

## **"Road infrastructures : Tree avenues in the landscape" - Allenbericht zum Europarat**

Chantal Pradines, Dipl.-Ing., Sachverständige beim Europarat

### **Europarat, Landschaftskonvention und Alleenbericht**

Nicht mit dem Europäischen Rat der EU verwechseln, der Europarat hat seinen Sitz in Strassburg und wurde 1949 gegründet zur Förderung der Menschenrechte, der Demokratie und der Rechtsstaatlichkeit.

Er zählt 47 Mitgliedsstaaten und über 800 Millionen Einwohner.

Dem Europarat haben wir mehrere Konventionen zu verdanken:

- die Europäische Menschenrechtskonvention
- die Berner Konvention über die Erhaltung der Pflanzen / Tieren und ihren Lebensräume
- die Granada-Konvention zum Denkmalschutz
- die Europäische Landschaftskonvention, oder Florenzer Konvention, die vor 2 Wochen ihren 10. Geburtstag gefeiert hat. Sie ist von 32 Ländern, wie Frankreich und Polen ratifiziert worden. 6 haben ihre Unterschrift geleistet, darunter Schweden. Deutschland hat weder unterschrieben noch ratifiziert.

Durch die Europäische Landschaftskonvention wird anerkannt, dass Landschaften:

- ein wesentlicher Bestandteil des Lebensraums der Menschen sind,
- ein Ausdruck der Vielfalt ihres gemeinsamen Kultur- und Naturerbes,
- und ein Grundstein ihrer Identität.

Die Unterzeichnerstaaten verpflichten sich zu Landschaftsschutz, -pflege und -planung.

Darum lag es nahe, das sich der Europarat für Alleen interessierte und eine Studie darüber anregte. Der Bericht, auf französisch und auf englisch, kann von der Internetseite des Europarats heruntergeladen werden.

Er gibt eine kurze Übersicht über die Geschichte der Alleen die zeigt, was die Alleen zu einem schützenswerten Kultur- und Naturerbe macht. Er basiert auf der guten Praxis, die in den verschiedenen europäischen Ländern identifiziert werden kann. Diese führt zu Empfehlungen für den Erhalt der Alleen.

### **Die „allée“, von der Geschichte in die Gegenwart**

Wichtig ist es, den Zusammenhang zwischen den Alleen in den Gärten "à la française"/ Barockgärten und den heutigen Landstraßen mit ihren Baumreihen ins Licht zu bringen. Dieser Zusammenhang ist weitgehend nicht bekannt oder größtenteils unterschätzt. Nicht in allen Ländern ist heute noch das Straßennetz stark an der Flur der Herrenhäuser gebunden, wie z.B. in Skåne, in Südschweden.



**Abbildung 1 : Eine der Alleen des von Brueghel den Ältesten gemalten Château de Mariemont, in Belgien, jahrhundertlang gepflegt und erneuert. Das Château besteht nicht mehr.**

**(Foto M.Cléda)**

Wichtig ist auch zu belegen, dass dieser Zusammenhang zwischen den vornehmen Alleen der Gärten und den Baum besäumten Landstraßen nicht eine nachträgliche geistige Konstruktion von Alleenliebhaber ist. Die Baumreihen, die zur Sicherung von Holz für die Artillerie oder anderen praktischen Gründen gepflanzt worden waren, entsprachen auch gestalterischen und ästhetischen Motivationen. Das erkennen z.B. Chaumont de la Millière oder Courtin, beide Leiter der frz. Straßenverwaltung rund um 1800.

Die Ästhetik, wovon sie sprechen, war die der Barock-Gärten. Der englische Agrarwissenschaftler Arthur Young, der Frankreich am Ende des 18. Jahrhunderts durchreiste, schreibt, dass die frz. Straßen *“much more like the well kept alleys of a garden than a common high way”* seien - also wie die Alleen eines Gartens.

