

# Zur Zukunft der Alleen

## Ein „neues“ Sicherungs- und Entwicklungsmodell

Wolf-Peter Polzin

**A**n den Alleen scheiden sich die Geister. Zwischen – überspitzt formuliert – verklärend-sentimentaler Euphorie des von der Alleenschutzgemeinschaft kreierte Alleefans (belastet mit dem Hauch des Fußballfans) und beinahe apokalyptischer Hysterie des Unfallforschers scheinen nicht viel Platz für eine nüchterne Betrachtungsweise zu sein. Angesichts einer überaus kreativen Symbolik, der sich beide Seiten in der hochgradig emotional geführten Diskussion bedienen, gerät ein gesamtgesellschaftlicher Konsens – wie auch immer er aussehen könnte – zwangsläufig in weite Ferne. Letztendlich wird die Frage an der Bedeutung der Alleen – in positiver wie negativer Hinsicht – gemessen und entschieden werden, und zwar (fast) ausschließlich an ihrer Bedeutung in Gegenwart und Zukunft. Historische Aspekte können dabei eine nur marginale Rolle spielen, dennoch führt gerade die Geschichte der Alleenentwicklung zu beachtenswerten Aufschlüssen, die insbesondere die psychische Ebene des Menschen beeinflussen. Davon ausgehend soll untersucht werden, ob Alleen heute – funktional – überhaupt noch eine Existenzberechtigung haben und ob ihnen eine – strukturelle – Perspektive einzuräumen ist oder wenigstens eingeräumt werden kann. Schließlich werden ein Lösungsansatz erarbeitet und die Konsequenzen im Diskurs dargestellt, die sich für die Akteure der Legislative und der Exekutive sowie nicht zuletzt für den Betroffenen ergeben.

### Historisches

Die Geschichte der Allee ist lang (unter vielen Dehio, 1914; Hansmann, 1988; Hennebo, 1970) und lässt sich bis auf antike Rekonstruktionsversuche zurückverfolgen, beispielsweise die der Hängenden Gärten von Babylon (Johann Bernhard Fischer von Erlach: „Entwurf einer Historischen Architektur“, 1721; nach Kunoth, 1956) und das

Anwesen Plinius d. J. (Gothein, 1914). Für den nicht mehr erhaltenen Garten der Villa Montalto in Rom entwarf Domenico Fontana 1585 erstmals perspektivische Baumreihen (Gothein, 1914). Die auf den Innenraum eines umgrenzten Areals beschränkten Alleen drängten mit Beginn des 18. Jahrhunderts in die freie Landschaft, als Giovanni Guermiero 1705 einen (aus Kostengründen nicht realisierten) Entwurf für den Karlsberg bei Kassel erarbeitete. Indem der Weg als geradlinige Parkachse sein Alleen-Privileg verlor, gewann nun der offene Weg in der Landschaft eben jenen Akzent. Die strenge, eine fürstliche und klerikale Macht allegorisch überhöhende Geometrie der barocken Gärten wich dem „Garten der Freiheit“; In der Aufklärung ersetzte der „freiwachsende Baum (als) Sinnbild des freien Menschen in seiner natürlichen Entfaltung“ die antike bis barocke „Beschneidung der Pflanzen in tote geometrische Gebilde und lächerliche, immergrüne Skulpturen“ (v. Buttler, 1989). Während sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit der Wiederentdeckung der Renaissance nahezu alle Gestaltungselemente (wieder) in den formalistischen Garten zurückzogen, blieb die Allee die einzige Komponente, die die freie Landschaft umfassend erobern konnte (Strassel, 1991). Zunächst säumte sie vor allem die Wege zu den Anwesen des Feudaladels, zu Herrnsitzen und Gutshäusern, gewann aber rasch überörtliche und regionale Bedeutung.

Die tragenden Motive zum Pflanzen von Alleen sind unterschiedlichster Natur gewesen; dass sie funktional zweckorientiert und zweckmäßig gepflanzt wurden, gleichgültig von wem und in welcher Epoche, liegt auf der Hand. Im Wesentlichen lassen sich diese Motive in drei Gruppen zusammenfassen. Einerseits dienten sie der bewussten und gezielten Gestaltung der Landschaft unter ästhetischen und geografischen Aspekten.

