



Alleentagung 2012 „Alleen – unser Naturkulturerbe“
26. und 27. November 2012, Stadthalle Boppard

Stefan Rees, Vorstand Arbeitsgemeinschaft Deutsche Alleenstraße
Die Deutsche Alleenstraße – auf 2.900 Kilometern durch Kulturlandschaften

Die Deutsche Alleenstraße ist nicht nur die längste Ferienstraße Deutschlands, sondern auch diejenige, die sehr verschieden geprägte Kulturlandschaften und Landschaftsformationen verbindet und touristisch erschließt. Durch die Aufspaltung Deutschlands bis zur deutschen Reichsgründung 1871 in verschiedenen Kleinstaaten sind Alleen nicht für alle Regionen Deutschlands gleich Landschaft prägend. Während sie in einigen Landstrichen und Regionen zu unverwechselbaren Wahrzeichen geworden sind, sind sie in anderen deutschen Bundesländern weniger prägend. Dazu kommt noch der verschiedene Umgang, meist bedingt durch den verkehrstechnischen Fortschritt, in den so genannten alten und neuen Bundesländern. So haben sich glücklicherweise in zum Beispiel Brandenburg-Preußen oder Anhalt-Dessau zahlreiche Alleen erhalten. Im erst genannten hatten sie auch eine strategische Bedeutung. Sie steigerten die Marschleistung der Armeen und förderten die Ausdauer der Pferde. Im aufgeklärten Dessau resultierte die Anlage von Alleen eher aus dem Gedanken der Landschaftverschönerung. Die Fahrt auf der Deutschen Alleenstraße ist also auch eine Fahrt durch die Geschichte und zwar nicht nur Naturgeschichte.

Während in der Vergangenheit Alleen auch eine immense ökonomische Bedeutung hatten, liegt der heutige ökonomische Nutzen der Deutschen Alleenstraße, neben dem Naturschutz, vor allem im Bereich des Tourismus. Sie erschließt viele ländliche, strukturschwache Räume und bringt den interessierten Reisenden in Regionen Deutschlands, die neben dem Dienstleistungssektor Tourismus keine Arbeitsplätze bieten.

Die Deutsche Alleenstraße ist ein „Work in progress“, denn viele Teilstrecken der Deutschen Alleenstraße erschließen unterschiedliche Kulturlandschaften, weisen aber selbst noch keine Bepflanzung am Straßenrand auf. Damit sich dies ändert wird weiterhin viel Geld und Idealismus eingesetzt und gebraucht, um Nach- und Neupflanzungen zu ermöglichen. Die Deutsche Alleenstraße ist somit die einzige Ferienstraße Deutschlands, die sich ständig verändert und letztlich auch verbessert, sich also im ständigen Prozess der Verschönerung befindet.

Die Deutsche Alleenstraße verbindet zwischen den Inseln Rügen in der Ostsee und Reichenau im Bodensee auch neun der 36 UNESCO-Welterbestätten Deutschlands, zieht man die im direkten Umfeld der Deutschen Alleenstraße Liegenden hinzu, sogar 14 und somit mehr als 1/3 der deutschen Welterbestätten. Neben dem eigentlich Kultur- und Naturerlebnis auf der Deutschen Alleenstraße fügen sich hier noch weitere Perlen des Kultur- und Naturgenusses an.

Sie verbindet aber nicht nur Natur- und Kulturlandschaften, sie selbst ist ein Mikrokosmos und in sich ein einzigartiger Natur- und Kulturraum. Gerne spricht man vom schützenden Blätterdach, von grünen Domen, die die Landschaft prägen. Eine Fahrt auf der Deutschen Alleenstraße ist also nicht nur eine Fahrt durch Natur- und Kulturlandschaften sondern auch eine Fahrt durch einen schützenswerten Natur- und Kulturraum und somit immer unterschiedlich und auch immer wieder einzigartig.