Dies hat zu einer **ersten Empfehlung** geführt: das Wort "Allée" soll auch wieder auf französisch benutzt werden, so wie man es auf deutsch, schwedisch oder polnisch macht. Ähnliches gilt im Englischen für das Wort Avenue. In Frankreich wurde das Wort „allée“ in diesem Sinne bis dahin nicht mehr benutzt. Eine „allée“ ist im Allgemeinen ein einfacher Weg in einem Garten.

Das Wort Allée für alle Formen von Infrastrukturen mit beidseitigen Bäumen in regelmäßigen Abständen zu nutzen ist wichtig:

- weil es die Verbindung zwischen diesen verschiedenen Formen zum Ausdruck bringt,
- weil es in sich die historische Herkunft - den Barockgarten – beinhaltet,
- weil es viel leichter ist zu kommunizieren als mit komplizierten Umschreibungen.

## Ein Kultur- und Naturerbe mit vielen Facetten

### 1. Alleen als gemeinsamer Bestandteil der europäischen Landschaften



Abbildung 2: Frankreich (Foto: C.Pradines)



Abbildung 3: Spanien (Foto: Observatoire Catalan du paysage)



**Abbildung 4: Luxemburg. In Obstbaumalleen wird systematisch in Lücken gepflanzt (Foto M.Decker)**

**2. Alleen als Identitätsstifter. Die geschaffene Identität ist für jedes Land, jede Region, jede Allee eigen.**



**Abbildung 5: Polen (Foto: K.A.Worobiec)**



**Abbildung 6: Niederlanden (Foto: C.Pradines)**

### **3. Alleen als Highlight der Landschaft, eine lebende Architektur.**



**Abbildung 7: Frankreich (Foto: C.Pradines)**

4. **Alleen als Zeugen der örtlichen Geschichte, als Denkmal im Sinne eines Objektes, dass z.B. an ein schon lange dem Boden gleich gemachtes Château erinnert, wie mit dem Ch de Mariemont**
5. **Alleen als Vorteil für die Umwelt. Sie bieten Schutz gegen Sonne und Wind. Sie fangen Staubpartikeln ab und reduzieren andere Verkehrs-Immissionen.**
6. **Alleen als Vorteil für die Natur. Sie spielen eine wesentliche Rolle für die Biodiversität, als Biotop und als biologische Korridore.**



**Abbildung 8: Alleen sind in Schweden als Biotopen gesetzlich geschützt. So wie in Schleswig-Holstein (Foto: C.Pradines)**

7. **Alleen als Wertschöpfer. Sie bieten Arbeit für viele Fachleute, von der Baumschule bis zum Arborist und dem Gutachter. Sie sind eine ideale kulturelle Route - eine Kulturstraße, die sich beliebig und nahezu endlos ausdehnen und zum Tourismus beitragen kann. Deutschland, mit der "Deutschen Alleenstraße", ist dabei wegweisend.**

Diese positiven Aspekte können zum Teil finanziell erfasst werden. Wir kennen alle die verschiedenen Verfahren zur Wertermittlung der Bäume. Wenn man statt per Baum per km Allee rechnet, kommt man auf einen mittleren Wert von 1 Million Euro per Kilometer für eine doppelte Reihe von gut gewachsenen Bäumen, mit einem mittleren Abstand von 12m in der Reihe. Dazu sollte man noch den Beitrag zur Luftsanierung einrechnen können, sowie den Beitrag zur Artenvielfalt und den historischen und kulturellen Wert.

Dies führt zu einer **2. Empfehlung**: Der Vermögenswert der Alleen soll in den öffentlichen Etats ausgewiesen werden. Dies gibt einen Anhaltspunkt für jede Alleenpolitik.

## Der Rückgang

Von diesem wertvollen Kultur- und Naturerbe ist in manchen Stellen Europas nicht mehr viel übrig. In einigen Teilen fehlen bis zu 90 % des Bestandes, den die Straßen Anfang des 20. Jahrhunderts säumten. Auch wo heute der Bestand nicht so stark zurückgegangen ist, ist die Zukunft unsicher.

