

Pflanzstrategien jenseits von Bundes- und Landesstraßen

Ein Beispiel aus Mecklenburg-Vorpommern

Dr. Sven Reiter

Abstract

In Mecklenburg-Vorpommern wurde die Projektinitiative des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr zur Alleenentwicklung im nachgeordneten Straßennetz an kommunalen Straßen und Wegen erstmalig im Amtsbereich des Straßenbauamtes Stralsund im Landkreis Rostock umgesetzt. Ziel war es, in geeigneten und interessierten Gemeinden Strecken zur Alleenentwicklung an kommunalen Straßen und ländlichen Wegen zu finden. Den Gemeinden wurden drei Wege zur Umsetzung und Finanzierung solcher Pflanzstrecken vorgestellt.

Das methodische Vorgehen beinhaltete im Wesentlichen die Kontaktaufnahme mit den Ämtern sowie den amtsfreien Städten und Gemeinden, die Auswertung von Fragebögen, eine Vorortbegehung der potenziellen Pflanzstrecken und die Priorisierung geeigneter konkreter Vorhaben.

Im Ergebnis konnten insgesamt 41 potenzielle Pflanzstrecken identifiziert werden; auf einer Streckenlänge von gut 7,5 Kilometern kann relativ kurzfristig eine Pflanzung erfolgen, auf knapp 31 weiteren Kilometern wird eine Pflanzung erst nach Grunderwerb möglich sein. Mit insgesamt 38,5 km Straßenseitenlänge ist eine gute Grundlage für Baumpflanzungen am untergeordneten Straßennetz gelegt.

Das Vorgehen kann auf andere Landkreise in Mecklenburg-Vorpommern übertragen werden und somit der Straßenbauverwaltung zusätzliche Pflanzstrecken aufzeigen.

Einleitung

Pflanzstrategien jenseits von Bundes- und Landesstraßen stellen einen Baustein der Alleenentwicklungsstrategie der Straßenbauverwaltung Mecklenburg-Vorpommern (MV) dar. Die Neu- und Nachpflanzungsprojekte konzentrieren sich in erster Linie auf das Hauptstreckennetz in der Zuständigkeit der Straßenbauverwaltung für die konzeptionelle Alleenentwicklungsprogramme bearbeitet werden oder schon fertig gestellt sind. Die Pflanzpraxis der Straßenbauämter in MV zeigt jedoch, dass auch im nachgeordneten Netz in den letzten Jahren bereits sporadisch Pflanzungen erfolgten. Die Straßenbauverwaltung MV hat daher mit der Erstellung von Alleenkonzepten für das nachgeordnete Netz begonnen, um auch an diesen Verkehrswegen eine systematische und abgestimmte Vorgehensweise der Alleenentwicklung zu gewährleisten. Die nachfolgenden Ausführungen behandeln die Thematik anhand des abgeschlossenen Pilotprojekts im Landkreis Rostock.

Die Projektidee zur Alleenentwicklung im nachgeordneten Straßennetz orientiert sich am Projekt „Alleensicherung und -entwicklung an der Deutschen Alleenstraße“ der Straßenbauverwaltung MV (Henneberg u. Peters-Ostenberg 2021). Die dort erarbeiteten Grundsätze zum Leitbild sowie zu den Planungsansätzen und -vorgaben sind prinzipiell zu beachten. In diesem Zusammenhang ist Alleenentwicklung am nachgeordneten Straßennetz, das zu touristisch interessanten Zielen hin leitet, eines der relevanten Planungsziele. Im beschriebenen Projekt konnten in geeigneten und interessierten Gemeinden des Landkreises Rostock Strecken zur Alleenentwicklung an kommunalen Straßen und ländlichen Wegen gefunden werden. Kreisstraßen wurden explizit nicht betrachtet, da dort leistungsfähige Behördenstrukturen für die Planung, Entwicklung und Unterhaltung von Alleen existieren. Zum betrachteten Landkreis gehören 112 Gemeinden, davon sechs amtsfreie Städte und vier amtsfreie Gemeinden. Die Gemeinden wurden nach folgenden Kriterien ausgewählt:

