

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Dr. Turgut Altuğ und Antje Kapek (GRÜNE)**

vom 10. März 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. März 2025)

zum Thema:

Baummassaker am Tempelhofer Damm: Fällt der Klimaschutz zugunsten des Verkehrs?

und **Antwort** vom 26. März 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. März 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Dr. Turgut Altuğ (GRÜNE) und
Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage 19/21934
vom 10. März 2025

über Baummassaker am Tempelhofer Damm: Fällt der Klimaschutz zugunsten des Verkehrs?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Wasserbetriebe (BWB) um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung bzw. in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben wird.

Frage 1:

Weshalb hat sich der Senat entschieden, die zwischen dem Bezirk und der Senatsverwaltung abgestimmte Planung zum Erhalt der 60 Bäume am Tempelhofer Damm zwischen Platz der Luftbrücke und Borussiadamm im Zuge der Bauarbeiten der Berliner Wasserwerke zu revidieren und stattdessen deren Fällung vorzusehen?

Frage 3:

Inwiefern rechtfertigt ein besserer Verkehrsfluss die Fällung von gesunden Bäumen, wenn ein Umleitungskonzept bereits erarbeitet wurde?

Antwort zu 1 und 3:

Die verkehrlichen Einschränkungen angesichts des in Rede stehenden Bauvorhabens werden erheblich sein. In der Vergangenheit wurden daher verschiedene Varianten für eine Verkehrsführung angedacht und diskutiert. Eine final geplante Umleitungsrouten wurde bis heute nicht straßenverkehrsbehördlich angeordnet. Vielmehr wurden im laufenden Verfahren neue Aspekte vorgetragen und politische Schwerpunkte verändert, die zu einer modifizierten Schwerpunktsetzung bei der Abwägung von Zielkonflikten geführt haben. Gegenwärtig geht der Senat davon aus, dass die Beibehaltung einer Verkehrsführung mit insgesamt vier Fahrstreifen auf dem Tempelhofer Damm deutliche Vorteile auch für den Fall bedeutet, dass dazu eine zusätzliche Fällung von Straßenbäumen erforderlich ist. Um eine Gewichtung in diesem Zusammenhang nach möglichst objektiven Kriterien vornehmen zu können, wurde ein Vergleich von prognostizierten Emissionen durch die weiteren Fahrstrecken des Umleitungsverkehrs mit der Kompensationswirkung des möglicherweise erhaltbaren Baumbestandes durchgeführt. Nach Überzeugung des Senats überwiegt im Ergebnis die Variante zum Erhalt der verkehrlichen Leistungsfähigkeit auf dem Tempelhofer Damm und damit die Vermeidung eines weiträumigen Umleitungsverkehrs.

Frage 2:

Wir bitten um eine Auflistung aller bei der Baumaßnahme zu fällenden Bäume mit Angabe der Begründung der notwendigen Baumfällung, ihrer Art, ihres Gesundheitszustands, ihres Alters sowie ihrer durchschnittlichen Lebenserwartung.

Antwort zu 2:

Die Auflistung aller infolge der Gesamtbaumaßnahme zu fällenden Bäume und deren Zuordnung zu den Maßnahmenanteilen der Projektbeteiligten ist aus der Anlage 1 ersichtlich (Zuarbeit BWB).

Frage 4:

Auf welcher wissenschaftlichen Grundlage und mit welchen konkreten Berechnungen begründet die Senatsverwaltung die Aussage, dass die Fällung der Bäume zu einer besseren Ökobilanz führt als eine temporäre Umleitung des Verkehrs? Bitte legen Sie detailliert dar, wie in dieser Bilanz die langfristigen positiven Klimaeffekte der über Jahrzehnte gewachsenen Bäume (z. B. CO₂-Bindung, Feinstaubfiltration, Verdunstungskühlung) gegen die temporären Belastungen durch eine vorübergehende Umleitung abgewogen wurden. Wie wurden dabei die konkreten klimatischen Auswirkungen im Bereich des Tempelhofer Damms zwischen Platz der Luftbrücke und Borussiadamm berechnet und welche Daten lagen diesen Berechnungen zugrunde? Welche Annahmen zur Stauentwicklung und deren ökologischen Folgen wurden in diese Berechnung einbezogen?