Um weitere Empfehlungen zum Erhalt dieses gemeinsamen Erbes machen zu können, war es notwendig, die Ursachen dieses Rückgangs zu verdeutlichen.

Der natürliche Alterungsprozess ist eine der Ursachen, eine normale Ursache, die durch Krankheiten und Insektenbefall beschleunigt wird. Fast überall ist auch ein unfachmännisches Vorgehen Schuld an einem frühzeitigen Absterben der Bäume.



Abbildung 9: Fotos : J.Ayling



Abbildung 10: Fotos : J.Ayling

Die wichtigsten Ursachen für den Rückgang der Alleen sind jedoch die Straßenbaumaßnahmen und die Verkehrssicherheitspolitik, die sich nicht auf die Ursache der Unfälle konzentriert, sondern auf dessen Folgen. Dazu zählen die "Vision zero"-Politik wie in Schweden, und die "verbindliche Fahrbahnrand"-Politik, wie sie überall von den Verkehrsinstanzen gefordert werden, auch von den Automobilclubs Europaweit, mit dem Euro-RAP-Programm.

Die "verbindliche Fahrbahnrand"-Politik erklärt die Fällungen. Sie erklärt aber auch die unzureichenden Anpflanzungen. Denn sie fordert größere Abstände zum Straßenrand, die konkret nicht einzuhalten sind, wie man es in den Straßenbauämtern sowohl in Frankreich als auch in Deutschland erkennt.

Der Landerwerb, wenn überhaupt möglich, kostet Geld. Wenn man 45000 Bäume im Département Meurthe-et-Moselle in Frankreich in einem 4 m Abstand vom Straßenrand

pflanzen wollte, würde der bloße Landerwerb dafür ungefähr 1 000 000 Euros kosten. Hinzu kommen die jährlichen Mehrkosten, mehrere tausende Euros, für die Pflege dieser Flächen.

Nicht zu bestreiten ist, dass die Folgen eines Aufpralls auf einen Gegenstand *auf* oder *neben* der Fahrbahn schwerwiegend, meist tödlich sind. Wenn man aber die Unfallstatistiken näher anschaut, ist z.B. kein eindeutiger Zusammenhang zwischen die spezifische Anzahl der Bäume und die Todesraten in einem frz. Département zu verzeichnen. In Deutschland war 2008 das Saarland auf Platz 2 bei der Anzahl der Unfälle mit Aufprall auf Bäume, obwohl das Land die niedrigste Anzahl an Alleen hat!

Das Fällen oder das Verlagern von Bäumen ist keine Garantie für ein niedrigeres Risiko. Das Risiko wird verlagert. Es verbleiben unzählige andere Gegenstände auf der Straße und am Straßenrand.



**Abbildung 11: Alleebäume bieten auch einen positive Beitrag zur Verkehrssicherheit**

**Foto: C.Pradines**

In der Tat tragen die Bäume zur Verkehrssicherheit bei, ohne dass die vermiedenen Unfälle in die Statistiken einfließen können. Sie sorgen für eine selbsterklärende Straße, sie helfen beim Steuern und tragen auch zum Geschwindigkeitsbewusstsein bei. Im Gegensatz zu einer freien Bahn fördern sie eine vorsichtige Fahrweise, wie es z.B. eine Studie in der Provence gezeigt hat. Eine Schwedische Studie hatte ihrerseits gezeigt, dass die Schönheit einer Straße für einen ruhigeren Verkehr sorgt. Deshalb empfiehlt der Bericht eine effiziente Verkehrssicherheitspolitik, die auf Verkehrsberuhigung und alternative Transportangebote basiert. Das ist eine Grundbedingung für den Erhalt der Alleen.

