

Julia Degmair

Alleen

Geschichte und Funktion

mit einem Blick auf Hohenlohe

Culterra  
Schriftenreihe  
des Instituts für Landespflege der  
Albert-Ludwigs-Universität Freiburg

**28**

2002

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

**Degmair, Julia**

Alleen - Geschichte und Funktion mit einem Blick auf Hohenlohe

Freiburg i. Br.: Institut für Landespflege, 2002

(Culterra 28)

ISBN 3-933390-15-x

ISSN 1435-8506

ISBN 3-933390-15-x

Bezugsadresse:

Institut für Landespflege

Albert-Ludwigs-Universität

Sekretariat

79085 Freiburg

© Verlag des Instituts für Landespflege der Universität Freiburg,

Prof. Dr. Werner Konold

Tennenbacher Str. 4, 79106 Freiburg im Breisgau

Alle Rechte vorbehalten; dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und Einspeicherung in elektronische Datenverarbeitungssysteme.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Begriffsdefinition und nähere Erläuterung .....</b>	<b>3</b>
2.1	Wege und Straßen .....	3
2.1.1	Frühzeitliche Wege.....	3
2.1.2	Verkehrswege im Mittelalter .....	4
2.1.3	Die Chaussee.....	6
2.2	Die Allee .....	8
2.2.1	Alleetypen .....	8
2.2.2	Alleeformen.....	9
<b>3</b>	<b>Material und Methoden .....</b>	<b>11</b>
3.1	Geschichte, Baumarten, Funktion und Gefahren von Alleen .....	11
3.2	Alleenvorkommen in der Region Hohenlohe .....	12
<b>4</b>	<b>Historische Entwicklung .....</b>	<b>15</b>
4.1	Erste Zeugnisse bei Ägyptern, Griechen und Römern .....	15
4.2	Alleen in der Gartenkunst .....	16
4.2.1	Von den Anfängen der Renaissance bis zum Höhepunkt im Barock.	16
4.2.2	Die Mode der Englischen Gärten und der Landesverschönerung .....	22
4.2.3	Die Allee in den heutigen Gärten .....	26
4.3	Alleen zur Begrünung der Stadt und Erholung der Bürger .....	27
4.3.1	Das städtische Grün im Barock.....	27
4.3.2	Die Entwicklung des Stadtgrüns ab der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts bis heute .....	28
4.4	Alleen in Militär- und Wirtschaftswesen .....	32
4.4.1	Alleen als Elemente von Befestigungsanlagen und Heerstraßen.....	32
4.4.2	Alleen als Wirtschaftsfaktor .....	34
4.4.3	Die wirtschaftliche Bedeutung der Straßenalleen heute .....	38
<b>5</b>	<b>Baumartenwahl und Funktion .....</b>	<b>40</b>
5.1	Allgemeine Funktionen .....	40
5.1.1	Schutz und Markierung der Straße.....	40
5.1.2	Gestaltung des Raumes und Erholung der Menschen .....	41
5.1.3	Hygienische und ökologische Funktionen .....	42

5.2	Die Großbaumalleen .....	43
5.2.1	Verwendete Baumarten.....	43
5.2.2	Funktionen der Baumarten .....	45
5.3	Die Obstbaumalleen.....	46
5.3.1	Verwendete Baumarten.....	46
5.3.2	Funktionen der Baumarten .....	47
5.4	Die Exotenalleen.....	48
5.4.1	Verwendete Baumarten.....	48
5.4.2	Funktionen der Baumarten .....	50
5.5	Die Mooralleen .....	51
5.5.1	Verwendete Baumarten.....	51
5.5.2	Funktionen der Baumarten .....	52
<b>6</b>	<b>Gefahren für Alleeen und Maßnahmen zu ihrer Vermeidung</b>	<b>53</b>
6.1	Gefahren der frühindustriellen Zeit .....	53
6.1.1	Der Zwang der Obrigkeit .....	53
6.1.2	Mangelnde Pflege und herrschende Holznot .....	54
6.1.3	Verordnungen gegen den Baumfrevel.....	55
6.2	Gefahren des modernen Zeitalters .....	58
6.2.1	Alleeen als Hemmnis von Fortschritt und freier Fahrt.....	58
6.2.2	Veränderte Straßenbautechniken als Gefährdungsursachen.....	59
6.2.3	Schädliche Umwelteinwirkungen .....	59
6.2.4	Das „Merkblatt Alleeen“ - ein Beispiel für neuere Schutzmaßnahmen	61
6.2.5	Die Deutsche Alleeenstraße .....	62
<b>7</b>	<b>Diskussion.....</b>	<b>64</b>
<b>8</b>	<b>Alleeen in der Region Hohenlohe .....</b>	<b>69</b>
8.1	Das Untersuchungsgebiet .....	69
8.1.1	Abgrenzung des Verwaltungsbezirks.....	69
8.1.2	Naturräumliche Gliederung .....	69
8.1.3	Kurze Vorstellung der ausgewählten Residenzen .....	71
8.2	Alleeen als Gestaltungsmittel in Gartenkunst und Landschaft.....	74
8.2.1	Alleeen in den Gartenanlagen der Fürsten .....	74
8.2.2	Alleeen im näheren Umkreis der Residenzen.....	82
8.2.3	Aktuelle Situation der beschriebenen Alleeen .....	82

---

8.3	Obstbäume an Straßen in der Region Hohenlohe .....	96
8.3.1	Anpflanzungen von Obstbäumen im 17. und 18. Jahrhundert .....	96
8.3.2	Obstbaumpflanzungen im 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts ..	100
8.3.3	Neuere Obstbaumpflanzungen im Hohenlohekreis .....	105
<b>9</b>	<b>Diskussion Teil 2.....</b>	<b>108</b>
<b>10</b>	<b>Schlußfolgerungen der Diskussionen und Ausblick .....</b>	<b>113</b>
<b>11</b>	<b>Zusammenfassung.....</b>	<b>115</b>
<b>12</b>	<b>Quellenverzeichnis .....</b>	<b>119</b>
12.1	Literatur .....	119
12.2	Ungedruckte Quellen .....	127
12.3	Mündliche Mitteilungen.....	128
12.4	Sonstige Informationsquellen .....	128
12.5	Karten und Pläne .....	129