Diese vielfältigen Aspekte an die Öffentlichkeit zu tragen ist eine der Aufgaben der Arbeitsgemeinschaft Deutsche Alleenstraße e.V. Gegründet, um Alleenschutz in Einklang mit Verkehrssicherheit zu bringen, getragen von ADAC und SDW, Tourismusorganisationen sowie Städten, Gemeinden und Naturschutzverbänden, eint sie heute auch der Gedanke, dieses Natur- und Kulturgut für die Nachwelt zu erhalten, damit auch künftige Generationen

- unter Bäumen unterwegs – sein können.

Deutsche Alleenstraße

- auf 2.900 Kilometern durch Kulturlandschaften

Stefan Rees



Deutsche Alleenstraße in Boppard



Deutsche Alleenstraße in Boppard



Deutsche Alleenstraße in Boppard



Deutsche Alleenstraße in Boppard



Hintergrund

- Alleen einzigartige Schätze in der Landschaft
- wertvolles Stück Heimat
- Kulturgut
- Lebensraum vieler Tiere und Pflanzen
- Bereicherung der ausgeräumten Landschaft

Hintergrund

- Datenlage schwierig
- In Deutschland weit mehr als 2000 km kartierte Alleen (11 Bundesländer)
- 758 km alleine in Brandenburg
- Wichtige Alleenländer sind Mecklenburg-Vorpommern, Thüringen, Hessen
- Alleine in Sachsen-Anhalt 62.000 Bäume an Straßen

Deutsche Alleen

- Neben Bäumen auch eine geistesgeschichtliche Entwicklung
- Alleen gliedern das Land und sind selbst gegliedert
- Die Landschaft bekommt durch Alleen ein Gesicht
- Alleen sind wertvolles Kultur- und Naturgut in Landschaft, Stadt und Garten



Deutsche Alleen

- Alleen zeugen von der Landesgeschichte, entfalten Wohlfahrtswirkung und sind zu einem Faktor für Tourismus geworden.



Deutsche Alleen

- Alleen stellen in der Gartengeschichte ein wichtiges Gestaltungselement dar. Im Barock, der hohen Zeit der Allee, strukturierte diese grüne Architektur die Gartenräume, griff in die Landschaft aus und fasste die Straßenräume von Städten.
- Zu allen Zeiten haben sie als gartenkünstlerisches Element eine Rolle gespielt, manchmal mehr in Gärten und Parkanlagen, zu anderen Zeiten überwiegend in Städten und Landschaften.

Deutsche Alleen

- Alleen sind eine junge Erscheinung. Sie verbreiten sich von Herrnsitzen und Städten ausgehend, in der Renaissance und im Barock allmählich in die Landschaft. Allgemein Landschaft prägend werden sie nicht vor der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts.



Deutsche Alleen

- Theorie und Praxis lassen erkennen, dass die Alleen zuerst Gliederungselemente des Hauses und Gartens, später auch der zugehörigen Landschaft waren. Dabei bestand ihre Hauptaufgabe darin, die irdische Weltordnung zu betonen, in deren Mittelpunkt des Landesherr oder Grundbesitzer stand. Die dritte Natur des Gartens, seine schöne Ordnung, griff auf das Territorium über.



Deutsche Alleen

- Befestigung der Straßenränder, Nahrung, Schatten, Wegweiser, Rohstofflieferant;
- fast nie stand bei der Anlage einer Allee nur ein Nutzen im Vordergrund, sondern immer mischten sich verschiedene Anforderungen mit Bedürfnissen und Gestaltungscharakteristika,
- denn bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts waren Lust- und Nutzgarten, „Delectatio“ und „Utilitas“ nicht von einander getrennt

Deutsche Alleen

- Ökonomische Aspekte von Alleen: trugen dazu bei, sicheren Transport von Personen und Gütern, fasssten und markierten Chaussees
- Friedrich II 1754: sämtliche Heer- und Poststraßen seien mit nützlichen Bäumen zu bepflanzen
- Verbindung des Schönen mit dem Nützlichen: Ästhetik und Ökonomie: in Dessau dienten Alleen der Landesverschönerung wie der Ernährung der Bevölkerung
- In Dessau führten und leiteten Alleen zu den verschiedenen Gärten, Teil der Landschaftskomposition, verbindendes Element der Gartenanlagen, wie Perlen an einer Kette um Dessau