Napoleon etwa machte sich (weniger ästhetische) Gedanken um die Orientierungsmöglichkeiten seiner Truppen und griff zu extrem schnellwüchsigen Pyramidenpappeln, um sie entlang der Heerstraßen zu pflanzen (Tesche, 1993); rein ästhetisch ausgelegte Pflanzungen dürften eher die große Ausnahme sein (Petzold, 1862).

Dagegen dachte Mecklenburgs Landesherr Großherzog Paul Friedrich vordergründig an eine Verbesserung des Mikroklimas und dessen Einfluss auf das menschliche Wohlbefinden, als er die Straße zwischen Bad Doberan und dem 1793 gegründeten Seeheilbad Heiligendamm bepflanzen ließ. Bereits ein Jahr nach dem Debüt der ersten deutschen Eisenbahnverbindung forderten Doberaner Geschäftsleute ein Dampfgefährt auch zwischen ihren beiden Ortsteilen. Das verwarf der Herzog zwar<sup>1)</sup>, bot den Bürgern jedoch den Ausbau des bestehenden, über 5 km langen Weges als Kies-Chaussee mit gleichzeitiger „angenehmer“ Bepflanzung an (Rochow & Havemann, 1993).

Die nicht zuletzt willkommene Nutzung von Holz, Zweigen, Blättern und Früchten (Dujesiefken & Lehmann, 1993), vorwiegend in Zeiten des Versorgungsmangels, hatte regional große Bedeutung. Sie mag zwar keine vordergründig alleengebundene gewesen sein und blieb in viel stärkerem Umfang weitaus geeigneteren Arealen vorbehalten (Obstweiesen, Feldecken etc.). Dennoch wurden viele Pflanzungen an Straßen überhaupt erst durch das facettenreiche Spektrum ihrer Vorteile – gewissermaßen als Produkt ihrer Nutzfaktoren – (finanziell) möglich, wie beispielsweise die thüringischen und sächsischen Obstalleen (Sommer, 1994; Tauchnitz, 1997).

Das Bild der Allee generiert sich über ihre beiden Strukturelemente „Weg“ und „zweiseitig-begleitende Baumreihe“. Dem Element Weg, das der verkehrstechnischen Verbin-



Lindenallee zwischen Bad Doberan und Heiligendamm. Um 1858 wurden Holländische Linden (*Tilia x europaea*) an der Kieschaussee zwischen Bad Doberan und dem ersten deutschen Seebad Heiligendamm gepflanzt. Die Kölner

FUNDUS-Gruppe, Eigentümerin des Ortsteils, warb in ihrem geschlossenen Fonds Nr. 34 mit der Allee, dennoch wurde sie auf deren Betreiben für eine Ortsumgehung aufgerissen. Foto: W. P. Polzin

dung zwischen zwei Orten dient, wird das Element Baumreihe gestalterisch in der Weise an die Seite gestellt, dass die Baumreihen den Weg beidseitig begrenzen. Alleen sind also traditionsgemäß und zu vorderst in sich geschlossene, landschaftsgestaltende Objekte, in denen sich weitere funktional nachrangige, aber durchaus nützliche Eigenschaften versammeln. Diese können sich entweder aus dem Allee-Aufbau selbst (zum Beispiel Mikroklima, Biotopfunktion) oder aus der gestalterischen Absicht (zum Beispiel Baumart) ergeben.

### Aktuelles

Beschränkt man den Blickwinkel auf die heutigen gesamtgesellschaftlichen Bedingungen und befreit die Allee von ihrer Geschichte, so bleibt allein die Ästhetik und ein gewisser, überdies zweifelhafter und bedenklicher Habitatanspruch bestehen (Stottele & Sollmann, 1992). Klimatische Effekte auf bodennahe Lufttemperatur und -feuchtigkeit ergeben sich