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Hauptallee .....	9
Abbildung 2: Seitenallee .....	9
Abbildung 3: Doppelallee .....	9
Abbildung 4: Nebenallee .....	9
Abbildung 5: Einfache Allee .....	9
Abbildung 6: Querallee .....	10
Abbildung 7: Kreisallee .....	10
Abbildung 8: Diagonalallee .....	10
Abbildung 9: Das Hohenlohe-Zentralarchiv in Neuenstein, Aufnahme im August 1999 mit Blick auf die Nordseite .....	13
Abbildung 10: Die Schwetzingen Schlossgartenanlage (1783), von Friedrich Ludwig von Sckell (Quelle: REISINGER 1987) .....	19
Abbildung 11: Die Barockanlage Schloss Karlsruhe (1765), Kupferstich von J. Striebeck (Quelle: HENNEBO 1979) .....	20
Abbildung 12: Schloss mit Achsendreistrahl .....	20
Abbildung 13: Die Allee, Anfang 17. Jahrhundert, Sebastiaen Vrancx zugeschrieben (Quelle: WARNKE 1992) .....	21
Abbildung 14: Grundriss der Englischen Anlage in Hohenheim 1795-1800. von Victor Heideloff (Quelle: SZYMCZYK-EGGERT 1993) .....	23
Abbildung 15: Die Schwetzingen Gartenanlage (1831), von C. Hout (Quelle: REISINGER 1987) .....	25
Abbildung 16: Leipzig, Wallpromenade zwischen dem Barfüßer- und dem St. Thomas Tor von J. A. Rosmeesler (1777), Germanisches Nationalmuseum Nürnberg (Quelle: HENNEBO 1979) .....	29
Abbildung 17: Das Siegestor zu München (um 1850), von Matthias Berger (Quelle: SCHWARZE 1978) .....	30

- Abbildung 18: Pianta rilevata d` un bastione e cavaliere della citta di Friburgo, unsigniert und undatiert (Quelle: DIEL et al. 1988) ..... 33
- Abbildung 19: Der Streckenverlauf der Deutschen Alleenstraße, (Quelle: ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHE ALLEENSTRASSE e.V. 1998) ..... 63
- Abbildung 20: Das Untersuchungsgebiet mit den ausgewählten Residenzen (Quelle: VERWALTUNGS- UND VERKEHRSKARTE BADEN-WÜRTTEMBERG 1993) ..... 70
- Abbildung 21: Grundriss des Kirchberger Gartens (1750), von Drechsler, Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv..... 75
- Abbildung 22: Der Schlossgarten von Ingelfingen (um 1795), unsigniert, Neuenstein, Hohenlohe- Zentralarchiv, VI/201 ..... 75
- Abbildung 23: Der Schlossgarten von Ingelfingen (1829), Flurkarte NO 7639 (Ausschnitt), (Quelle: BAUMGARTNER 1996) ..... 77
- Abbildung 24: Plan des Hochfürstlich Oehringischen Jagdschlusses Friedrichsruh und der anliegenden Gegend (1796), unsigniert, Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv I/73 ..... 78
- Abbildung 25: De Scription/oder Geometrischer Grunt/Riß über den Hoch Gräffl:/Hohenlohe-Weikersheimischen/so genanten/Carlsberg (1728), unsigniert (Kopie), Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv ..... 79
- Abbildung 26: Plan des hochfürstlich oehringischen Jagdschlusses Friedrichsruh nebst Schoenau und Platzhof (1808), von Mittnacht, Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv I/75..... 80
- Abbildung 27: Grundriss über die fürstlichen Domainen Güther LudwigsRuhe und Neuhof (1817), von Kusterer, Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv I/244. .... 81
- Abbildung 28: Plan des hochfürstlich oehringischen Jagdschlusses Friedrichsruh nebst Schoenau und Platzhof (1808), von Mittnacht, Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv I/75..... 83
- Abbildung 29: Grundriss über die Fürstlichen Domainen Güther Ludwigsruhe und Neuhof (1817), von Kusterer, Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv I/244 ..... 84
- Abbildung 30: De Scription/oder Geometrischer Grunt/Riß über den Hoch Gräffl:/Hohenlohe- Weikers- heimischen/so genanten/Carlsberg

	(1728), unsigniert (Kopie), Neuenstein Hohenlohe-Zentralarchiv unverzeichnet.....	85
Abbildung 31:	Sophienberg, undatiert, von Kretschmer, Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv III/213 .....	86
Abbildung 32:	Flurkarte von Kirchberg und Umgebung 1829 (Ausschnitt), (Quelle: Stadtarchiv Kirchberg) .....	87
Abbildung 33:	Grundriß von einigen dieß. Herrschaftlichen Waldungen des Waldenburger Forstes (1783/84), von Wagner, Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv I/395 .....	88
Abbildung 34:	Mit der Postkutsche nach Waldenburg, Anfang 19. Jahrhundert, unsigniert (Quelle: SCHUMM 1955) .....	89
Abbildung 35:	Karte von Ingelfingen und Umgebung, Ohne Titel, undatiert und unsigniert, Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv I/164 .....	89
Abbildung 36:	Roskastanienallee im Schlossgarten von Kirchberg a. d. Jagst .....	90
Abbildung 37:	Der Schlossgarten von Ingelfingen (1993), Flurkarte NO 7639 (Ausschnitt) (Quelle: BAUMGARTNER 1996) .....	91
Abbildung 38:	Winterlindenallee im Schlossgarten von Schloss Friedrichsruh.....	92
Abbildung 39:	Die ehemals alleegesäumte Zufahrtsstraße von Kirchberg zum Sophienberg.....	93
Abbildung 40:	Flurkarte der Straße von Schloss Langenburg Richtung Blaufelden 1965 (Ausschnitt), Flurkarte Nr. NO LXXIII/54 (Quelle: Stadtarchiv Langenburg) .....	94
Abbildung 41:	Lindenallee von Kirchberg a. d. Jagst Richtung Lobenhausen.....	95
Abbildung 42:	Lindenallee vom Platzhof nach Friedrichsruh .....	96
Abbildung 43:	Neuenstein (1828), unsigniert, Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv Bildersammlung unverzeichnet .....	98
Abbildung 44:	Mappa Generalis von den gesam. Hochfürstlichen Hohenlohe Waldenburg und Schillings-fürstlichen Waldungen (1787), von Wagner, Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv I/134 .....	99

- 
- Abbildung 45: 1998 gepflanzter Teil einer Apfelbaumallee entlang der Straße K 2354 von Neuenstein nach Friedrichsruh..... 106
- Abbildung 46: Vom Straßenbauamt durchgeführte Obstpflanzungen 1998 und 1999 (Topographische Karte Öhringen 1996) ..... 107

**Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1:	Verwendete Straßenobstsorten des Landwirtschaftsamtes.....	105
Tabelle 2:	Verwendete Straßenobstsorten (Äpfel) des Straßenbauamtes.....	106
Tabelle 3:	Verwendete Straßenobstsorten (Birnen) des Straßenbauamtes ....	107