Deutsche Alleen

- Bepflanzungsidee ab dem 17. Jahrhundert
- Maulbeerbäume
- Denkmäler des alten aristokratischen Regimes, siehe Volkssturm 1848
- Geschlängelte Alleen treten erst in der Übergangszeit vom Barock- zum Landschaftsgarten auf
- Nach 1800 erhielten Tendenzen der Landesverschönerung durch Fürst Franz von Anhalt-Dessau neuerlichen Auftrieb
- Belehrung über die zweckmäßigste Art der Bepflanzung von Alleen an Landstraßen
- Landschaftsverschönerung war ein Ideal der Gartenkünstler
- Lösen sich von der vormals direkten Bindung an das Schloss- und Gartenanlagen bestehende Wegachsensystem

Deutsche Alleen

- Nach den Vorstellungen der Landesverschönerung wurde auch die Landschaft von Alleen durchzogen
- Lenné und Pückler empfehlen Alleen für Landstraßen. Damit hatten die beiden wohl bedeutendsten Vertreter der Gartenkunst der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Verwendung der Alleen als eigenständiges Gestaltungselement charakterisiert
- In der Landschaft erfüllten die alleearartigen Baumpflanzungen eine begleitende, die Linienführung der Straße unterstreichende Aufgabe
- Für Sckell waren Alleen fester Bestandteil der Landesverschönerung

Deutsche Alleenstraße

- Die rasche Motorisierung nach dem Beginn des 20. Jahrhunderts ließ die pflegeintensiven Alleen als gestalterisches Auslaufmodell erscheinen,
- zudem konnte die Versorgung der Bevölkerung mit Holz und frischem Obst, die einst wesentliche Begründung für die Anlage von Alleen war, längst billiger, schneller und zuverlässiger gewährleistet.
- Auch keine Maulbeerbäume für Seide mehr.

Rückblick

- 1990 Start der Initiative nach der Wiedervereinigung zur Rettung der Alleen
- 1992 Gründungsversammlung der Arbeitsgemeinschaft Deutsche Alleenstraße in Sellin auf Rügen
- 1993 Eröffnung des 1. Teilstücks zwischen Sellin und Rheinsberg
- 1994 - 2000 Eröffnung der weiteren Teilstrecken bis zur Insel Reichenau im Bodensee

Deutsche Alleenstraße

- Deutsche Bundesstiftung Umwelt als erste Auflage der Tätigkeit: die Förderwürdigkeit von Vorhaben zur Bewahrung „ausgewählter Aspekte einer Kulturlandschaft als Ausdruck einer gewachsenen historischen Identität und Kontinuität“
- Dieser Passus vor allem für die Begründung von Anträgen zu Vorhaben, die sich mit der Bewahrung von Alleen beschäftigen sollten.
- Die Alleen in den neuen Bundesländern, die bald die Grundlage einer „Deutschen Alleenstraße“ bilden sollten, stellen den Ausdruck einer historischen Identität und Kontinuität dar, die in weiten Teilen der alten BRD beispielsweise der scheinbaren Modernisierung im Straßenbau zum Opfer gefallen waren

Rückblick

- 2007 Start der Ausweisung der Route durch NRW
- 2009 Eröffnung des Streckenabschnittes NRW
- 2010 Relaunch des Internetauftrittes
- 2012 20. Jahre Deutsche Alleenstraße in Putbus / Sellin auf Rügen

Routensuche

- Kartierung der Alleen in den neuen Bundesländern
- Erfassung der Alleen in den alten Bundesländern mit Hilfe der regionalen Verbände, Behörden, Dienststellen etc.
- Festlegung definierter Kriterien zur Befahrbarkeit etc. mit Verkehrsexperten
- Befahrung der Strecke



Deutsche Alleenstraße

- Tourismusvertreter vor Ort sind stärker einzubinden und sind stärker gefordert
- Verbindung touristischer Ziele mit ökologischen Notwendigkeiten

Deutsche Alleenstraße

- Nachpflanzaktionen lenken die regionale Aufmerksamkeit auf die wachsende **Ferienstraße**.
- Sie verbindet so viele unterschiedliche Orte, Städte und Regionen.
- Sie lebt von ihrer Heterogenität.
- Sie muss vor Ort stärker im touristischen Marketing verankert werden
- Identifikation der einheimischen Bevölkerung
- Erlebnisroute