Antwort zu 4:

Es wurde eine vereinfachte Berechnung durchgeführt. Diese betrachtet allein die Auswirkungen auf die CO₂-Bilanz, indem der CO₂-Ausstoß des Kfz-Verkehrs, der aus der Umfahrung in Variante 2+0 mit einer insgesamt längeren Fahrstrecke entsteht, mit dem Verlust der CO₂-Speicherung (bzw. C-Bindung) durch den zusätzlichen Wegfall von 70 Bäumen in Variante 2+2 verglichen wurde.

- I. Die Emissionen des Kfz-Verkehrs ergeben sich im Prinzip aus der Multiplikation von Fahrzeuganzahl, Fahrstrecke [km] und Emissionsfaktor [g/km]. Bezüglich der Fahrzeuganzahl wurde angenommen, dass die Hälfte des Verkehrs – also eine Fahrtrichtung - des Tempelhofer Damms (Durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen DTVw: 60.000 KFZ/Tag) die Umleitungstrecke nutzt. Die Länge der Umfahrungsstrecke (Dudenstraße, Wilhelm-Kabus-Straße bzw. General-Pape-Straße (Lkw), Sachsendamm) in Variante 2+0 beträgt 3,5 (PKW) bzw. 2,9 km (LKW) statt 1,7 km auf dem Tempelhofer Damm.
Das Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA) des Umweltbundesamtes [Quelle: www.hbefa.net] enthält eine Datenbank zu Emissionsfaktoren auf Basis verschiedener Kombinationen von u. a. Verkehrszusammensetzung (Anteile Pkw, Lkw, Busse etc.), Flottenzusammensetzung (Fahrzeuge nach Emissionskonzept) und Verkehrsqualität (Fahrmuster). Die Verkehrszusammensetzung wurde entsprechend dem Berliner Luftreinhalteplan – 2. Fortschreibung 2019 angesetzt. Für die Flottenzusammensetzung wurde die durchschnittliche Deutschlandflotte des HBEFA für das Bezugsjahr 2025 zu Grunde gelegt. Die Verkehrsqualität wurde im Mittel als „dicht“ angenommen. Im Ergebnis zeigt sich beim Vergleich von Variante 2+0 mit Variante 2+2, dass bei einer vorgesehenen Bauzeit von 10 Jahren aufgrund der längeren Wegstrecke der Umfahrung zusätzliche CO₂-Abgasemissionen von rechnerisch etwa 30.000 Tonnen CO₂ entstehen würden.
- II. Wieviel CO₂ der Atmosphäre durch das Wachstum der Bäume entzogen wird, ist von vielen Faktoren abhängig. Die CO₂-Aufnahme eines Baumes wurde vereinfacht mit durchschnittlich 12,5 Kilogramm/Jahr [Quelle: https://www.wildes-bayern.de/wp-content/uploads/2021/04/cUniversitaet_Muenster_CO2-Bindung-Baeume.pdf | Zugriff am 25.11.24] angesetzt. Bei einer Fällung von 70 Bäumen würden in 10 Jahren damit ca. 9 Tonnen CO₂ weniger gebunden. In der CO₂-Emissionsbilanz wurde nicht berücksichtigt, dass Vitalitätsverluste der 70 Bäume aufgrund der im unmittelbaren Umfeld stattfindenden umfangreichen Baumaßnahmen nicht auszuschließen sind.

Frage 5:

Wie wurden die wissenschaftlichen Erkenntnisse zu Verkehrsverlagerung, induzierter Verkehr und zur Entwicklung der Elektrifizierung des Kfz-Verkehrs in die Prognose einberechnet?

Antwort zu 5:

Für die vereinfachte Berechnung der CO₂-Emissionen durch den Kfz-Verkehr wurden vereinfachte, pauschale Ansätze zugrunde gelegt. Siehe auch Antwort zu Frage 4. Die zugrunde gelegte Fahrzeugflotte des HBEFA berücksichtigt auch die Elektrifizierung des Kfz-Verkehrs.

Für die vereinfachte Berechnung zum Verkehrslärmimmissionsschutz wurde ebenfalls angenommen, dass die Hälfte des Verkehrs – also eine Fahrtrichtung - des Tempelhofer Damms die Umleitungsstrecke nutzt.