# 1 Einleitung

Man erzählt sich eine Anekdote unter den Medizinern, die folgendes besagt:

Der Grund, warum Napoleon seine Heerstraßen mit Pappeln bepflanzen ließ, läge in einer den Alleen eigenen Besonderheit begründet: dem raschen Wechselspiel von Licht und Schatten in ihrem Innern. Pappeln eigneten sich hierfür besonders gut, da ihre schlankwüchsige Gestalt das Sonnenlicht nahezu unvermindert zwischen ihnen hindurch treten ließe und so der darauffolgende Schatten besonders hart wirke. Bei schneller Fortbewegung auf der Straße käme es so zu flackernden Lichtreizen im Auge, die im Gehirn des Betrachters zu einem „vorpileptischen“ Zustand, „Aura“ genannt, führten. Menschen, in diese „Aura“ versetzt, sollen sich als besonders geistreich, energiegeladen und lustvoll erwiesen haben. Man sagt nun, Napoleon habe diese schöpferischen Augenblicke gesucht, um durch sie seine Genialität und Kraft immer wieder neu entfalten zu können.

Heutzutage gibt es wenig Anlass zur Entstehung solcher Anekdoten. Man vergaß die „majestätischen“ Alleen, holzte sie ab, ließ sie verkommen, ertrug mißmutig ihre Existenz oder beschimpfte sie gar als Mörder der geschwindigkeitssüchtigen Automobilgeneration. Dabei sind Alleen wahre Geschichtenerzähler: Alleen waren Ausdrucksmittel für Herrschaft und Macht, repräsentierten Symmetrie und Ordnung, Abgrenzung und Kommunikation. Alleen waren Wirtschaftsfaktor und Genussmittel, Schutz und Orientierung, sie verbanden Orte, verschönerten die Landschaft und verhalfen gestressten Städtern zu ein bisschen Grün. Alleen besaßen einstmals eine herausragende Bedeutung.

Nach Jahrzehnten der Ablehnung in diesem Jahrhundert, geschürt vor allem durch die „Freie – Fahrt – Für – Freie – Bürger“ – Mentalität, wird den regelmäßigen Baumreihen in letzter Zeit nun wieder beträchtlich mehr Sympathie entgegen gebracht. Günstig für diese Entwicklung war der nach wie vor große Reichtum an Alleen, den die neuen Bundesländer mit ins vereinigte Deutschland brachten. Man begann also wieder über Alleen nachzudenken, und man begann sie für schützenswert zu halten, allerdings nicht uneingeschränkt. Die Gründung der „Deutschen Alleenstraße“ durch verschiedene Initiatoren ist ein Zeichen der neuen Wertschätzung, sowohl als Kulturerbe, als auch als Touristenattraktion.

Die vorliegende Arbeit über Alleen gliedert sich in zwei Teile.

Im ersten Teil, der die Kapitel 2 - 6 umfasst, sollen allgemeine Grundlagen zu den wesentlichen Aspekten von Alleen erarbeitet und vermittelt werden. So soll nach einer kurzen Beschreibung der Geschichte des Straßenwesens (Kapitel 2), die Entwicklungsgeschichte von Alleen (Kapitel 4) dargestellt werden. Der zeitliche Ablauf

bis heute sowie die Motivationen, die zu diesen Pflanzungen führten, sollen dabei beschrieben werden. Hieran anknüpfend folgt das Kapitel über die Funktionen der Alleen (Kapitel 5), die darin nach Baumartengruppen getrennt erläutert werden sollen. Die wechselvolle Geschichte der Alleen reichte von herausragender Wichtigkeit bis zu ihrer gezielten Vernichtung. Daher soll in Kapitel 6 zum einen auf die Gefährdungen, denen Alleen in der Vergangenheit ausgesetzt waren und heute noch sind, eingegangen und zum anderen angewandte Schutzmaßnahmen erläutert werden.

Kapitel 3 stellt die verwendeten Materialien und die zugrundeliegende Methodik der Arbeit vor. Während für die Erstellung des ersten Teils hauptsächlich auf Primär- und Sekundärliteratur zurückgegriffen wurde, lag im zweiten Abschnitt zusätzlich ein großes Gewicht auf der Auswertung von Kartenmaterial und den ergänzenden Informationen aus mündlichen Quellen.

In dem zweiten Abschnitt der Arbeit (Kapitel 8) soll das historische Alleevorkommen einer konkreten Region untersucht werden. Bei dem ausgewählten Gebiet handelt es sich um die Region „Hohenlohe“ im Norden Baden-Württembergs, die Inhalt des interdisziplinären Projektes „Kulturlandschaft Hohenlohe“ ist, welches vom Bundesministerium für Bildung, Forschung und Technologie ins Leben gerufen wurde. Untersucht werden soll, ob es im 18. und 19. Jahrhundert im herrschaftlichen Umfeld zu Alleepflanzungen kam und ob auch hier Straßenobstbau praktiziert wurde. Darüber hinaus soll die aktuelle Situation der dokumentierten Alleen beschrieben werden.

---

## 2 Begriffsdefinition und nähere Erläuterung

### 2.1 Wege und Straßen

Alleen und Straßen bilden eine feste Einheit. Zwar gibt es Straßen ohne Alleen, doch niemals Alleen ohne Straßen. Spricht man von einer Allee, so impliziert dies automatisch das Vorhandensein einer Straße oder eines Weges, an der sich die Baumreihen entlang ziehen.

Da, geschichtlich betrachtet, die Straße zuerst entstand, und ihre Existenz als Voraussetzung für die Entwicklung von Alleen zwingend war, erschien es sinnvoll, einen kurzen Abriss über die Geschichte des Straßenwesens voranzustellen.

#### 2.1.1 Frühzeitliche Wege

Als Jäger und Sammler, der gegebenenfalls seiner Jagdbeute auch nachzog, bestand für den Menschen der älteren Steinzeit keinerlei Notwendigkeit für die Anlage von Wegen. Erst die fortschreitende Entwicklung zu sesshaften und geordneten Lebensgemeinschaften, deren Mitglieder Handwerke erlernten und mit ihren Produkten Tauschhandel betrieben, führte in der jüngeren Steinzeit (2000 v. Chr.) zur Entstehung erster Straßen im Bereich des dörflichen Lebens. Sogar Handelswege entstanden bereits zu dieser Zeit. Es waren die vier großen Bernsteinstraßen, von denen eine, auf ihrem Weg von Hamburg nach Marseille am Mittelmeer, auch durch das heutige Baden-Württemberg führte. Diese Straßen waren nichts weiter als verbesserte Naturwege, von unzähligen Menschen und Tieren festgetrampelt, manchmal auch mit Holzbohlen belegt (WÜRTZ 1970).

