichtet wird und auf großen Grundstücken mit vielen Bäumen dann große Gebäude mit nur noch ganz wenigen Bäumen stehen.

### **Also keine Erfolgsgeschichten?**

Es rufen immer wieder Leute an, weil der Nachbar meint, ihre Bäume seien nicht mehr sicher und müssten gefällt werden. Da kann ich dann beraten und manchmal ruft jemand wieder an und sagt: Der Nachbar hat mir solche Angst gemacht, aber mein Baum ist total fit! Die Momente sind natürlich die allerschönsten.

### **Wenn Sie Königin von Deutschland wären, was würden Sie im Baumschutz zuallererst ändern?**

Ich würde fordern, dass es pro Bauprojekt keine festgelegten Autostellplätze gibt, sondern soundsoviel Bäume. Es ist ein ganz, ganz übler Prozess, dass wir alles autogerecht machen. Wir hängen mit dem eigenen PKW vor der Haustür einer Idee an, die wir schnellstmöglich ändern müssen. Wenn wir wollen, dass die Städte lebenswert bleiben, braucht es da insgesamt ein Umdenken.

*Text und Interview:*  
Heidi Tiefenthaler

## Wetterextreme nehmen zu

**L**eugnen und verharmlosen hilft nicht: Auch Bayern ist bereits von der Veränderung des Klimas betroffen. 2017 war – wie schon die beiden Jahre zuvor – eines der wärmsten seit Beginn der Wetteraufzeichnungen. Doch von der Erwärmung abgesehen, zeigt sich die Veränderung des Klimas in Mitteleuropa vor allem in der Zunahme von Extremwetterereignissen, also Starkregen, Stürme oder Dürreperioden. So richtete im August des vergangenen Jahres ein schwerer Sturm im Landkreis Passau verheerende Schäden an. Zahlreiche Privathaushalte waren betroffen. Am schlimmsten waren hier jedoch die Schäden für die Forstwirtschaft. Im Jahr zuvor verwandelte sich der bislang harmlose kleine Simbach in einen reißenden Strom. Der Ort Simbach am Inn im südlichen Niederbayern versank förmlich in den Fluten. 2013 traf es den Raum Deggendorf, als bei einem Jahrhunderthochwasser ein Donaudeich brach. Nordbayern hingegen litt in den vergangenen Jahren unter fehlenden Niederschlägen. Das freut zwar die Sonnenanbeter, stellt aber Landwirte, Waldbesitzer oder Weinbauern vor immer größere Herausforderungen.

Die Schäden an der Infrastruktur zu reparieren oder Privathaushalte nach solchen Katastrophen finanziell zu unterstützen,



Foto: hapar/fotolia

wird für den Staat zu einer immer größeren finanziellen Belastung. Aktiver Klimaschutz ist also dringend geboten, um weitere Auswirkungen zumindest so gering wie möglich zu halten.

## Erreichen Sie Ihr Klimaschutzziel!

**D**ie internationale Staatengemeinschaft zögert und zaudert; die neue GroKo gründet, bevor sie überhaupt selbst die Arbeit aufnimmt, erstmal eine Kommission – wie gut, dass wenigstens jede und jeder von uns auch selbst etwas tun kann! Mit dem »Bürgerrechner« kann man seine persönliche CO<sub>2</sub>-Bilanz berechnen. Entwickelt wurde er schon 2007 vom Heidelberger ifeu-Institut gemeinsam mit KlimaAktiv und mit Unterstützung des Umweltbundesamtes. 2014 und 2016 gab es eine Überarbeitung und Erweiterung. Wie funktioniert's? Sie geben online die gefragten Daten ein zu den Bereichen Heizung, Strom, Mobilität, Ernährung und Konsum. Wer nicht so viel klicken und tippen will, kann vorgestellte Durchschnittsprofile verwenden und diese schrittweise verfeinern. Besonders interessant ist, dass man sich auch eine Prognose erstellen lassen kann, die geplante Maßnahmen wie den Umbau der Heizung mit einberechnet. Der Rechner simuliert auch das Wechselspiel zwischen individuellen und gesellschaftlichen Entscheidungen. So zeigt der CO<sub>2</sub>-Rechner auf, wo Sie heute stehen und wie Ihre persönlichen Klimaschutzmöglichkeiten in der Zukunft aussehen.