Das ist aus Sicht des Verkehrslärmimmissionsschutzes ein sachgerechter und üblicher ‚worst-case‘-Ansatz. Über Ausweichverkehre, induzierte Verkehre und mögliche Verkehrsverluste lagen und liegen keine Informationen vor.

Die mögliche Elektrifizierung der Fahrzeugflotte wurde nicht berücksichtigt. Die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte hat nur geringen Einfluss auf die Verkehrslärmentwicklung. Für die Geräuschentwicklung der Fahrzeuge ist ab einer Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h das Reifenrollgeräusch und nicht das Motorengeräusch pegelbestimmend.

Frage 6:

In der Pressemitteilung der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt heißt es, das Konzept der Baustellenumfahrung führe zu höherer Lärm- und Luftschadstoffbelastung der Bevölkerung. Auf welcher Grundlage beruhen diese Berechnungen? In welchen Straßen und Straßenabschnitten prognostiziert der Senat eine erhöhte Luftschadstoff- und Lärmbelastung im Falle der Baustellenumfahrung und in welchem Ausmaß liegt die prognostizierte Erhöhung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung in den betroffenen Straßen?

Antwort zu 6:

Hinsichtlich des Verkehrslärmimmissionsschutzes basieren die Aussagen auf einer vereinfachten Berechnung. Die Datengrundlage bildete die Berliner Lärmkartierung 2022. Basierend auf diesen Daten (Geländemodell, Gebäude, Straßenlagen etc.) wurde eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-90 (gemäß der Lärmschutz-Richtlinien-StV (2007)) durchgeführt.

Die Folgen der Umleitung wurden anschließend überschlägig auf Basis der Veränderungen der Verkehrszahlen berechnet. Hierbei wurden die Verkehrszahlen der Verkehrsmengenkarte 2019 berücksichtigt.

Im Vergleich wurden zwei Varianten geprüft:

Variante 2+2: der Verkehr verbleibt auf dem Tempelhofer Damm und die nördlich führende Fahrbahn wird auf den Mittelstreifen verortet.

Variante 2+0: Der südliche führende Verkehr vom Tempelhofer Damm wird umgeleitet über die Dudenstraße, General-Pape-Straße (nur Lkw's) und über die Wilhelm-Kabus-Straße (nur Kfz). Der Tempelhofer Damm wird eine zweispurige Einbahnstraße in Fahrtrichtung Norden, wobei der nördlich führende Verkehr auf den Fahrspuren verortet wurde, die in der Bestandsituation in die südliche Fahrtrichtung führen.

Im Folgenden ist die überschlägige Immissionsbilanz dargestellt:

	Tempelhofer Damm	Dudenstraße	General-Pape-Straße	Wilhelm-Kabus-Straße
Bewohner/Betroffene (straßenseitige FP*)	490	677	437	242
RLS-90 – Tag (Mittelwert**) – IST	67 dB(A)	70 dB(A)	51 dB(A)	71 dB(A)
RLS-90 – Nacht (Mittelwert**) – IST	62 dB(A)	65 dB(A)	46 dB(A)	67 dB(A)
RLS-90 – Tag Maximalpegel***	74 dB(A)	76 dB(A)	73 dB(A)	76 dB(A)
RLS-90 – Nacht Maximalpegel***	69 dB(A)	71 dB(A)	68 dB(A)	72 dB(A)
prognostizierte Pegeländerung im Umleitungsfall bis zu	- 3 dB (A)****	+ 3 dB(A)	+ 4 dB(A)*****	+ 2 dB(A)*****

*FP = Fassadenpegel,

**Mittelwert: Mittelwert aller straßenseitigen FP an den betroffenen Wohngebäuden,

***Maximalpegel: Maximaler straßenseitiger FP an Wohngebäude,

**** nur Verkehrslärm, ohne Berücksichtigung des Baustellenlärms,

***** Pegelerhöhung unter Berücksichtigung der LKW-Aufteilung

Im Ergebnis werden in der Variante 2+0 am Tempelhofer Damm rund 500 Personen mit bis zu 3 dB (A) entlastet. Dagegen werden auf der Umfahrungsstrecke rund 1350 Personen mit Pegeln von bis zu 4 dB(A) mehr belastet.