Die zunehmende Bedeutung von Eisenverhüttung und Salzbergbau in der älteren Eisenzeit (800 - 500 v. Chr.) liess die Bernsteinstraßen und ihre immer zahlreicheren Nebenstraßen zu den wichtigsten Handelsverbindungen zwischen den Förderzentren und ihren Abnehmern werden. Die Kelten der jüngeren Eisenzeit unterhielten bereits Handelsbeziehungen bis zum Mittelmeer und in die Region des späteren Germanien. Ihr reges Händlertum wurde erst durch die einfallenden Römer beendet, die große Teile des Gebietes besetzten und somit auch den Handel unter ihre Gewalt brachten (WÜRTZ 1970). Das durchaus dichte Naturwegenetz, welches die Römer im Keltengebiet vorfanden, wurde von ihnen ausgebessert und entsprechend ihrer militärischen Ansprüche ausgebaut. Sie hatten erkannt, dass sich ein großes Reich nur mittels eines dichten, sich stets in gutem Zustand befindlichen Straßennetzes dauerhaft kontrollieren und verwalten liess. Die römischen Wege waren teils einfache Wege, bei denen auf unverdichteten Untergrund nur Sand und Kies geschüttet wurde. Einen

Fortschritt bedeuteten die Kalk-Puzzolan<sup>1</sup>-Mischungen mit ihren verbesserten hydraulischen Eigenschaften (SCHREIBER 1959, zit. n. WÜRTZ 1970). Frei nach dem Motto „Der gerade Weg ist der kürzeste (...)“ bauten die Römer ihre Straßen auf Damm- und Stützbauten, damit Steigungen und Senken sowie Biegungen vermieden werden konnten (WÜRTZ 1970).

### **2.1.2 Verkehrswege im Mittelalter**

Das frühe Mittelalter war gekennzeichnet durch eine rapide Verschlechterung des Wegesystems. Das Ende der straßenbaulichen Entwicklung war eine Folge des Niedergangs des weströmischen Reiches 476 n. Chr. Der Straßenbau kam vielerorts zum Erliegen, so dass das Wegesystem schließlich wieder dem Zustand nahezu verkehrsloser Zeiten glich.

Zwar wurde das bestehende Netz römischer Straßen noch Jahrhunderte lang genutzt, doch zerfiel es immer mehr angesichts der großen Völkerwanderungen und der damit einhergehenden nomadenhaften Lebensweise der Menschen sowie der fehlenden Pflege und Wartung. Erst Karl der Große (747 - 814) erkannte abermals die Bedeutung eines funktionierenden Straßenwesens und ließ die Römerstraßen wiederherstellen, wo dies noch möglich war. Dadurch wurden bereits im Mittelalter die Hauptverkehrsadern durch Deutschland festgelegt. Zahlreiche heutige Straßen entsprechen somit in ihrem Verlauf alten Römerstraßen. Ein Beispiel hierfür ist die Verbindung von Augsburg nach Füssen über den Reschenpass nach Rom, der der alten „via appia augusta“ folgt (DEGMAIR 1999 mdl.).

Ausser den wenigen wiederhergestellten Kunststraßen waren es wie zu vorrömischer Zeit aber hauptsächlich wieder einfache, festgetretene Naturwege, auf denen in mäßiger Anzahl Menschen durch die Lande zogen. Die Wege folgten den natürlichen Gegebenheiten, also Flüssen, Tälern und Pässen (WÜRTZ 1970).

Mehrere Faktoren förderten dann im weiteren Verlauf des Mittelalters einen erneuten Anstieg des Verkehrsaufkommens: Zum einen war dies die Fortentwicklung vieler Städte zu Handelszentren, wodurch sich ein reger Warenimport und –export zwischen ihnen und dem näheren und weiteren Umland entwickeln konnte. Zum anderen entstand ein intensiver Reiseverkehr mit den unterschiedlichsten Zielen: Lange Reihen von Soldaten und Heerführern beteiligten sich im Namen der Kirche an den Kreuzzügen gegen die „Heiden“, während sich geistliche und weltliche Fürsten zur Pilgerfahrt nach Rom aufmachten. Darüber hinaus gewann der Informationsaustausch über immer längere Distanzen stetig an Bedeutung. Waren die Boten anfangs

---

<sup>1</sup> Puzzolane (nach dem Fundort Pozzuoli bei Neapel): Gesteinsmehle mit latent hydraulischen Eigenschaften; schon seit dem Altertum bekannt (dtv-Lexikon, Band 14, 1995).

noch überwiegend zu Fuß unterwegs, so wurden ab dem 14. Jahrhundert reitende Zusteller die wichtigsten Nachrichtenübermittler (WÜRTZ 1970).

Zwar war durch die oben genannten Faktoren die Nutzungsintensität der Wege wieder angestiegen, nicht jedoch deren Qualität. Das Straßennetz des Mittelalters befand sich in einem schlechten quantitativen und qualitativen Zustand. Ausnahmen bildeten lediglich die neu entstandenen Handelsstraßen um einige Städte, Klöster und Burgen.

Wesentlich für diesen Missstand war sicherlich die herrschende rechtliche und politische Landschaft zu dieser Zeit: Es lohnte sich, die Wege verfallen zu lassen, denn die Fracht eines jeden verunglückten Fuhrwerks fiel ohne Abzug an den jeweiligen Landesherrn. Der Straßenzwang, also der Druck seitens der Obrigkeit nur bestimmte, ausgewählte Straßen benutzen zu dürfen, ließ einen weiteren Ausbau des Verkehrswesens gar nicht erst zu.

Auf den Routen, auf denen sich so kanalisiert alle Händler und Reisende bewegen mussten, war es nun ein Leichtes, diese Leute mittels hoher Zölle auch noch kräftig zu schröpfen. Gleichzeitig waren sie einfache Beute für zahlreiche Räuber, denen der Straßenzwang den Weg zu ihren Opfern wies. Wer sich deshalb Geleitschutz leistete, den kam die Fahrt, bis er am Ziel war, mitunter ziemlich teuer (WÜRTZ 1970).

Aber nicht nur die Struktur, auch die Bautechnik der Straßen ließ sehr zu wünschen übrig. Man war weit von der Kunstfertigkeit der Römer entfernt. Fast alle Handelswege und –straßen waren lediglich unbefestigte Erdwege, mit Reisig, Knüppeln oder komplett mit Holz ausgelegt, manchmal mit Sand und Geröll beschüttet. Seitengräben oder ein Unterbau wurden nicht mit angelegt. Ausgebessert wurden die Wege mit Faschinen<sup>2</sup>. Nur in den Städten zeigte sich ein Fortschritt. Ab dem 14. Jahrhundert wurde hier überall fast nur noch gepflastert (WÜRTZ 1970).