Übrigens: Die Daten werden nicht an Dritte weitergegeben.

Den Bürgerrechner kann man kostenlos nutzen auf: → [www.uba.co2-rechner.de](http://www.uba.co2-rechner.de)

## Moorschutz ist Klimaschutz

**W**enn es um Klimaschutz geht, ist immer wieder auch von Mooren die Rede. Der besondere Zusammenhang: Moore sind besonders hochwertige Kohlenstoffspeicher. Ihre Torfschicht hat sich sehr langsam im Laufe von Jahrtausenden aufgebaut und dabei viel CO<sub>2</sub> gespeichert. In den Mooren auf der ganzen Welt ist doppelt soviel CO<sub>2</sub> gespeichert wie in den Wäldern. Werden Moore zerstört, entweicht aus der Torfschicht nicht nur das Kohlendioxid, sondern auch Lachgas, das um ein vielfaches stärker zur Erwärmung des Klimas beiträgt. Deshalb bemüht sich der BUND Naturschutz seit vielen Jahren, Moore zu erhalten oder renaturieren. Unter den rund 2200 Hektar Flächen, die der BUND Naturschutz besitzt, sind auch zahlreiche Moore. Mit ihrer Pflege leisten die Aktiven des BN Jahr für Jahr in ehrenamtlicher Arbeit aktiven Klimaschutz.

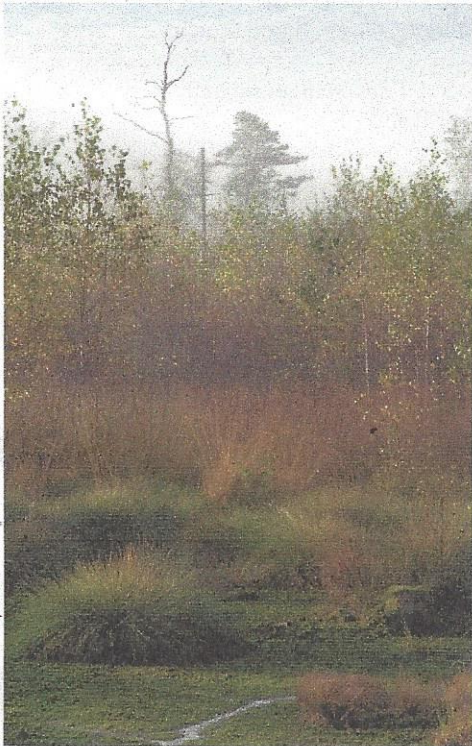


Foto: Thomas-Stephan



Mobilität und Klima

## Verkehrswende nicht länger verzögern

Mit einem eigenen Klimaziel für den Verkehrsbereich schuf die noch amtierende Bundesregierung eine passable Grundlage, um ihren Verpflichtungen aus dem Pariser Klimavertrag nachzukommen. Um es zu erfüllen, muss die gleiche Koalition nun ihre Verkehrspolitik grundlegend neu aufstellen.

**N**ach zähem Ringen um den Klimaschutzplan 2050 einigten sich im November 2016 die Umweltministerin Hendricks und der damalige Verkehrsminister Dobrindt: Bis 2030 soll der Verkehr in Deutschland 40 bis 42 Prozent weniger CO<sub>2</sub> ausstoßen als 1990. Was eine echte Trendwende bedeutete: Bis heute sind ja die Treibhausgase aus dem Verkehr nicht weniger, sondern in den letzten Jahren sogar deutlich mehr geworden.

Das Wachstum des Straßen- und Luftverkehrs war politisch gewollt. Derzeit ist der zusätzliche Ausbau von 1300 Straßen beschlossen, nicht aber der Ausbau

**Ohne Auto ans Ziel**

Vom Fahrrad direkt in die Bahn: Mobilitätspunkt im größtenteils autofreien Freiburger Stadtteil Vauban.

auch nur eines der völlig überlasteten Knotenpunkte der Bahn. Was also muss die nächste Regierung leisten, um ihr Klimaziel zu erreichen?