unmittelbar aus der Struktur der Allee, deren Bedeutung für Wanderer und Kutschfahrzeuge früherer Zeiten eine eminent größere war als heute für weitgehend klimatisierte Kraftfahrzeuge; allein Radfahrer werden noch zu unmittelbaren Profiteuren. Über die Nutzbarkeit der „Früchte der Natur“ an von motorisierten Fahrzeugen befahrenen Straßen braucht kein weiteres Wort verloren zu werden. Als Habitat und damit gegebenenfalls als Trittsteinbiotop im Sinne ökosystemarer Vernetzung kommt die Allee „nur“ für flugfähige Tiere in Betracht (zum Beispiel Kintzel, 1970, 1987; Klafs & Stübs, 1987; Krägenow, 1973), deren Rang vielfach weit überschätzt wird (so zum Beispiel Lehmann, 1994; Peters, 1992). Zu bedenken gilt nämlich, dass in dem Augenblick, in dem Alleebäume für Vögel und Insekten zu Attraktoren werden, die Tiere gleichsam Gefahr laufen, durch den Verkehr buchstäblich überrollt zu werden (Steiof, 1996; Um/Melff, 2002). Die Voraussetzungen, die Bäume erfüllen müssen, um als Lebensraum angenommen wer-

den zu können, sind ohne den Stressor Verkehr wesentlich günstigere. Im Umkehrschluss bedeutet das für denjenigen, der ein weitgehend autarkes und kohärentes Biotopnetz anlegen will, dass er auf Alleenpflanzung wegen des ihnen innewohnenden Risikos verzichten muss. Aus diesem Grunde können Straßenbäume bestenfalls als Grenz- bzw. Extremlbensräume aufgefasst werden (Bairlein & Sonntag, 1994). Die Diskussion um den Erhalt der Alleen kann daher auch nicht originär am Arten- und Biotopschutz aufgezogen werden, wie es in der Literatur vielfach anklingt (Lehmann, 1994). Während sich das historisch-visuelle Bild der Allee im Laufe der Geschichte kaum geändert hat, ist der Anspruch an den funktionalen Teil des Elementes Straße in einem solchen Maße gewachsen, dass es mittlerweile den durch die Bäume gezogenen strukturellen Rahmen sprengt. Die technische Entwicklung der Fortbewegungsmittel einschließlich der selbst gewählten Position des Menschen innerhalb dieser Entwicklung kollidiert mit



**Innerörtlicher Baumbestand in Kühlungsborn. Keine Rechtsvorschrift und kein Bußgeldtatbestand kann geschützte Alleen wirksam vor Schaden bewahren, wenn die Eigentümer nicht in der Lage sind, ein wenigstens minimales Quantum ästhetischen Bewußtseins zu entwickeln.**

**Unfall an der B 105. Obwohl die Ortlage Neubukow durch den Bau der A 20 inzwischen verkehrsberuhigt ist, stehen Bäume immer noch im Wege: der Traktor schaffte die Kurve um eine Birke nicht und zerbrach in der Mitte.**

der fast schon „anachronistischen Festfügigkeit“ der Bäume am Straßenrand. Straßenbäume können selbstredend nicht als Ursache für Verkehrsunfälle verantwortlich gemacht werden, da sie unbewegliche und unübersehbare Objekte am Straßenrand sind. Sie spielen aber hinsichtlich des Ausgangs und der Folgen eines Unfalles unstrittig gerade wegen ihrer Starrheit und Festigkeit eine bedeutende Rolle. Das ist und bleibt der einzig relevante Grund, Alleen auf den verkehrstechnischen und damit gleichwohl gesellschaftlichen Prüfstand zu stellen. Wer eine Diskussion dieser Art führt, fragt, selbst wenn er es explizit so nicht ausdrückt (und kaum einer tut dies), nach der grundsätzlichen Existenzberechtigung der Alleen in heutiger Zeit (vergleiche Konold, 1998). Diese provokative und die Diskussion vermutlich erneut anheizende Frage stützt sich auf zwei Thesen:

1. Eine Existenzberechtigung hat dasjenige Objekt, das unter Berücksichtigung aller gesellschaftlichen Normen eine Funktion erfüllt. Wie stark diese Existenzberechtigung ist, hängt von der Bedeutung der Funktion und ihres Gewichtes im Verhältnis zu anderen Objekten ab.

2. Der politische und damit gesetzgeberische Einfluss tritt gesellschaftsumfassend in den Hintergrund, weil die Entwicklung maßgeblich durch das ökonomische Gewicht der Gesellschaft bestimmt wird; die Entwicklung in eine Richtung kann durch die Politik lediglich geringfügig beeinflusst werden.