- Interesse;
- technische und personelle Eignung;
- geeignetes Straßen und Wegenetz;
- Chance zur eigenen Kompensation am Straßen- und Wegenetz;

- landschaftsplanerisches Erfordernis der Strukturanreicherung im Gemeindegebiet (Gutachtliche Landschaftsrahmenplanung – GLRP);
- Schutzgebietsanforderungen (z. B. Landschaftsschutzgebiet);
- Bedeutung des Straßen- und Wegenetzes für landschaftsgebundene Erholung und Erschließung von touristisch interessanten Objekten.

Die mit den Kommunen konkret entwickelten Alleenprojekte sollten sowohl aus landschaftsästhetischer Sicht – Aufwertung des Landschaftsbildes und der Naturraumausstattung – als auch aus touristischer Sicht wertvoll sein.

Ziel war auch, den Gemeinden die Möglichkeiten und die Bedeutung von Baumpflanzungen im Gemeindegebiet an kommunalen Straßen und ländlichen Wegen aufzuzeigen. Auf diese Weise sollte auch die Anlage von alleebegleitenden Saumstrukturen mit ihrer Bedeutung für die Biodiversität und den Insektenschutz gefördert werden. Dafür galt es, geeignete Strecken zu finden: an bisher unbepflanzten Straßen und Wegen in der freien Landschaft, aber auch in schon vorhandenen Alleen oder Baumreihen, die verlängert bzw. ergänzt werden können. Alle erfassten Alleenentwicklungstrecken waren nach Machbarkeit und Bedeutung zu priorisieren. Den Gemeinden war darzustellen, dass die Umsetzung und Finanzierung der Vorhaben bis hin zur langfristigen Unterhaltungspflege über drei Wege erfolgen und über das Projekt initiiert werden konnten. Zu den Finanzierungsmöglichkeiten gehörten (Stand Dez. 2020):

- Übertragung von Kompensationserfordernissen der Landesstraßenbauverwaltung an das untergeordnete Straßennetz, verbunden mit einer fünfjährigen Entwicklungspflege und einem pauschalen Ablösebetrag für die folgende Unterhaltungspflege (Ansprechpartner: SBV MV);
- Nutzung des Alleenfonds MV (Ansprechpartner: Landwirtschaftsministerium MV)
- Umsetzung eigener kommunaler Kompensationserfordernisse über Baumpflanzungen.

Methodisches Vorgehen

Die Schritte für das methodische Vorgehen wurden in einem Projektablaufplan zusammenfassend dargestellt:

- Erstellung eines Überblicks über die Ämter, Gemeinden und amtsfreien Städte inklusive Ermittlung der Ansprechpartner und Adressen;
- Ermittlung des Allelenbestandes am nachgeordneten Netz im Untersuchungsgebiet, Datenrecherche;
- Ermittlung landschaftsplanerischer Randbedingungen (GLRP, ggf. Landschaftspläne, Flächennutzungspläne, Schutzgebiete);
- Vorbereitung von Informationsveranstaltungen (Vorgespräche, Terminabsprachen), ggf. Webkonferenzen;
- Durchführung der Informationsveranstaltungen bzw. Webkonferenzen;
- Erarbeitung und Versand der Fragebögen an alle amtsfreien Städte und an alle Ämter mit der Bitte um Weiterleitung an die Gemeinden;
- Auswertung der zurückgesendeten Fragebögen, ggf. Nachfragen;
- Vor-Ort-Begehung an den potenziellen Pflanzstrecken und fotografische Dokumentation;
- erneute Rücksprache mit interessierten/geeigneten Kommunen oder mit dem in dem jeweiligen Amt zuständigen Mitarbeiter;
- Ausweisung konkreter Vorhaben und Priorisierung nach dem Grunderwerbserfordernis;
- Erstellung von Steckbriefen und Karten;
- Prüfung der Umsetzung.