Hinsichtlich der Luftschadstoffe wurde lediglich die beschriebene vereinfachte Berechnung der CO₂-Emissionen durchgeführt; jedoch keine Prognose der klassischen Luftschadstoffe.

Frage 7:

Werden CO-Bilanzen bei der Schaffung neuer Straßenprojekte als Entscheidungsgrundlage grundsätzlich angewendet beispielsweise bei der TVO? Falls ja, wird dabei ein statisches oder ein dynamisches Verkehrsmodell, das induzierten Verkehr berechnen kann, zu Grunde gelegt?

Antwort zu 7:

Für Straßenbauvorhaben, bei denen die Ermittlung von CO₂-Bilanzen relevant ist (z.B. grundsätzlich planfeststellungsrelevante Maßnahmen), werden diese in den Abwägungsprozess einbezogen.

Das hierbei zu Grunde gelegte Verkehrsmodell ist dynamisch (integriertes Verkehrsmodell unter Berücksichtigung der Strukturgrößenänderungen und modaler Verlagerungen zwischen Prognoseunfall und Planfall).

Frage 8:

Welche Auswirkungen auf das lokale Stadtklima und die Luftqualität am Tempelhofer Damm werden durch die Fällung der Bäume erwartet?

Antwort zu 8:

Hierzu liegen keine Erkenntnisse vor.

Frage 9:

Welche verkehrlichen Schutzmaßnahmen werden ohne Umleitungskonzept für die Gartenstadt Tempelhof durch den Senat geplant?

Antwort zu 9:

Hierzu teilen die BWB mit:

„Im Rahmen der provisorischen Verkehrsführung wird aktiv kein Verkehr in die Gartenstadt geleitet. Die geplante Verkehrsführung ist vorbehaltlich der tatsächlichen verkehrsrechtlichen Genehmigung durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt zu betrachten.“

Frage 10:

Gibt es eine Zustimmung des Bezirkes zu den Plänen zur bauzeitlichen Verkehrsführung und der Fällung der 60 Bäume auf dem Mittelstreifen? Falls nein, wie gedenkt der Senat ohne Zustimmung des Bezirkes zur Fällung der Bäume die verkehrsrechtliche Anordnung erteilen zu können?

Antwort zu 10:

Die BWB, als Projektleitung der Gesamtbaumaßnahme, haben einen Antrag auf Fällung der Bäume Anfang März gestellt. Eine Antwort liegt bislang nicht vor.

Für den vorstehenden Abwägungsprozess kommt es vorerst nicht auf eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung an. Eine solche Anordnung muss der Bauunternehmer später unter Vorlage von entsprechenden Verkehrszeichenplänen vorlegen.

Frage 11:

Welche Anforderungen an den Querschnitt wird durch die Senatsverwaltung für den Tempelhofer Damm nach Umsetzung der Bauarbeiten angelegt?

Antwort zu 11:

Die Anforderungen an die Querschnitte sind bestimmt durch die existierenden Regelwerke und Gesetze für Verkehrsanlagen.

Frage 12:

Wird weiterhin das Ziel einer Nettonullversiegelung verfolgt? Wenn nicht, bitte detaillierte Darstellung welche Varianten geprüft wurden und aus welchen Gründen eine Neuversiegelung aus Sicht des Senats notwendig ist.

Antwort zu 12:

Die Nettonullversiegelung war wegen der erforderlichen Mindestbreiten für Fahrbahnen, Geh- und Radwege entlang des Tempelhofer Feldes und die dafür erforderliche zusätzliche Versiegelung nicht umsetzbar. Der Landschaftspflegerische Begleitplan diente zur Ermittlung des notwendigen Kompensationsumfangs. Entsprechende Ausgleichsmaßnahmen werden umgesetzt.

Frage 13:

Wird der Mittelstreifen nach Umbau die gleiche Breite haben wie vor dem Umbau?

Antwort zu 13:

Zur Sicherstellung von zwei regelkonformen Fahrstreifen (min. 3,00 m) je Fahrtrichtung ist es geplant, den Mittelstreifen sowohl auf der Ost- als auch Westseite um jeweils 50 cm (in Summe ein Meter) zu verschmälern. Die derzeit vorhandenen zum Teil untermaßigen Fahrbahnen führen vermehrt zu Verkehrsunfällen. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist eines der wichtigsten Ziele der Maßnahme.