Aus ihrer konkreten Geschichte heraus lässt sich für Alleen zeigen, welche Funktionen sie hatten und welche sie haben können. Unmittelbare wirtschaftliche Gesichtspunkte sind zwar nicht mehr von Bedeutung (Adam, 1996; Pfriem, 2000), indirekte ökonomische Ansätze ließen sich hingegen sehr wohl aufzeigen. Alleen sind insbesondere in den Ländern Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg ein touristischer Magnet und somit ein strategisch wirksames Werbemittel. In den meisten dieser Fälle dienen sie als attraktiver Aufhänger und schmückendes Beiwerk, sind aber nicht eigentlicher Gegenstand in Form eines Tourismuszieles – etwas salopp ausgedrückt: Man fährt durch eine schöne Allee, um zum Ziel zu gelangen. Mehr kann von einer Straße nicht erwartet werden. Deshalb sprechen die Baumreihen auch bei den tourismuswirtschaftlichen Überlegungen überwiegend die psychische Ebene, das Schönheitsempfinden des potenziellen Betrachters an, ohne dass sich aus einer Allee ein anderweitiger materieller oder ideeller Gewinn erzielen ließe. Die Gefahr, Alleen für touristische Zwecke zu instrumentalisieren,<sup>2</sup> ohne ihnen eine adäquate Sicherheitsleistung an die Seite zu stellen, sollte dabei nicht unterschätzt werden.

Etwas ganz anderes gilt freilich für die heimische Bevölkerung, der die Alleen Kristallisationskern ihres Heimatgefühls und ihrer Ortsverbundenheit sind. Wenngleich es sich auch hier um überwiegend psychologische, also nichtmaterielle Faktoren bzw. Prozesse handelt, zehren ganze Regionen in den beiden Ländern davon. Dieses Potenzial steigt – relativ gesehen – noch einmal kräftig an, berücksichtigt man die derzeitige wirtschaftliche Lage, in der sich die Bevölkerung befindet und die eine Identifikation mit der Heimat in den Hintergrund treten lässt.

Alle sonstigen Funktionen, die dem Pflanzen von Alleen zugrunde lagen, können heute

vernachlässigt werden, wie bereits gezeigt wurde (Pfriem, 2000).

Eines der Grundprinzipien moderner Industriegesellschaften ist deren Wunsch respektive Forderung nach nahezu uneingeschränkter Mobilität sowohl in qualitativer wie quantitativer Hinsicht und auf allen Ebenen des gesellschaftlichen Lebens. Der Kern dieser Aussage ist so tief in der Gesellschaft verwurzelt, dass er immun gegen jede Diskussion erscheint. Niemand würde ernsthaft dem Gedanken verfallen, den Verkehr den bestehenden Straßen anzupassen – der Antipode dazu ist der widerspruchslose Weg der Wahl. Dem steht ein durch Bäume begrenztes Straßennetz meistens unversöhnlich gegenüber, denn der volkswirtschaftliche Schaden durch Unfälle an Bäumen ist immens. Nach Mewes & Eckstein (1999) betrug er für das Jahr 1998 umgerechnet ca. 17,5 Milliarden Euro. Hinzu kommen unbezifferte „Verluste“, die aufgrund eines Straßenzustandes entstehen, der den Anforderungen der Wirtschaft nicht (mehr) gerecht wird. Bestehende Alleen in den neuen Ländern be- bzw. verhindern (angeblich) in vielen Fällen den Ausbau – glücklicherweise für die Einen, zum Ärger für die Anderen. Diese Kluft zwischen Anspruch und Wirklichkeit ist – wie jüngst die Diskussionen auf der 2. Fachtagung Alleenschutz in Deutschland (3. November 2003 in Potsdam) gezeigt haben – im Lichte der Debatten um ESAB und RPS3 (Schmidt, 2001) offensichtlich schwer auflösbar, ohne dass es mit einem Gesichtsverlust für eine der beiden Seiten einher ginge.

Aus diesen Gründen sind die in einigen Landesnaturschutzgesetzen festgehaltenen, sogar in den Verfassungsrang (MV) erhobenen Schutzbemühungen kaum mehr als bloße Makulatur. Der Gesetzgeber selbst degradiert sie in den Rang einer Willensbekundung, ohne ihr tatsächliche rechtliche Substanz verleihen zu können, weil auch er sich ökonomischen Zwängen (bzw. vermeintlichen Zwängen) beugen muss und wird. Er befindet sich also in einem Mahlstrom, wenn er zwischen dem ideellen Erhaltungsinteresse der Bäume und dem wirtschaftlichen Ausbauinteresse der Straße abwägen muss, dessen Ausgang in den meisten Fällen vorgezeichnet ist.