Einen wichtigen Bestandteil der Bearbeitung stellen die Fragebögen, die Außenbefragungen und die Informationsveranstaltungen dar.

Zur Vorbereitung der Informationsveranstaltungen wurden die 23 Ämter und amtsfreien Gemeinden und Städte des Landkreises Rostock zusammengefasst, um die Veranstaltungen kompakt durchführen zu können (vgl. Abb. 1).

Da im Frühjahr 2021 auf Grund der Coronabestimmungen zunächst keine Informationsveranstaltungen in Präsenz möglich waren, wurden alle Ämter bzw. amtsfreien Gemeinden/Städte telefonisch kontaktiert, um die geeigneten Ansprechpartner zu ermitteln. Die Versendung der Fragebögen wurde vorgezogen. Dafür wurde zunächst ein Fragebogen erarbeitet und an alle

Ämter bzw. amtsfreien Gemeinden/Städte gesendet, um geeignete und interessierte Kommunen zu ermitteln. Der Fragebogen sollte Antworten auf folgende Fragestellungen geben:

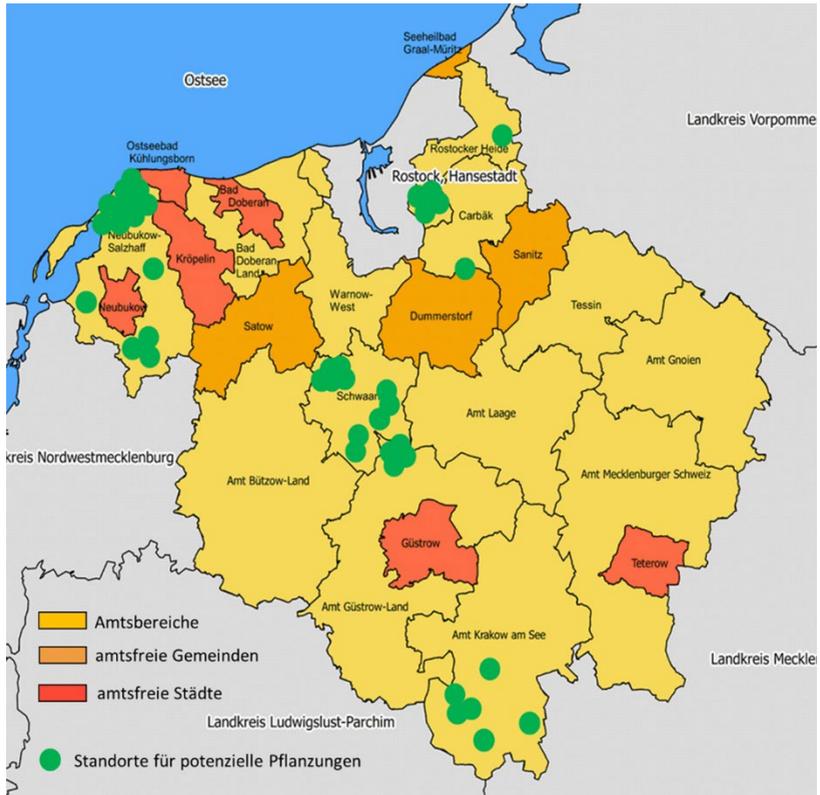


Abb. 1: Amtsstruktur des Landkreises Rostock und räumliche Verteilung der potenziellen Pflanzstrecken darin (Quelle: Sachstandsbericht Alleinentwicklung im nachgeordneten Straßennetz, Lk HRO 2023).