Zur näheren Unterscheidung der mittelalterlichen Wege und zur wegerechtlichen Situation in dieser Zeit ist folgendes anzufügen: Nach altem römischem Recht unterschied man nach den Kategorien „via publica“, dem öffentlichen Weg, der der Allgemeinheit zur Verfügung stand, und im Gegensatz dazu „via privata“, dem Privatweg. Zusätzlich gab es laut BADER (1973) Flur- und Fußwege, die nichts mit den öffentlichen Wegen, die im allgemeinen Heer- und Handelsstraßen waren, gemein hatten. Jene Wege waren Bestandteile der Grundstücksfläche, sie entstanden also nicht auf „neutralem“ Land. Auch stellten sie kein geplantes oder intensives Netz dar, ihre Existenz begründete sich vielmehr aus dem momentanen Bedürfnis des Zugangs heraus. Und eben dies war ihre Aufgabe: Die Ermöglichung des Zugangs zum Feld

---

<sup>2</sup> Faschine: (lat. fascies), 3-6 m langes und etwa 0,3 m dickes, durch Bindendraht zusammengehaltenes Reisigbündel (dtv-Lexikon, Band 5, 1995).

für Bauer und Fuhrwerk. Darüber standen sogenannten „ausgemarkten“, also mit Steinen fest angelegten Wegen, „nicht ausgesteinte“ Wege gegenüber, deren Verlauf auch nicht dauerhaft gezogen wurde. Es handelte sich hierbei um Wege, die nur zeitlich beschränkt bestanden und mit dem Wegfall ihrer Notwendigkeit wieder verschwanden. Fußwege bildeten sich oft jedes Jahr neu und wurden sogar, da der Weg zur Grundstücksfläche dazu zählte, in den Anbaujahren der Äcker vielfach mit bebaut (BADER 1973).

Die Ausbildung eines Wegerechtes wurde in jenen Fällen dörflichen Zusammenlebens nötig, wo eine Fluraufteilung stattfand. Unter dieser Aufteilung waren zu verstehen: Die Gärten oder gartenähnlichen Sondernutzflächen in unmittelbarer Nähe zum Dorf, die Flur der Dreifelderwirtschaft<sup>3</sup> und die Allmende<sup>4</sup>. Neben Individualrechten bestanden gemeinschaftliche Nutzungsrechte der Wege, die sich aus den Beweidungsrechten der Allmende und dem Flurzwang der Äcker ergaben. BADER (1973) nennt als nicht weiter bezeichnete Quellen Dorfordnungen, Weistümer und Offnungen, in denen die Wegerechte genau festgelegt wurden. Im Folgenden sollen exemplarisch nur einige Punkte herausgegriffen werden.

Den jeweiligen Grundstücksnachbarn wurde, als Mitgliedern der Dorfgemeinschaft, automatisch das Wegerecht für die sie betreffenden Wege eingeräumt, damit jeder der Bewirtschaftung seiner Äcker zum Wohle der Gemeinschaft nachgehen konnte. Die rechtlichen Zugeständnisse gingen jedoch nie darüber hinaus. Die Nutzung mancher Flurwege wurde in den Dorfordnungen absichtlich begrenzt. Man belegte sie in den Sommermonaten mit einem Bann, damit die Feldfrucht ungestört gedeihen konnte. Außerdem gab man bestimmte Wege nur zur Hinfahrt mit leerem Wagen frei und ordnete für den Rückweg andere, widerstandsfähigere an, die mitunter auch Umwege bedeuteten (BADER 1973).

### 2.1.3 Die Chaussee

Das Wort „Chaussee“ leitet sich aus dem Französischen ab und bezeichnet eine durch Beschotterung befestigte Landstraße (dtv-Lexikon, Band 3, 1995). Das Wort hat seinen Ursprung im Lateinischen, in dem der Ausdruck „via calceata“ der mit Kalkstein beschotterte Weg bedeutet (SPECK 1953).

---

<sup>3</sup> Dreifelderwirtschaft: Bewirtschaftung einer Flur in dreijährigem Wechsel: Winter-, Sommergetreide, Brache; heute statt Brache Hackfrüchte oder Futterpflanzen (dtv-Lexikon, Band 4, 1995).

<sup>4</sup> Allmende: (mhd: was allen gemein ist), der Teil der Gemeindeflur, der sich im Gemeineigentum der Dorfbevölkerung befand, gewöhnlich Weide, Wald und Ödland. Von den Gemeindemitgliedern zur Viehweide, Schweinemast, Holznutzung, Jagd und Fischerei genutzt (dtv-Lexikon, Band 1, 1995).

Die stetige Ausweitung von Personen-, Güter- und Nachrichtentransport war ab dem 16. Jahrhundert nicht mehr aufzuhalten. Gleichzeitig wurde die Diskrepanz zwischen Verkehrsaufkommen und Zustand der Straßen immer deutlicher. Im 17. Jahrhundert erkannte man endlich den hohen Stellenwert eines fortschrittlichen und gepflegten Straßennetzes an, die missliche wirtschaftliche Lage verlangte es. Frankreich gab den wichtigen Impuls für Deutschland. Dort entdeckte man die römische Bautechnik neu, gründete eine „Ecole des Ponts et Chaussees“ und rettete so das Verkehrswesen vor dem endgültigen Verfall (WÜRTZ 1970).

Die „Chaussee“, wie man nun alle bedeutenderen Kunststraßen nannte, war entstanden. Chaussees sind *regelmäßig ausgebaute Straßenzüge, bei denen für den Abzug des Wassers durch Wölbung und richtiges Gefälle der Fahrbahn und durch Gräben, Durchlässe und Brücken gesorgt ist, und die, eben oder in mäßiger Steigung angelegt, aus mehreren dichtgerammten Packlagen fester Steine dauerhaft und gegen Witterung widerstandsfähig hergestellt sind* (MEITZEN 1921, zit. nach SCHARFE 1983). Ausserdem wurden sie seitlich bepflanzt. Die ersten Chaussees im Lande dienten aber nicht, wie man erwarten könnte, zur Förderung des Wirtschaftsverkehrs, sondern der Bequemlichkeit des Adels. So entstand die erste chaussierte Straße in Baden-Württemberg als Verbindungsstrecke zwischen der Residenzstadt Stuttgart und dem herzoglichen Lustschloss Ludwigsburg (WUNDER 1994).