## Ein gesetzlicher Schutz: eine Notwendigkeit



**Hier sieht man, wie in einem Département die Allee besteht, und im Nachbardepartement sie vor einigen Jahren gefällt wurde (Foto: C.Pradines)**

Der rechtliche Schutz, die **dritte Empfehlung**, gewährleistet, dass der Erhalt der Alleen nicht vom persönlichen Engagement von einem Politiker oder von einigen Angestellten abhängt, dessen Lebenszeit in Ihren Ämtern nicht mit der Lebenszeit von Bäumen zu vergleichen ist.

Ein effektiver rechtlicher Schutz wird geboten wenn:

- alle Alleen und einseitige Baumreihen (oft der verbleibende Rest einer Allee) geschützt werden.
- keine restriktiven Bedingungen bezüglich Anzahl der Bäume, Art (in Schweden sind Nadelgehölze nicht geschützt), Abstand in der Reihe (in Belgien muss dieser Abstand kleiner als 10 m sein), usw. vorgesehen sind.
- wenn der Schutz auch eine Pflege- und Pflanzpflicht vorsieht.



### **Lückerbepflanzung werden in den Niederlanden gemacht (Foto: C.Pradines)**

Diese Schutzregelungen sollen Kompensationsmaßnahmen vorsehen:

- für Fällungen,
- aber auch für alles was dem Erscheinungsbild oder der physischen Integrität und der Lebenserwartung der Bäume schadet - also alle unfachmännischen Arbeiten an oder neben Bäumen.

Die Kompensierung muss sich auf dem Vermögenswert der Alleen richten, der erheblich sein kann.

Einen solchen Schutz zu erstellen, wo er nicht vorhanden ist, braucht seine Zeit. Es wird auf jeden Fall empfohlen, auf jegliche Fällungen zu verzichten, die nicht durch ein Stabilitätsproblem gerechtfertigt sind. Ein Baum braucht 100 Jahre zum wachsen, aber 5 Minuten genügen, um ihn zu fällen, wie es eine Broschüre der Norwegischen Straßenverwaltung schreibt.

### **Ohne Pflanzungen keine Zukunft**

Wir brauchen nicht abzuwarten, bis Schutzregelungen in Kraft treten, um die Wiederherstellung des Vermögens durch Neuanpflanzungen zu realisieren.

Es wird auf das Prinzip einer systematischen Lückerbepflanzung hingewiesen. Ohne diese Lückerbepflanzungen werden die Alleen allmählich aus unserem kollektiven Gedächtnis gelöscht. Spätere Nachpflanzungen werden desto schwieriger durchzuführen sein. Lückerbepflanzungen sind auch für die Biodiversität wichtig, da sie eine Kontinuität zwischen Biotopen von unterschiedlichen Altern bieten.

Lückebepflanzungen reichen aber nicht aus. Echte, homogene Alleen der Zukunft werden durch Anpflanzung von langen Strecken von beidseitigen Baumreihen gesichert.



Abbildung 12: Eine lange neuangepflanzte Allee in Luxemburg (Foto: C.Pradines)

## Die Bedingungen zum Erfolg

Nach Lust und Laune zu pflanzen genügt nicht, um richtige Alleen zu schaffen. Dazu müssen angemessene Abstände berücksichtigt werden. Der Abstand wird einerseits durch den zur Verfügung stehenden Platz bestimmt und andererseits durch den erforderlichen ästhetischen Effekt. Dazu wird auf die Geschichte der Alleen Bezug genommen: die Abstände in der Reihe müssen beschränkt sein, damit die Baumreihe nicht zu einer Folge von Einzelbäumen wird. Die Baumreihen dürfen nicht zu weit weg vom Straßenrand gepflanzt werden, um eine Tunnelwirkung zu ermöglichen. Die in Mecklenburg-Vorpommern geltenden Regelungen, die Pflanzabstände von 1,5m zum Straßenrand bei einem Verkehr von bis zu 2 500 Fahrzeugen pro Tag vorsehen, sind ein gutes Beispiel angemessener Abstände, der im Bericht zitiert wird.