- Besteht in der Kommune grundsätzliches Interesse, Alleen bzw. Baumreihen in ihrer Zuständigkeit zu erhalten bzw. zu fördern?
- Gibt es Informationen bzw. Vorschläge der Kommunen zu potenziellen Pflanzstrecken an
 - baumfreien Straßen- und Wegeabschnitten;

- vorhandenen lückigen jungen Alleen (5 bis 20 Jahre) mit Ergänzungsbedarf/Pflanzpotenzial;
- landschaftsbildprägenden Strukturen (Parks, Gutshäuser, Schlösser)?
- Bestehen Hinweise oder Vorgaben zu Alleinpflanzungen in Bebauungs- bzw. Grünordnungsplänen, Landschaftsplänen, Umweltberichten und Flächennutzungsplänen?
- Gibt es Informationen zur Lage von gemeindeeigenen Grundstücken sowie sonstigen Flächen der öffentlichen Hand an Straßen und Wegeabschnitten mit Eignung für Alleinpflanzung?
- Wie sind die bisherigen Erfahrungen der Kommunen mit Baumpflanzungen sowie der Pflege und Unterhaltung der Baumbestände?
- Besteht Bedarf an Eigenkompensation durch Baumpflanzungen im Rahmen ggf. vorhandener „Pflanzschulden“?
- Existieren Erfahrungen mit Kompensation im Allgemeinen, mit Kompensationserfordernissen der Landesstraßenbauverwaltung MV und/oder mit dem Allenenfond des Umweltministeriums?
- Wie sind die technischen/personellen Voraussetzungen für die Umsetzung von Baumpflanzungen und die darauffolgende Pflege und Unterhaltung?

Nach der Auswertung der Fragebögen fand eine Begehung aller potenziellen Strecken statt, um die örtlichen Gegebenheiten besser einschätzen zu können. Diese Außenaufnahmen wurden auch für eine Fotodokumentation genutzt. Anschließend wurden für alle nach den Außenaufnahmen verbliebenen potenziellen Pflanzstrecken Steckbriefe erstellt (Abb. 2). Dabei wurde angenommen, dass Bäume mindestens mit einem Abstand von 1,5 Metern von der betrachteten Straße bzw. dem betrachteten Weg gepflanzt werden und dass zur angrenzenden Nutzung ein Schutzstreifen von 2,5 Metern besteht.

Örtliche Begebenheiten wie Gräben wurden bei der Festlegung des Pflanzabstandes beachtet. Auch die angrenzende Nutzung ändert gegebenenfalls die Breite des Schutzstreifens. Für die Einschätzung der Notwendigkeit von Grunderwerb wird das Amtliche Liegenschaftskatasterinformationssystem MV (WMS_MV_ALKIS) herangezogen.

Die Priorisierung der vorgeschlagenen Pflanzungen erfolgte in Absprache mit dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr. Drei Priorisierungskategorien wurden festgelegt:

- Kategorie 1: zeitnah umsetzbar in den nächsten zwei bis fünf Jahren;
- Kategorie 2: nach längerer Vorlaufzeit umsetzbar;
- Kategorie 3: Teilstrecken zeitnah umsetzbar und Teilstrecken nach längerer Vorlaufzeit umsetzbar.

Für die Einstufung in die Prioritätskategorien war die grunderwerbliche Verfügbarkeit maßgeblich. Eine Einstufung der Strecke in die Kategorie 1 erfolgte, wenn sich der Grund und Boden in der öffentlichen Hand befand oder vom Eigentümer signalisiert wurde, dass Flächen zur Verfügung gestellt werden.

Auch eine Nachpflanzung in lückigen jungen Baumpflanzungen konnte die Einstufung in Kategorie 1 bedingen. Eine Einstufung in die Kategorie 2 erfolgte immer dann, wenn Grunderwerb notwendig war. Eine Einstufung in die Kategorie 3 erfolgte, wenn Grunderwerb nur zum Teil notwendig war und sich ein großer Teil der benötigten Flächen bereits in öffentlicher Hand befand.