Der Chausseebau in Württemberg wurde vor allem durch Herzog Karl Eugen (1737 - 1793) kräftig vorangetrieben, in Baden übernahm diese Rolle etwas später Großherzog Karl Friedrich (1786 - 1811). Nach und nach gewannen die Chaussees, neben Komfort- und Repräsentationszwecken, auch militärische und fiskalische Bedeutung. Man erhob Chausseegelder, sowohl als herzogliche Einnahmequelle, als auch um die Herstellung der Straßen zu finanzieren. Zahlreiche Anordnungen, verbunden mit Androhungen immer härterer Strafen, sollten die Erhaltung der vorhandenen Straßenzüge gewährleisten und den Bau weiterer vorantreiben. Am Ende seiner Regierungszeit hatte Württemberg Herzog Karl Eugen eine bedeutende Anzahl von Chaussees zu verdanken, die qualitativ zu den besten im damaligen Deutschland zählten (WÜRTZ 1970).

Einher mit der professionellen Anlage von Straßen ging das gezielte Anlegen von Alleen. Wie Friedrich der Große (1712 - 1786) in Preußen vor ihm, ordnete König Friedrich I. von Württemberg in seiner Wegordnung von 1808 eine konsequente Bepflanzung an: *In Ansehung der Pflanzung fruchtbarer Bäume an den Chaussees bleibt es bey der allgemeinen Verordnung, dass die GüterInhaber sie auf ihren Gütern, und folglich die Communen sie auf den Allmanden zu sezen haben. Die Orts-Vorsteher sind aber verantwortlich, dass die GüterBesitzer sie wirklich setzen, und*

*dass an denjenigen Orten, wo etwa fruchtbare Bäume aller Versuche ungeachtet nicht fortkommen, wilde Obst- oder WaldBäume gepflanzt, (...), werden<sup>5</sup>.*

Mit dem Ausbau der Eisenbahn Ende des 19. Jahrhunderts verlor der Chausseebau und mit ihm die Alleepflanzung nach und nach seinen hohen Stellenwert für das Transportwesen. Man beschränkte sich auf den Bau von Kreischausseen, bis das Aufkommen des Automobilverkehrs im 20. Jahrhundert eine erneute Blüte des Straßenbaus hervorrief, und schließlich das heutige Straßensystem entstehen ließ. Die Alleen konnten jedoch nie mehr an ihre große Bedeutung und Ausdehnung des 18. und 19. Jahrhunderts anknüpfen.

## 2.2 Die Allee

Das Wort „Allee“ hat seinen Ursprung im Französischen und leitet sich dort von dem Wort „aller“ = gehen ab. Im französischen Sprachgebrauch und noch im französischen Renaissancegarten bezeichnete der Ausdruck „allee“ ganz allgemein einen Weg oder Gang, auch Laubengang. Im frühen Barock erst schränkte sich der Gebrauch des Wortes auf seitlich mit Bäumen eingefasste Wege ein. Ausschlaggebend dafür war der verstärkte Einsatz von Alleen als gärtnerisches Gestaltungsmittel. Seit Mitte des 17. Jahrhunderts ist das Wort „Allee“ auch im deutschen Wortschatz fest etabliert und wird zur Bezeichnung paralleler, entlang von Wegen oder Straßen geführter Baumreihen verwendet (KARG 1982).

### 2.2.1 Alleetypen

Anhand der ausgewerteten Literatur konnten verschiedene Alleetypen ausgeschieden werden: Je nach Sinn und Zweck, den die gepflanzten Bäume erfüllen sollten, kann man differenzieren zwischen Alleen, die unter wirtschaftlichen Aspekten angelegt wurden, und solchen, von denen man sich einen anderen, etwa ästhetischen oder technischen Nutzen erhoffte. Zu den ersteren zählen Alleen aus Obstbäumen, Maulbeerbäume und Weiden, zu den letzteren solche aus heimischen Waldbäumen wie zum Beispiel Linden, Ulmen und Eichen, seit Mitte des 19. Jahrhunderts auch Exoten wie etwa Götterbaum, Tulpenbaum, Ginkgo, Gleditschie und Paulownie.

Es gab sowohl einheitliche Alleen, die nur aus einer Baumart bestanden, als auch gemischte Alleen, bei denen mehrere Baumarten verwendet wurden (BEUTTER 1999 mdl. und REISSIG 1999 mdl.). Dort wo, vor allem in jüngerer Zeit, die Ästhetik im Vordergrund stand, suchte man einer befürchteten Monotonie mit Abwechslung im Artenspektrum zu begegnen.

---

<sup>5</sup> Königlich Württembergische Wegordnung von 1808, abgedruckt in WÜRTZ (1970).

### 2.2.2 Alleeformen

In den französischen Barockgärten bezeichnete man als „allees couvertes“ Alleen, deren Kronen ineinandergriffen und so einen Baldachin über den Weg bildeten. Entsprechend gaben sogenannte „allees decouvertes“ den Blick zum Himmel frei und wiesen eine größere Breite auf (KARG 1982).



Abbildung 1: Hauptallee

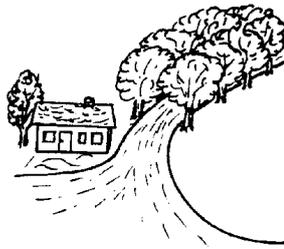


Abbildung 2: Seitenallee

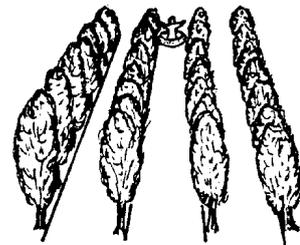


Abbildung 3: Doppelallee

SCHWENECKE (1992) unterscheidet die Alleen zusätzlich nach einer hierarchischen Ordnung:

- Hauptalleen befinden sich gegenüber von Gebäuden, Pavillons oder Kaskaden und sind von besonderer Breite und offen, damit auch aus großer Entfernung der Blickpunkt und Durchblick frei ist (s. Abb. 1).
- Seitenalleen sind ohne besondere Blickpunkte, sollen dagegen als „grüne Laubengänge“ geschlossen sein (s. Abb. 2).
- Doppelalleen bestehen aus vier Baumreihen, zwei auf jeder Seite, wodurch wiederum drei „verbundene Alleen“ entstehen (s. Abb. 3).
- Nebenalleen heißen die Alleen, die andere Alleen parallel und auf gleicher Höhe begleiten und mit diesen gemeinsam eine „Doppelallee“ bilden (s. Abb. 4).
- Eine einfache Allee besteht aus zwei Baumreihen (s. Abb. 5).