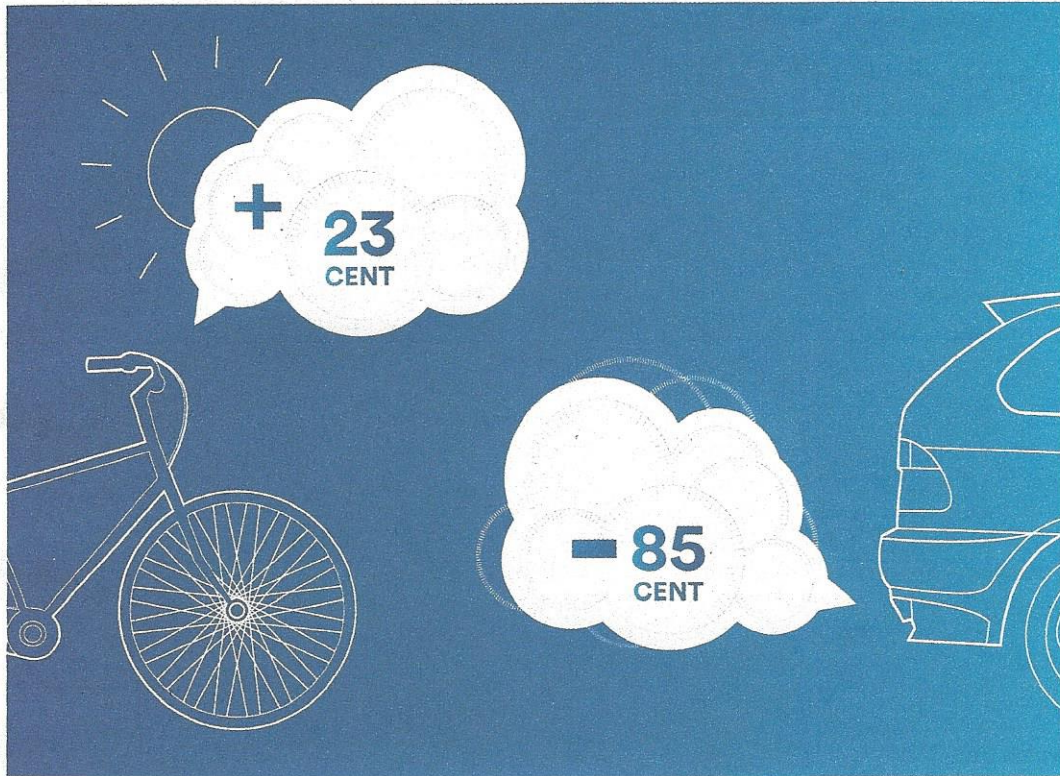
**Kein »weiter so«**

Ohne den Abbau umweltschädlicher Subventionen und eine Investitionsoffensive in nachhaltige Bahn- und Nahverkehrsprojekte wird Deutschland sein Klimaziel 2030 deutlich verfehlen. Die Regierung muss Verkehr verlagern und vermeiden und für effizientere, kleinere und auch weniger Autos sorgen. Wir brauchen die urbane Mobilitätswende, die den öffentlichen Raum umverteilt zugunsten des Rad-, Fuß- und Nahverkehrs.

Unseren Verkehr können wir nur auf Erneuerbare Energie umstellen, wenn die Zahl und der Verbrauch der Autos massiv sinken. Sonst müsste die zwei- bis dreifache Menge des heutigen Strombedarfs künftig allein für den Verkehr erzeugt werden. Tatsächlich fordert die Autolobby Erneuerbaren Strom für synthetischen Kraftstoffe in ihren ineffizienten Fahrzeugen (siehe Seite B6).