Keinen Einfluss auf die Priorisierung hatten die Funktion der betrachteten Strecke für Erholung und Touristik sowie landschaftspflegerische und ökologische Funktionen (Landschaftsbildaufwertung, Strukturelementverdichtung, Biotopverbund, Einpassung in das vorhandene Alleennetz bzw. in vorhandene Baumreihen). Solche Parameter werden in den Steckbriefen ebenfalls dargestellt und stellen Argumentationshilfen dar. Die Kartenerstellung erfolgte mit Q-GIS. Der Grundstücksbedarf wurde geschätzt.

Die im DBU-Projekt „Datenerhebung und Leitfadenentwicklung zum Alleinbestand in Deutschland“ (Peters et al. 2020) ermittelten Abschnitte für Neupflanzungen unter anderem im nachgeordneten Netz wurden im Rahmen des Projektes überprüft und gegebenenfalls als zusätzliche potenzielle Pflanzbereiche übernommen.

Dazu mussten zunächst die Daten bei der Hochschule für Nachhaltige Entwicklung Eberswalde (HNEE) recherchiert, auf Kompatibilität überprüft und in das GIS eingepflegt werden. Nur die durch das Forschungsvorhaben

der HNEE ermittelten freien Bereiche zwischen 80 und 100 Metern wurden betrachtet. Anschließend erfolgte eine Auswertung und eine Aussage dazu, ob diese Strecken tatsächlich für Lückenpflanzungen in Betracht kommen.

Ergebnisse

Informationsveranstaltungen

Auf Grund der Coronabestimmungen konnten nur vier Informationsveranstaltungen durchgeführt werden: im Amt Neubukow-Salzhaff, im Amt Güstrow-Land, im Amt Krakow am See und in der Gemeinde Bartenshagen-Parkeentin.

Fragebögen

Der Rücklauf der an alle Ämter versendeten Fragebögen verlief sehr zögerlich, sodass in den Ämtern mehrfach telefonisch nachgefragt und das Anliegen erläutert wurde.

Von den 23 angeschriebenen Ämtern und amtsfreien Gemeinden reagierten zwölf, indem sie entweder den Fragebogen zurücksandten oder sich telefonisch meldeten. Fünf amtsfreie Gemeinden/Städte und die Gemeinden eines Amtes zeigten kein Interesse an Pflanzungen an den Straßen und Wegen in ihrer Zuständigkeit; sie wollten das Pflanzpotenzial für ihre eigenen Kompensationserfordernisse vorhalten. Aus sechs Ämtern kamen von verschiedenen Gemeinden Vorschläge für bepflanzbare Strecken. Bei einem Amt wurden die vorgeschlagenen Strecken nach genauerer Prüfung nicht weiter in die Bearbeitung einbezogen.

Zusätzlich wurde von einer Privatperson eine Strecke auf eigenem Grundstück innerhalb der amtsfreien Gemeinde Dummerstorf für eine Pflanzung gemeldet.

Vorortbegehungen

Die durch die Ämter bzw. Gemeinden gemeldeten Strecken wurden nach einer ersten Sichtung vor Ort angeschaut und dokumentiert. Dabei wurden

einige der gemeldeten Strecken verworfen, weil beispielsweise die freie zu bepflanzende Strecke zu kurz war oder weil der vorhandene Baumbestand noch so vital war, dass eine Neupflanzung noch nicht sinnvoll erschien.

Daten DBU Projekt

Die Daten des DBU-Projektes wurden in das QGIS integriert. Ausgewertet wurden nur die shp-files der Straßenklassenkategorien „Gemeindestraße“, „Fußwege“, „Wirtschaftswege“ und „unknown“. Das Hauptaugenmerk des DBU-Projektes lag bei der Erfassung von Alleen und Baumreihen. Als ein Nebenergebnis wurden aus den vorhandenen Daten Baumlücken mit dem Potenzial für eine Nachpflanzung herausgearbeitet. Dabei handelt es sich im DBU-Projekt um Lücken zwischen 18 und 100 Metern. Für den Landkreis Rostock konnten am untergeordneten Netz nach dem Suchkriterium von Längen zwischen 80 und 100 Metern (= ausreichend großer Pflanzabschnitt für die Straßenbauverwaltung) keine bepflanzbaren Lücken gefunden werden, da sich die Lücken entweder in Bereichen von Kreuzungen, Bushaltestellen oder kreuzenden Leitungen befanden. Aus den Daten des DBU-Projektes ergaben sich keine zu betrachtenden Strecken.