## Prognostisches

Trotz des ungebremsten, wenngleich oft fragwürdigen Bedarfs nach aus- und neu gebauten Straßen ist der Wunsch, Alleen zu erhalten und nach Möglichkeit neu zu pflanzen, zum politischen Bekenntnis avanciert. Ein Problem besteht augenscheinlich zunächst darin, einen bundesweit einheitlichen oder wenigstens Länder übergreifenden Rahmen zu finden und darin ein praxistaugliches Konzept einzubetten. Im Folgenden soll versucht werden, einen neuen, noch dazu denkbar einfachen Ansatz in seinen Grundzügen zu entwerfen und einleitend zu diskutieren.

1. Das System der bundesdeutschen Straßen (Bundes-, Landes-, Kreis-, Gemeindestraße) wird um eine neue Klasse - Allee (AL) - erweitert.
2. Alleen werden förmlich gewidmet; dabei erhalten alle Straßenklassen die Option späterer Umwidmungen in eine bzw. aus einer Allee.
3. Widmungsgrundlage für eine Allee ist der erfasste Bestand zum Stichtag X und das Alleenkonzept des jeweiligen Landes.
4. Nach Möglichkeit sind komplette Straßen zu widmen (zum Beispiel B 1 in AL 1), mindestens aber große Abschnitte.
5. Alleen erhalten ein eigenes normatives Regelwerk bezüglich der Straßenparameter und der Bepflanzung (Straßenbreite, Kurvenradien, Höchstgeschwindigkeit, Pflanzabstand zur Fahrbahnkante unter anderem); zuständig ist der Straßenbaulastträger für die Allee.
6. Bestehende Alleen, die nicht in diese Kategorie übernommen werden, werden nach dem natürlichen Abgang nicht wieder ersetzt; Straßen, die in die Kategorie Allee erstmals bzw. erneut aufgenommen werden, **sind** zu bepflanzen.

## Diskussion

Will der Gesetzgeber mit seinem politischen Bekenntnis, Alleen erhalten zu wollen, ernst genommen werden, muss er sich zwangsläufig den daraus erwachsenden Konsequenzen stellen und sie umsetzen. Das erfordert ein einheitliches, in sich geschlossenes Konzept, ein überschaubares und funktionsfähiges Regelwerk sowie die Bereitstellung dazu not-

# Anzeige Bärlocher

wendiger Ressourcen. Die vorstehende Idee, die hier nur in groben Zügen angerissen und keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben kann, würde diesen Ansprüchen insoweit (und bis auf die Ressourcen) gerecht werden, als es nichts grundsätzlich Neues postuliert oder fordert, sondern den Grundgedanken in prinzipiell bestehende Strukturen einbindet. Die Klassifikation des deutschen Straßennetzes hat sich offensichtlich auf allen Verwaltungsebenen bewährt, was die Einführung der Kategorie Allee (AL) in dieses System als grundsätzlich problemlos erscheinen lässt. Ebenso einfach kann ein auf sie zugeschnittenes Regelwerk auf der Basis bestehender Normen erarbeitet werden; dazu gehören die gesetzlichen und untergesetzlichen Bestimmungen zum Alleenschutz speziell in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern ebenso wie Durchführungsregeln und Erlasse, aber selbstverständlich auch dendrologisches Fachwissen. Während sich das technische Regularium für das Straßenwesen üblicherweise an den Erfordernissen des fließenden Verkehrs misst, steht bei den zu erarbeitenden Normen für Alleen der Baumbestand im Zentrum, auf den sich die Belange des Verkehrs einzustellen und an die sie sich anpassen haben. Damit wird gleichzeitig deutlich, dass stark frequentierte und unfallträchtige Verkehrswege bzw. -abschnitte von vornherein aus dem Alleenstatus herausfallen (werden), sobald der Baumbestand in den Abgang gerät. Dafür steht einer Aufnahme aller anderen Straßen(-abschnitte) prinzipiell nichts Entscheidendes im Wege. Dem Kraftfahrer bleibt es selbst überlassen, den Alleen mit entsprechenden Verkehrsbeschränkungen zu folgen oder die baumfreien Schnellstraßen zu wählen: entweder sind ihm Weg und Ziel annähernd gleichrangig oder das Ziel allein gibt den Ausschlag. Zugleich entschärft das den Streit um ESAB und RPS erheblich. Für die Alleen erhalten beide Regelwerke ein völlig neu gestaltetes, nämlich auf den Baumbestand zugeschnittenes Gesicht, für alle anderen Straßen sind sie Übergangsvorschriften, solange die Bäume stehen, und entfallen ersatzlos nach deren Abgang. In diesem Zusammenhang ist der Streit darum, ob Bundesstraßen bepflanzt werden sollen oder kön-