**Abbildung 13: Wo der Platz fehlt, bleibt nur eine Möglichkeit: nahe am Straßenrand pflanzen (Foto: C.Pradines)**



**Abbildung 14: Diese Pflanzung nahe am Straßenrand erspart die Kosten eines unnötigen Landeserwerbs. Deutschland (Foto: C.Pradines)**

Für eine gelungene Alleenpolitik gelten natürlich auch die Bedingungen einer fachmännischen Pflege und damit verknüpft die Notwendigkeit der Reaktivierung einer "Alleenkultur" in den Straßenbauämtern, und in der Bevölkerung allgemein. Dies heißt Bildung, aber auch aktive Öffentlichkeitsarbeit.

Obwohl eine starke Mehrheit der Bevölkerung, wie es z.B. Befragungen oder eine frz. Bürgerjury gezeigt haben, dem Erhalt der Alleen zustimmen, ist eine aktive Öffentlichkeitsarbeit unentbehrlich.

In manchen Ländern wie in Deutschland, Schweden, in der Schweiz und Polen wurden schon mehrere Initiativen unternommen: Dazu gehören Arbeitsgruppen, Seminare, Webseiten, Ausstellungen, Fotowettbewerbe, Veröffentlichungen, usw.

Die Finanzierung dieser Maßnahmen wird zum Teil dadurch gesichert, dass ein effektives Management eingesetzt wird, um die Kosten niedrig zu halten. Die Kosten und der Nutzen der Alleen müssen ins Verhältnis gesetzt werden: die erhöhte Attraktivität für das Wohnungswesen und für den Tourismus, der Beitrag zur Artenvielfalt, der Beitrag zur allgemeinen Gesundheit (in Frankreich wurden die Kosten der Mortalität und der Morbidität durch die vom Verkehr verursachte Luftbelastung auf €22 Milliarden Euros in 1999 geschätzt), der Beitrag zur Wirtschaft. Die Kosten sollen auch im Vergleich zur Zunahme des Vermögenswertes der Alleen gesetzt werden.

Die Finanzierungsressourcen sind verschiedener Arten: Gelder aus Kompensationsmaßnahmen, wie es mit dem Alleenfonds in Mecklenburg-Vorpommern geschieht, Zuschüsse der Europäischen Union für den Erhalt der Artenvielfalt oder, im Rahmen der Agrarpolitik, für Landwirte die Alleen besitzen, Finanzierungen durch Private und Unternehmen, Kompensation von Treibhausgasemissionen.

## Zusammenfassung

Für einen effektiven Alleenschutz ist eine ganzheitliche Betrachtung der Alleen auf jeden Fall wichtig, die die geschichtlichen, kulturellen Aspekte mit den Aspekten der Identitätsstiftung, Landschaftsgestaltung, Umwelt, Biodiversität und Wirtschaftlichkeit zusammenfasst. Fehlt ein Aspekt, so droht eine Gefährdung. Dies fordert eine Zusammenarbeit aller an dem Alleenmanagement beteiligten, von der Büroebene bis auf die Straßenebene.

Diese Empfehlungen sind nichts Fremdes für Mecklenburg-Vorpommern. Die Gute Praxis war ein wichtiger Beitrag zur Studie und dieses Zusammenknüpfen von Straßenbau- und Naturschutzbehörden, sogar die Bürgerverbände – mit dem BUND – ist von Anfang an, ein Grundstein gewesen für die erfolgreiche Alleenpolitik des Landes. Deshalb hat jetzt auch ganz Europa die Augen auf Mecklenburg-Vorpommern gerichtet - denn was hier erreicht wird, ob positiv oder negativ, wird sich irgendwie auch auf die anderen Ländern auswirken.



Abbildung 15: Deutschland (Foto: C.Pradines)