Frage 14:

Worauf beruht die Aussage, dass die anstehenden Tiefbauarbeiten die Vitalität der betroffenen Bäume verschlechtern könnte? Bitte gehen Sie auf das Gutachten des Bezirksamtes zur Vitalität der Bäume ein.

Antwort zu 14:

Hierzu teilen die BWB mit:

„Ein aktuelles Gutachten des Bezirksamtes liegt den Berliner Wasserbetrieben sowie der SenMVKU nicht vor. Für die reinen Leitungsarbeiten der Berliner Wasserbetriebe sind insgesamt 11 Bäume zu fällen.“

Gemäß des durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt beauftragten Baumgutachtens, das durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen erstellt wurde, wird auf die Auswirkungen von Tiefbaumaßnahmen auf die Vitalität der Bäume verwiesen:

„Infolge der baubedingt unvermeidbaren Beeinträchtigungen (trotz aller ergreifbaren Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen) sind auch hier Vitalitätseinbußen zu erwarten, so dass die dadurch herabgesetzte Fähigkeit zur Kompartimentierung (durch den Verlust/Reduzierung der Assimilationsfläche) der bereits vorhandenen starken Schädigungen mutmaßlich zu einer Verstärkung der Schadbilder führen wird.“

Frage 15:

Wie viele Bäume sollen insgesamt und aufgrund welches Vorhabens auf dem Tempelhofer Damm im Rahmen des Stadtprojektes gefällt werden?

Antwort zu 15:

Hierzu teilen die BWB mit:

„Im Rahmen des Stadtprojektes müssen für die bauzeitliche Verkehrsführung 73 Bäume, für die Leitungsarbeiten der Berliner Wasserbetriebe 11 Bäume, für die Tunneldeckensanierung der BVG 76 Bäume und für den Straßenbau der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt 37 Bäume gefällt werden.“

Frage 16:

Inwiefern wurde, wie in der Presse berichtet, die Entscheidung unter Einflussnahme des ehemaligen Leiters der Berliner Wasserbetriebe getroffen?

Antwort zu 16:

Hierzu teilen die BWB mit:

„Es ist üblich, dass regelmäßige Gespräche zwischen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt und dem Vorstand der Berliner Wasserbetriebe zu diversen Themen im Zuständigkeitsbereich der Anstalt geführt werden.“

Frage 17:

Inwiefern wurden Umweltverbände vor der Neuentscheidung gegen den Erhalt der Bäume vom Senat konsultiert?
Wir bitten um Auflistung aller Konsultationen im Rahmen der letzten Entscheidungsfindung.

Antwort zu 17:

Es gab keine Konsultationen.

Frage 18:

Welche anderen Verbände, Verwaltungen, Behörden oder Landesbetriebe wurden angehört? Wir bitten um eine entsprechende Auflistung.

Antwort zu 18:

Neben den Projektbeteiligten sind die relevanten Abteilungen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt und des Bezirkes in die Überlegungen zur Modifizierung der Umleitungsstrecke einbezogen worden.