nen, und wenn ja, in welchem Abstand von der Fahrbahnkante, bereits heute obsolet. Innerhalb eines Landschaftsraumes ist die Straßenklassifikation nämlich überhaupt nicht mehr von Bedeutung, da sie landschaftsbildbezogen vollkommen willkürlich ist. Allein die räumliche Lage einer Straße ist ausschlaggebend.

Welche Straßen den Status Allee erhalten sollen, bedarf einer Konsensentscheidung zwischen den Straßenbaulastträgern und den für den Erhalt der Alleen zuständigen Institutionen. Wahrscheinlich wird das Auswahlverfahren noch der Punkt sein, der das größte Konfliktpotenzial birgt. Jedoch erscheint die Lösung keineswegs aussichtslos, denn der Alleenbestand genießt formal bereits einen umfangreichen Schutz, auf dem sich aufbauen lässt. Da bereits auf landesministerieller Ebene in Mecklenburg-Vorpommern an einem Alleenkonzept gearbeitet wird, bietet sich die Integration der Ergebnisse geradezu an. Auf dieser Grundlage kann schließlich eine förmliche Umwidmung von ausgewählten Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindefahrbahnen in Alleen kostenneutral erfolgen, deren straßenrechtliche Aufsicht aus naheliegenden Gründen in die Hand der Landesverwaltung gegeben wird; ob die übrigen Zuständigkeiten, etwa die der Unteren Naturschutz- oder anderer Behörden<sup>4)</sup>, beibehalten, reduziert oder erweitert werden sollen, bedarf der vertiefenden Diskussion an anderer Stelle.

#### ANMERKUNGEN

<sup>1)</sup> 1886 wurde die Mecklenburgische Bäderbahn dann doch eingerichtet und fährt noch heute als legendärer „Molli“ zwischen Bad Doberan und Kühlungsborn über Heiligendamm.

<sup>2)</sup> Von 337 vom Autor zufällig aufgesuchten Tourismus-Internet-Seiten verschiedener Städte, Ämter und Gemeinden fanden sich auf 289 Hinweise auf Alleen, selbst wenn diese weit entfernt stehen oder bereits nicht mehr existieren.

<sup>3)</sup> ESAB-Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume; RPS-Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme

<sup>4)</sup> Ob die Alleen-Zuständigkeit bei den Naturschutzbehörden verbleiben soll, kann durchaus überprüft werden. Gerade wegen ihrer historischen Genese erscheinen sie vielmehr als ein denkmalartiges Relikt, in weit stärkerem Maße jedenfalls, als ihnen eine Biotopfunktion zukommen kann. Allein der Umstand, dass es sich bei den Bäumen um Lebewesen handelt, rechtfertigt per se noch keine naturschutzfachliche Zuständigkeit. Da Parkanlagen ohne Zweifel dem Denkmalrecht unterfallen, liegt eine analoge Zuordnung der Alleen zum Regime des Denkmalschutzes nahe.