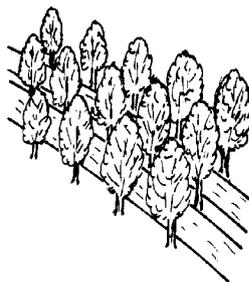


Abbildung 4: Nebenallee

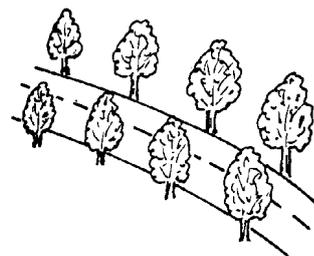


Abbildung 5: Einfache Allee

Ausserdem gibt es eine Einteilung der parallelen Baumreihen nach der gestalterischen Form ihrer Anlage. So sind u. a. Parallel-Alleen (s. Abb. 3), Quer-Alleen (s. Abb. 6), Kreis-Alleen (s. Abb. 7) und Diagonal-Alleen (s. Abb. 8) möglich. In den meisten Fällen setzte man die Bäume einander direkt gegenüber, doch kam auch die versetzte Pflanzung zur Anwendung<sup>6</sup>.

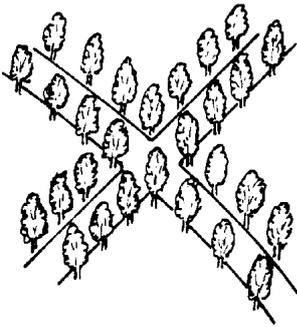


Abbildung 6: Querallee

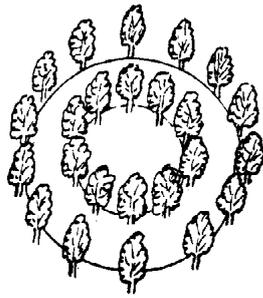


Abbildung 7: Kreisallee

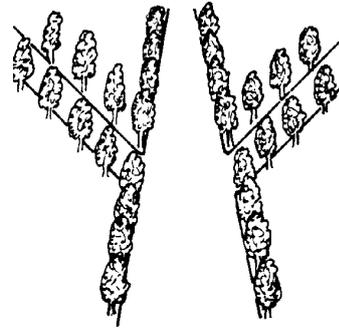


Abbildung 8: Diagonalallee

---

<sup>6</sup> Erlaß der Königlichen Sektion des Straßen-, Brücken- und Wasserbauwesens von 1816, abgedruckt in LUCAS (1871).

---

## 3 Material und Methoden

### 3.1 Geschichte, Baumarten, Funktion und Gefahren von Alleen

Dieser kulturhistorische Teil der Arbeit wurde einerseits anhand von Primär- und Sekundärliteratur, andererseits anhand eines Gemäldes, von Plänen und mündlichen Quellen erarbeitet. Die Vorgehensweise erfolgte dabei für jeden der verschiedenen Gesichtspunkte in gleicher Art und Weise. Die Recherchen zu diesem Teil der Arbeit beschränkten sich im wesentlichen auf die örtlich verfügbaren Institutionen.

Die Primärquellen dienten dazu, den historischen Kontext innerhalb der behandelten Kapitel anhand von Beispielen zu erläutern. Hierfür wurden Originalakten aus dem Stadtarchiv Freiburg aus dem 18. und 19. Jahrhundert ausgewertet. Es handelte sich dabei um eine amtliche Bekanntmachung und um einen Bericht, wovon letzterer noch in alter deutscher Handschrift verfasst war.

Um die Geschichte der Alleenenwicklung, Art und Funktion der verwendeten Bäume und die Gefahren für Alleen über mehrere Jahrhunderte hinweg darstellen und beschreiben zu können, wurde in umfangreichem Maße Sekundärliteratur analog der Gliederungspunkte der Arbeit ausgewertet, in einen Kontext gestellt und den betreffenden Kapiteln zugeordnet. Als solche dienten zahlreiche Bücher, Aufsätze und Berichte aus den Bereichen Gartenkunst und Kunstgeschichte, Obstbau, Militärgeschichte, Städtebau, Straßenbaugeschichte, Waldschadensforschung und Forstgeschichte. Ferner wurden Artikel aus den Fachzeitschriften „Das Gartenamt“, „Nationalpark Umwelt Natur“, „Mitteilungen der Deutschen Dendrologischen Gesellschaft“ und der „Zeitschrift für Württembergische Landesgeschichte“ verwendet. In mehreren Fällen wurden auch Verordnungen, die in Büchern abgedruckt waren, als Informationsquellen herangezogen. Verschiedene behördliche Aufstellungen über Empfehlungen von Straßenbaumarten, aktuelle Straßenbaumzahlen und Bepflanzungspläne sowie ein Merkblatt und ein Zustandsbericht zweier Bundesministerien wurden zusätzlich ausgewertet. Es handelte sich dabei zum Teil um speziell für die Stadt Freiburg gefertigte Unterlagen, die innerhalb der letzten fünf Jahre erstellt worden waren. Ausserdem gingen zwei Dissertationen und eine Habilitation in die Literaturrecherche mit ein. Die verwendete Literatur umfasste den Zeitraum vom 16. bis zum 20. Jahrhundert.

Die Quellen wurden aus öffentlichen Bibliotheken zusammengetragen, wie z. B. der Universitäts-, der Augustiner- und der Stadtbibliothek Freiburg, verschiedenen Institutsbibliotheken der Forstwissenschaftlichen Fakultät sowie der Forstlichen Versuchsanstalt und dem Stadtarchiv Freiburg. Umfangreiches Material stellten das Städtische Gartenamt Freiburg, das Landratsamt Freiburg, verschiedene Buchhandlungen der Stadt, das Bundesverkehrsministerium und der ADAC bereit. Ausserdem konnten die

Privatarchive von Herrn Professor Dr. Jürgen Peters in Eberswalde und Herrn Johannes Herlyn in Freiburg genutzt werden.

Gegebenenfalls wurden verschiedene Sachverhalte anhand von Bildmaterial erklärt und dokumentiert. Dabei griff ich auf ein Ölgemälde und Stiche aus Büchern zurück, die zum Teil abfotografiert wurden. Mündliche Quellen wurden in die Auswertung einbezogen, wenn es um die Erfassung des aktuellen Zustandes von Alleebeständen und -entwicklungen ging. Dazu fanden telefonische Befragungen von Vertretern verschiedener Ämter, z. B. des Landratsamtes Freiburg und mehrerer Hochbauämter sowie eines privaten Betriebes statt.

Die Häufung von Beispielen aus der Stadt Freiburg und ihrer Umgebung erklärt sich durch meinen dortigen Wohnsitz und dem besonderen Interesse, welches mich mit dieser Region verbindet. Das „Merkblatt Alleeen“ des Bundesministers für Verkehr griff ich exemplarisch für alle in den letzten 10 Jahren erlassenen Vorschriften zum Schutz von Alleeen heraus. Als Begründung hierfür diente die bundesweit in gleichem Maß herrschende Gültigkeit dieses Merkblattes. Aus demselben Grund wurde die Deutsche Alleeenstraße zur Demonstration des überregionalen Alleeschutzes herausgestellt.