UNESCO-Welterbestätten

- Deutsche Buchenwälder
- Hansestadt Stralsund
- Lutherstadt Wittenberg
- Gartenreich Dessau-Wörlitz
- Bauhaus Dessau
- Goslar
- Obergermanisch-Raetischer Limes
- Oberes Mittelrheintal
- Klosterinsel Reichenau

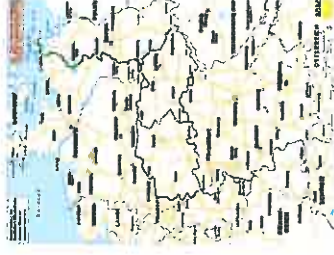
UNESCO-Welterbestätten am Rande

- Quedlinburg
- Hildesheim
- Lorsch
- Maulbronn
- Prähistorische Pfahlbauten rund um die Alpen



Strecke

- Streckenlänge:
ca. 2.900 Kilometer
- Thematik:
Natur und Kultur
Regionen erleben
Alleenschutz
- Streckenverlauf:
Von Rügen im Nordosten
Deutschlands bis nach
Reichenau im Bodensee



Mitglieder der ARGE

- ADAC und ADAC Regionalclubs
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald
- Tourismusorganisationen und Fremdenverkehrsverbände
- Städte und Gemeinden
- Naturschutzverbände



Pluspunkte der Deutsche Alleenstraße

- hoher Bekanntheitsgrad beim Thema Ferienstraßen
- Unter den TOP 5 Ferienstraßen in Deutschland
- starke Kommunikationspartner (ADAC, DTV, DZT)
- Umfangreiche Berichterstattung in allen Medien
- Verknüpfung mit Naturschutzthemen
- Besonders positive Einstellung in der Gesellschaft zum Thema

Laufende Aktivitäten der Alleenstraße

- Adressdatenbank mit allen Städten, Gemeinden, Tourismusverbänden an der Route
- Alleenstraße-Rundmail
- Erweiterung des Internet-Auftrittes der Deutschen Alleenstraße (Bilder, touristische Hinweise, Hotels, u. a.)
- Veranstaltungsdaten entlang der Route werden für Internet aufbereitet
- Aktualisierung der Info-Materialien

Geplante Aktivitäten

- Erweiterung des Internetauftrittes
 - Integration von Informationen zu den Orten an der Strecke
 - Integration von Zusatzhinweisen auf Gastronomie, Hotellerie, etc.
 - Komplettinfos für den User bieten
- Erfassung touristischer Eckdaten
- Ausbau der Zusammenarbeit mit den Tourismusorganisationen vor Ort
 - Straße aktiv bespielen: Events, Aktionen, Thementage
- Einbindung in Routenplaner
- Kartierung des Baumbestandes

Direkte Aktivitäten für den Alleenschutz

- Baumpflanzungen
 - Nachpflanzungen entlang der Strecke
 - Neuanlage von Alleen
 - Symbolische Pflanzungen



Direkte Aktivitäten für den Alleenschutz

- Notruftelefon bei bedrohten Alleen
- Einsatz wenn Alleen bedroht sind
 - Politische Einflussnahme
 - Presse und Öffentlichkeitsarbeit vor Ort
 - Verbände vor Ort mobilisieren
- Informationsarbeit bei den Straßenbauämtern

→ denn Alleen sind nach wie vor bedroht!

Materialien

- Print



Materialien

- Internet



Öffentlichkeitsarbeit



Alleenschutz in Deutschland

- Thema wird immer wichtiger
 - Neue Akteure
 - Netzwerk wurde gegründet
 - Europaweite Initiativen
- Tag der Alleen
- Alleenfan-Kampagne des BMU
- Allee des Monats/ Allee des Jahres
- Europäische Alleestraße

Fazit

Die Deutschen Alleenstraße :

- Leuchturnprojekt des Alleenschutzes
- eine der Top Ferienrouten Deutschlands
- Möglichkeit den Regionen ein weiteres touristisches Angebot hinzuzufügen



- unter Bäumen unterwegs!