Steckbriefe

Insgesamt wurden für 40 Strecken aus elf Gemeinden, verteilt auf fünf Ämter, sowie für die privat gemeldete Strecke Steckbriefe erstellt (Abb. 2 a-c).

IV Perspektivbereich Alleenmanagement

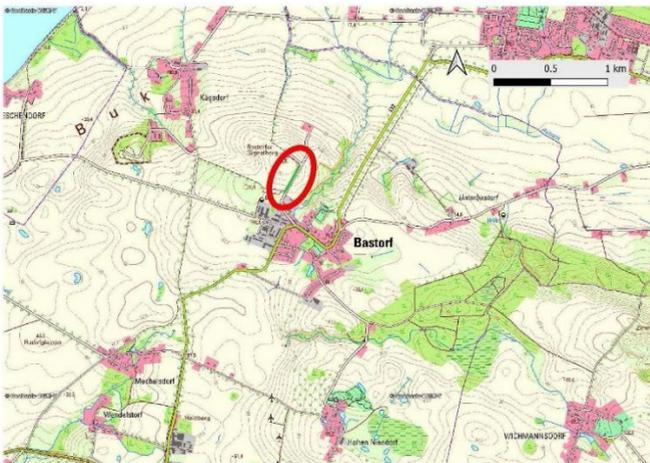
| Steckbrief Alleen im nachgeordneten Netz | | Steckbriefnummer 3.2 | |
|---|-------------------|--------------------------------|--|
| Landkreis: | Rostock | Datum: | 23.08.2021 |
| Amt: | Neubukow-Salzhaff | Bearbeitet: | STZ, Peters-Ostenberg |
| Gemeinde: | Bastorf | Ansprechpartner | Gemeinde / Amt: <i>Jens Lessentin, Tel. 038294 70250</i> <i>j.lessentin@neubukow-salzhoff.de</i> |
| Straßenbauamt: | SBA Stralsund | | |

Priorität: Kategorie 2 - nach längerer Vorlaufzeit umsetzbar – Grunderwerb notwendig

Straße: Weg zum Bastorfer Leuchtturm **Verortung:** nördl. Bastorf

Charakteristik: asphaltierte, für den öffentlichen Verkehr gesperrte Straße von Bastorf zum Bastorfer Leuchtturm mit einer Breite von knapp 3m. Straßenbegleitend ein asphaltierter Fußweg. Baum- und gelbfrei. Es grenzen landwirtschaftliche Nutzflächen an.

Lage im Raum:



Foto



Blick von Bastorf Richtung Leuchtturm

Abb. 2a: Alleen-Steckbrief Gemeinde Bastorf (Quelle: Sachstandsbericht Alleenentwicklung im nachgeordneten Straßennetz, Lk HRO 2023).