#### LITERATUR

- Adam, T. (1996): Mensch und Natur: das Primat des Ökonomischen. *Natur und Landschaft* 4, (71), 155–159.
- Bairlein, F., & B. Sonntag (1994): Zur Bedeutung von Straßenhecken für Vögel. *Natur und Landschaft* 2 (69), 43–48
- v. Buttler, A. (1989): Der Landschaftsgarten. *Gartenkunst des Klassizismus und der Romantik*. DuMont, Köln, 290 S.
- Dehio, G. (1914): *Handbuch der Deutschen Kunstdenkmäler*, Bd.1: Mitteldeutschland. Berlin, 2.Aufl.; zit.in Hansmann (1988)
- Dennerlein, I. (1981): Die Gartenkunst der Régence und des Rokoko in Frankreich. *Wernersche Verl.ges.*, Worms, 242 S.
- Dujesiefken, D., & I. Lehmann (1993): Die Alleen in Mecklenburg-Vorpommern. Teil 2: Rechtsgrundlagen und Schutz. *Das Gartenamt* 9 (42), 596–599.
- Gothein, M.L. (1914): *Geschichte der Gartenkunst*, Bd.1, Jena
- Hansmann, W. (1988): *Gartenkunst der Renaissance und des Barock*. DuMont, Köln, 2.Aufl., 310 S.
- Hennebo, D. (1970): *Geschichte des Stadtgrüns I. Von der Antike bis zum Absolutismus*. Hannover.
- Kintzel, W. (1970): Verbreitung und Siedlungsdichte des Ortolans (*Emberiza hortulana*) im Kreis Lübz. *Ornith.Rundbr.Meckl.* 10, 67–71
- Kintzel, W. (1987): Ermittlung des Brutvogelbestandes an Landstraßen und Wege im Kreis Lübz. *Ornith.Rundbr.Meckl.* 30, 29–33.
- Klafs, G., & J. Stübs [Hrsg.] (1987): *Die Vogelwelt Mecklenburgs*. Avifauna der DDR, Bd.1, Fischer, Jena, 426 S.
- Konold, W. (1998): Raum-zeitliche Dynamik von Kulturlandschaften und Kulturlandschaftselementen. *Naturschutz und Landschaftsplanung* 8/9 (30), 279–284.
- Krägenow, P. (1973): Zählung von Vögeln an baumbestandenen Straßen. *Ornith. Rundbr.Meckl.* 14.
- Kunoth, G. (1956): Die Historische Architektur Fischers von Erlach. *Düsseldorf, S.27ff.*, zit. in: Hansmann (1988).
- Lehmann, I. (1994): Der Straßenbaum als Lebensraum. *Manuskript ref. „Nordische Baumtage“*, 09.06.1994, Rostock
- Meewes & Eckstein (1999): *Baumunfälle*. Informationen d. Inst. f. Straßenverkehr/GDV. Köln, 23 S.
- Peters, J. (1992): Alleen und Pflasterstraßen in Brandenburg. Begründung und Zielsetzung für ein Alleenkataster. *Naturschutz und Landschaftsplanung* 2 (24), 67–70.
- Petzold, E. (1862): *Die Landschafts-Gärtnerei*. J. J. Weber, Leipzig, 292 S.
- Pfriem, R. (2000): Naturschutz über Naturschutz hinaus. Ein Beitrag aus der Betriebswirtschaftslehre. *Naturschutz und Landschaftsplanung* 2/3 (32), 49–54.
- Rochow, F., & K. Havemann (1993): *Bad Doberan – Heiligendamm*. Dostl, Düsseldorf, 104 S.
- Schmidt, H. (2001): *Baumabstand zum Straßenrand – neue Richtlinien RSP-ESAB*. Stadt+Grün 6, 412–417
- Sommer, S. (1994): Geeignete Baumarten und -sorten für innerstädtische Straßenräume – gestern und heute. (unpubl. Manuskript)
- Steiof, K. (1996): Verkehrsbegleitendes Grün als Todesfalle für Vögel. *Natur und Landschaft* 12, 527–532.
- Stottele, T., & A. Sollmann (1992): *Ökologisch orientierte Grünpflege an Straßen*. Schriftenreihe des Hessischen Landesamtes für Straßenbau 32, 86–107.
- Strassel, J. (1991): *Englische Gärten des 20. Jahrhunderts*. DuMont, Köln, 200 S.
- Tauchnitz, H. (1997): Warum Bäume an Straßen gepflanzt wurden. *Stadt+Grün* 7, 469–477.
- Tesche, M. (1993): *Straßenbäume als ökologische Oase und Horst vieler Organismen – ein Ausflug in die Geschichte sächsischer Alleen*. *Unser Wald* 45, 27–29
- Um/Melff – Umweltministerium & Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Forsten und Fischerei Mecklenburg-Vorpommern [Hrsg.] (2002): *Hecken in Mecklenburg-Vorpommern*. Schwerin. 12 S.