**Bremser oder Vorreiter?**

In der letzten Legislatur opponierten die Verkehrsminister Dobrindt und Schmidt gegen viele Vorschläge der EU-Kommission: gegen die entfernungsabhängige Pkw-Maut und die Aufnahme von CO<sub>2</sub>-Kosten in die



### Radeln ist gut für die Allgemeinheit

Wer Fahrrad fährt, tut dem Klima und seiner Umwelt und Gesundheit etwas Gutes: Der gesellschaftliche Nutzen beläuft sich auf 23 Cent pro gefahrenem Kilometer. Wer Auto fährt, bürdet der Allgemeinheit dagegen Kosten auf: 85 Cent pro Kilometer. (aus der neuen BUND-Broschüre »Perspektive 2030: Suffizienz in der Praxis«, siehe → [www.bund.net/suffizienz](http://www.bund.net/suffizienz))

Lkw-Maut, oder dagegen, dass die Steuerbefreiung des Luftverkehrs auf den Prüfstand kommt. Wie glaubwürdig die neue Regierung agiert, wird sich zeigen, wenn dieses Jahr die neuen CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Pkw bemessen werden. Ab 2021 dürfen Neuwagen durchschnittlich nur noch 95 g/km CO<sub>2</sub> ausstoßen. Für 2025 und 2030 hat die EU-Kommission – auch auf Druck aus Deutschland – viel zu schwache Minderungsziele vorgeschlagen. Meint die Bundesregierung es ernst mit ihrem Klimaziel, muss sie in Brüssel deutlich ehrgeizigere Vorgaben für die Autohersteller aushandeln.

### Neue Politik gefordert

»Eine neue Zeit braucht eine neue Politik« – so stand es am Rednerpult des SPD-Parteitag. Ja: Wir brauchen eine sozial-ökologische Wende im Verkehr. Obwohl Hunderte Straßenbrücken marode sind, fehlt ein konkreter Plan für ihre Erhaltung und Erneuerung. Der Bund investiert Milliarden in neue Straßen, wo oft kleine Um- und Ausbauten reichen würden. Obwohl S- und U-Bahnen und Busse in den Großstädten überannt werden, zahlt der Bund seit zehn Jahren keinen Euro zusätzlich in deren Ausbau.

Der ländliche Raum wird immer mehr abgehängt. Trotzdem gibt es kein übergreifendes Konzept und keine Plattform für ein Mobilitätsmanagement, das alle Verkehrsangebote verknüpft, Mitnahme organisiert und Busse, Vans und Taxen bedarfsgerecht einsetzt. Statt die Digitalisierung im Verkehr voranzutreiben und das Auto und alle Verkehrsmittel online zu vernetzen, wird vor allem über »autonomes Fahren« geredet.

### Chancen urbaner Mobilität

Ganz wesentlich muss sich die Verkehrspolitik künftig dem Stadtumbau widmen. Der Straßenraum muss hier gerecht und für die Allgemeinheit gewinnbringender als heute aufgeteilt werden: Fahrradwege statt Auto-spuren, Spielplätze statt Parkflächen. Der öffentliche Raum hat einen Wert. Mit viel zu günstigen Parkausweisen für Anwohnerinnen und Anwohner ist dieser Wert vor allem in den dicht besiedelten Innenstädten bei weitem nicht abgegolten.

Der BUND fordert, das geltende Recht umzusetzen: Das Falschparken auf Rad- und Gehwegen muss konsequent geahndet und sanktioniert werden. Auch die beste Busspur nützt ja nichts, wenn sie ständig zugeparkt ist. Dies ist auch notwendig, damit Berufspendler ohne eigenes Auto komfortabel in die Stadt kommen und der ÖPNV damit konkurrenzfähig wird.

Fazit: Die neue Bundesregierung muss ihre eigenen Klimaziele ernst nehmen und die notwendige Verkehrswende angehen – und zwar jetzt. Der BUND wird sich dafür weiterhin nachdrücklich einsetzen.

*Jens Hilgenberg, Werner Reh und Richard Mergner*



### Die Autoren

Jens Hilgenberg ist der Referent für Verkehrspolitik, Werner Reh leitet dieses Referat in der Bundesgeschäftsstelle. Richard Mergner ist der Sprecher des Bundesarbeitskreises Verkehr.