IV Perspektivbereich Alleenmanagement

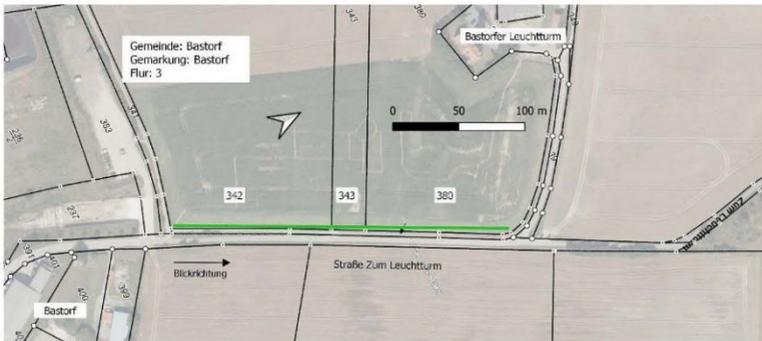
| | | |
|---|---|---|
| Baumbestand aktuell | keiner | |
| Geschätztes Alter / Reststandzeit | -- | |
| Quelle (z.B. Begehung/ Luftbild / Mitteilung Amt / Alleenkartierung UM / FH Eberswalde) | Begehung / Luftbild | |
| Anforderungen der überörtlichen Landschaftsplanung / Funktion im Raum | | |
| GLRP z.B. Aufwertung Landschaftsbild, Strukturelementeverdichtung, Biotopverbund, Einpassung in vorhandenes Alleennetz, Funktion Erholung/Touristik | Aufwertung Landschaftsbild Strukturelementeverdichtung Funktion Erholung/Touristik | |
| Schutzgebiete | Landschaftsschutzgebiet Kühlung (LSG 054a) | |
| Anforderungen der örtliche Landschaftsplanung | | |
| Landschaftsplan | Keine (Stand 2018) | |
| FNP | Keine (FNP 1995) | |
| GOP | -- | |
| Umweltbericht | -- | |
| Vorgeschlagene Pflanzung Blickrichtung Bastorfer Leuchtturm | | |
| | Rechte Seite | Linke Seite |
| Neupflanzung | -- | 250m |
| Nachpflanzung lückiger Bestand | -- | -- |
| Baumart(en) | -- | Linde oder Obst |
| Anzahl Bäume (Abstand 10 m) | -- | 20 |
| Abstand zum Fahrbahnrand (m) | -- | 1,5 zum Fußweg |
| Schutzstreifen zur angrenzenden Nutzung nötig? ja/nein/teilweise | -- | Ja |
| Schutzstreifenbreite | -- | 2,5m |
| Grunderwerb | | |
| Grunderwerb nötig? ja/nein/teilweise | -- | ja |
| Anzahl der betroffenen Grundstücke | -- | 3 |
| Schätzung benötigter Grunderwerb (m ²) | -- | 500 |
| Betroffene Flurstücke | -- | Gemarkung Bastorf, Flur 3 Flurstücke 342, 343 und 380 |
| Eigentümer? Dritte / öffentliche Hand | | |
| Bodenordnungsverfahren | Verfahren 31203 Bastorf-Kägsdorf, in Bearbeitung (Quelle Gaia MV) | |
| Kabel / Leitungen | | |
| Kabel-/Leitung vorhanden? ja/nein/nicht bekannt | Nicht bekannt | Straßenbeleuchtung |
| Dokumentation Umsetzungsmöglichkeiten einer Pflanzung | | |
| Finanzierung aus Alleenfonds | | |
| Kompensation der LS inkl. Ablöse (25 Jahre Unterhaltung) | | |
| Eigenkompensation | | |
| Langfristige Unterhaltung Gemeinde oder LS | | |
| Bemerkung | Pflanzung Fußweg und angrenzender Nutzung. Der Abstand zur angrenzenden Nutzung kann ggf. | |

Abb. 2b: Alleen-Steckbrief Bastorf (Quelle: Sachstandsbericht Alleenentwicklung im nachgeordneten Straßennetz, Lk HRO 2023).

IV Perspektivbereich Alleenmanagement

geringer ausfallen, da auf der angrenzenden Fläche jedes Jahr ein Maislabyrinth angelegt wird

Karte mit Pflanzpotentialen



Zusätzliche Fotos

Schnittdarstellungen

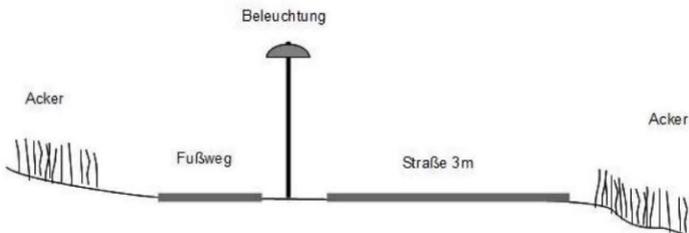


Abb. 2c: Alleen-Steckbrief Bastorf (Quelle: Sachstandsbericht Alleenentwicklung im nachgeordneten Straßennetz, Lk HRO 2023).