Berlin, den 26.03.2025

In Vertretung

Johannes Wiczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

	bztl. Verkehrsführung		BWB		BVG		SenMVKU		Vitalität	
	Baum-Nr.	Gattung	Baum-Nr.	Gattung	Baum-Nr.	Gattung	Baum-Nr.	Gattung	Baum-Nr.	Gattung
1	3010	Eiche	1640	Linde	2890	Linde	2960	Linde	3180	Linde
2	ohne	Buche	1650	Linde	2850	Linde	2800	Linde	3351	Mehlbeere
3	3020	Platane	990	Linde	2880	Linde	2720	Linde	3350	Mehlbeere
4	3030	Ahorn	980	Linde	2840	Linde	150	Linde	2260	Linde
5	3070	Eiche	970	Linde	2870	Linde	160	Linde		
6	3080	Ahorn	1691	Platane	2860	Linde	170	Linde		
7	3081	Ahorn	1690	Linde	160	Eiche	180	Linde		
8	3082	Ahorn	20	Linde	2820	Linde	190	Linde		
9	3083	Esche	10	Linde	170	Platane	ohne	Unbekannt		
10	3090	Platane	3000	Esche	2813	Buche	ohne	Unbekannt		
11	ohne	Ahorn	2990	Esche	2812	Buche	ohne	Ahorn		
12	3100	Ahorn			2810	Eiche	2611	Hasel		
13	3101	Ahorn			3890	Linde	350	Ulme		
14	ohne	Buche			3880	Linde	790	Ahorn		
15	3110	Ahorn			3870	Linde	ohne	Unbekannt		
16	3120	Eiche			3860	Linde	ohne	Unbekannt		
17	3140	Platane			3850	Linde	ohne	Robinie		
18	3150	Linde			3840	Linde	4010	Linde		
19	3160	Linde			3830	Linde	2390	Linde		
20	3170	Linde			3820	Linde	450	Linde		
21	3200	Eiche			3810	Linde	ohne	Unbekannt		
22	3220	Linde			3800	Linde	ohne	Ahorn		
23	3230	Linde			ohne	Platane	ohne	Ahorn		
24	3240	Linde			ohne	Platane	ohne	Weißdorn		
25	3250	Kirsche			ohne	Platane	680	Linde		
26	3251	Kirsche			ohne	Birke	790	Linde		
27	3260	Kirsche			ohne	Platane	ohne	Unbekannt		
28	3280	Linde			ohne	Platane	830	Linde		
29	3300	Mehlbeere			ohne	Ahorn	920	Linde		
30	3310	Mehlbeere			ohne	Robinie	940	Linde		
31	3320	Linde			ohne	Robinie	950	Linde		
32	3370	Linde			ohne	Robinie	960	Linde		
33	3380	Platane			ohne	Walnuss	1670	Ahorn		
34	3390	Linde			8001	Platane				
35	3410	Eiche			8005	Platane				
36	3420	Eiche			8006	Platane				
37	3421	Platane			8007	Platane				
38	3430	Ahorn			1660	Linde				
39	3440	Ahorn			1630	Linde				
40	3451	Pflaume			1620	Linde				
41	3460	Pflaume			1610	Linde				
42	3470	Pflaume			1590	Linde				
43	3500	Erle			1580	Linde				
44	3512	Erle			1570	Linde				
45	3520	Ahorn			1560	Linde				
46	3530	Ahorn			1550	Linde				
47	3540	Ahorn			ohne	Ahorn				
48	3550	Ahorn			672405	Walnuss				
49	3560	Ahorn			ohne	Pflaume				
50	3561	Walnuss			ohne	Kiefer				
51	3570	Ahorn			ohne	Unbekannt				
52	3571	Walnuss			ohne	Unbekannt				
53	3580	Eiche			ohne	Hasel				
54	3590	Eiche			ohne	Kirsche				
55	3600	Ahorn			ohne	Pflaume				
56	3610	Eiche			ohne	Unbekannt				

	bztl. Verkehrsführung		BWB		BVG		SenMVKU		Vitalität	
	Baum-Nr.	Gattung	Baum-Nr.	Gattung	Baum-Nr.	Gattung	Baum-Nr.	Gattung	Baum-Nr.	Gattung
57	3611	Linde			ohne	Pflaume				
58	3620	Eiche			672409	Unbekannt				
59	3630	Eiche			ohne	Pflaume				
60	3640	Linde			ohne	Pflaume				
61	3670	Ahorn			ohne	Unbekannt				
62	3680	Ahorn			ohne	Flieder				
63	3690	Ahorn			672410	Walnuss				
64	3700	Linde			ohne	Kirsche				
65	3710	Linde			ohne	Flieder				
66	3720	Linde			ohne	Kirsche				
67	3730	Platane			ohne	Flieder				
68	3731	Ahorn			ohne	Flieder				
69	3732	Ahorn			ohne	Flieder				
70	3733	Ahorn			ohne	Kirsche				
71	3734	Ahorn			672411	Robinie				
72	3735	Ahorn			ohne	Flieder				
73	3736	Ahorn			672412	Kirsche				
74					ohne	Flieder				
75					672413	Ahorn				