Zusammenfassung Pflanzpotenzial

Mit Hilfe der Steckbriefe konnte insgesamt ein Pflanzpotenzial von etwa 38,5 Kilometern Streckenlänge ausgewiesen werden. Die räumliche Verteilung im Landkreis zeigt Abbildung 1. Für alle Strecken erfolgte eine Priorisierung nach den in der Methodik vorgegebenen Kategorien (s. o.)

Gut 7,5 km Streckenlänge wurden demnach der Kategorie 1 zugeordnet, das heißt dort kann relativ kurzfristig eine Pflanzung erfolgen, da kein Grunderwerb erforderlich ist. Knapp 31 km Streckenlänge wurden in die Kategorie 2 eingeordnet. Hinzu kommen noch 1,7 km Streckenlänge in denen Lückenspflanzungen erfolgen sollten.

Zurzeit befinden sich in MV zwei weitere Projektstudien zur Alleenentwicklung im nachgeordneten Netz in Bearbeitung. Bei den Projektgebieten handelt es sich um die Landkreise Ludwigslust-Parchim und Vorpommern-Greifswald.

Der Beitrag stützt sich im Wesentlichen auf eine Projektstudie im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr M-V: Alleenentwicklung im nachgeordneten Straßennetz an kommunalen Straßen und Wegen im Amtsbereich des Straßenbauamtes Stralsund – Landkreis Rostock – **Sachstandsbericht**, Februar 2023. Auftragnehmer: STZ Wasser, Landschaft, Umwelt c/o Universität Rostock, Agrar- und Umweltwissenschaftliche Fakultät, Dipl.-Ing. Elke Peters-Ostenberg, Dr. Michael Henneberg.

Literatur

- Henneberg, M. und E. Peters-Ostenberg (2021) Alleensicherungsprogramm der Straßenbauverwaltung MV am Beispiel der Deutschen Alleenstraße in Mecklenburg-Vorpommern. Projekt im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr M-V. unveröffentl., Endbericht. Rostock. <https://www.strassen-mv.de/veranstaltungen/> (Alleensymposium 2022)
- Peters, J.; Wilitzki, A.; Luttmann, K.; Torkler, F. (2020): Alleen als schützenswerte Landschaftselemente – Bundesweite Erfassung und Sicherung von Alleen. Zwischenbericht zum FuE-Vorhaben; Laufzeit 2019-2021; Projektförderung: Deutsche Bundesstiftung Umwelt (DBU) – bisher unveröffentlicht. Eberswalde.

Autor



Dr. Sven Edmund Reiter

- Abschluss Dipl.-Geographie 1987, danach Tätigkeit in Planungsbüros;
- seit 1999 Sachgebietsleiter Umweltschutz im Straßenbauamt Güstrow;
- 2004 Promotion an der Agrar- und Umweltwissenschaftlichen Fakultät der Universität Rostock;
- seit 2014 im Landesamt MV für Straßenbau und Verkehr zuständig für Umweltschutz, seit 2019 dort Leiter des neugegründeten Dezernats für Umweltschutz und Umweltplanung;
- in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Arbeitskreisleiter u. a. für Regelwerke zu Monitoring/Risikomanagement u. Sonderlösungen zu landschaftspflegerischen Maßnahmen.

Kontakt

Dezernatsleiter Umweltschutz und Umweltplanung
Landesamt für Straßenbau und Verkehr MV
An der Jägerbäk 3, 18069 Rostock
E-Mail: Sven.Reiter@sbv.mv-regierung.de
Website: www.strassen-mv.de