### **3.2 Alleenvorkommen in der Region Hohenlohe**

Die Region Hohenlohe wurde aus zwei Gründen als Untersuchungsgebiet ausgewählt. Zum einen ließ sich die vorliegende Arbeit aufgrund ihrer Thematik gut in das Projekt „Kulturlandschaft Hohenlohe“, das vom Ministerium für Bildung, Forschung und Technologie ins Leben gerufen wurde, integrieren. Zum anderen bot sich die Region wegen ihrer hohen Anzahl ehemaliger fürstlicher Residenzschlösser für eine Untersuchung an, da sich die Anlage von Alleeen in der Vergangenheit oft um solche Herrschaftssitze konzentriert hatte.

Um die Region einleitend bezüglich Verwaltungsgrenze, Naturraum und Geschichte vorzustellen, wurde Sekundärliteratur ausgewertet, die aus der Universitätsbibliothek und der Bibliothek der Geowissenschaftlichen Fakultät in Freiburg bezogen wurde. Eine Verkehrs- und Verwaltungskarte im Maßstab 1: 200 000 verdeutlicht die räumliche Abgrenzung.

Bei der Untersuchung des historischen Alleenvorkommens in und um die fürstlichen Residenzen sowie von Obstbäumen entlang von Landstraßen des Landes, konzentrierte ich mich bei der Quellensuche vor allem auf das Hohenlohe-Zentralarchiv in Neuenstein, da dort seit 1946 die meisten Archivalien der verschiedenen Linien des Hauses Hohenlohe gesammelt werden. Das Hohenlohe-Zentralarchiv (s. Abb. 9) konnte damit das umfangreichste Material zur Verfügung stellen.



Abbildung 9: Das Hohenlohe-Zentralarchiv in Neuenstein, Aufnahme im August 1999 mit Blick auf die Nordseite

Bei den dort ausgewerteten Materialien handelte es sich in erster Linie um Karten und Pläne von Residenzen und Lustschlössern und ihrer näheren Umgebung aus dem 18. und 19. Jahrhundert. Ausschlaggebend für die Auswahl der untersuchten Residenzen Friedrichsruh, Ludwigsruhe, Kirchberg a. d. Jagst, Sophienberg, Ingelfingen, Karlsberg und Waldenburg war die Verfügbarkeit auswertbarer Kartenquellen. Daher ergab es sich, dass zuweilen nur das Lust- und Jagdschloss untersucht wurde, nicht aber die dazugehörige Residenz und umgekehrt. Eine Übersichtskarte aus dem 18. Jahrhundert sowie eine Zeichnung aus dem 19. Jahrhundert dienten zur Untersuchung der Alleebepflanzung entlang von Landstraßen, die sich nicht in unmittelbarer Nähe zu herrschaftlichen Schlössern befanden. Sämtliche Karten und Pläne wurden von Herrn Marx abfotografiert, nachdem die darauf abgebildeten Alleen von mir beschrieben und ausgewertet worden waren. Es wurden nur Karten verwendet, auf denen Alleen eingezeichnet waren.

Um nähere Informationen über Geschichte und verwendete Baumarten der ausgewählten Alleen sowie über Obstbaumanpflanzungen an Straßen zu gewinnen, wurden neben dem Hohenlohe-Zentralarchiv, dem Kreis- und dem Stadtarchiv in Neuenstein die Stadtarchive der Städte aufgesucht, zu denen die untersuchten Residenzen gehörten. Als Primärquellen dienten amtliche Berichte, Protokolle und Anordnungen aus dem 18. und 19. Jahrhundert sowie ein fürstlicher Reisebericht aus dem 18. Jahrhundert. Um einen Obstanbau an Straßen für das 20. Jahrhundert zu belegen,

wurden amtliche Verzeichnisse und Erlässe aus dem Staatsarchiv Ludwigsburg bezogen.

Bei der verwendeten Sekundärliteratur handelte es sich um Beschreibungen der Region, Zeitungsartikel, Erzählungen und Aufsätze über die Geschichte der Schlösser und ihrer Gartenanlagen. Zwei Diplomarbeiten gingen ebenfalls in die Auswertung ein. Ausserdem verwendete ich Berichte über Obstbaumpflanzungen an Straßen und Wegen verschiedener Oberämter. Befragungen des Archivars des Hohenlohe-Zentralarchivs lieferten wichtige Beiträge über die Geschichte des Gebietes, die Geschichte des Adelsgeschlechtes Hohenlohe und des Alleenvorkommens in dieser Region. Die Existenz dreier Alleen wurde zusätzlich durch die Verwendung einer Flurkarte ermittelt.

Zur Klärung der aktuellen Situation der untersuchten „fürstlichen“ Alleen wurden die aus den alten Karten bekannten Streckenverläufe abgefahren bzw. abgegangen und fotografisch festgehalten. Das Verschwinden zweier Alleen sollte durch die Verwendung von zwei Flurkarten zeitlich eingegrenzt werden. Befragungen von Mitarbeitern verschiedener Rathäuser, eines Forstamtsleiters und eines Bauamtsangestellten lieferten zusätzliche Informationen bezüglich der heutigen Behandlung von Alleen.

Um das heutige Vorkommen von Obstbaumalleen an Straßen in der Region Hohenlohe zu dokumentieren, wurden Aufstellungen, Berichte und Verzeichnisse des Landwirtschaftsamtes in Öhringen und der Straßenbaubehörde in Künzelsau im Hinblick auf Gründe für die Pflanzungen und die Baumartenwahl ausgewertet. Ausserdem wurden Obstbaumpflanzungen an Straßen im Bereich Öhringen auf einer topographischen Karte im Maßstab 1: 25 000 markiert und teilweise fotografiert.

## 4 Historische Entwicklung

### 4.1 Erste Zeugnisse bei Ägyptern, Griechen und Römern

*Wenn du eine Stadt längere Zeit hindurch belagerst, um sie anzugreifen und zu erobern, dann sollst du ihrem Baumbestand keinen Schaden zufügen, indem du die Axt daran legst. Du darfst von den Bäumen essen, sie aber nicht fällen (...).*

Altes Testament, 5. Buch Mose, 20,19f

Die Allee ist weder eine Erfindung der letzten Jahrhunderte, noch hat sie ihren Ursprung in Frankreich, wie ihr französischer Name vermuten lässt. Ein exakter Zeitpunkt oder Ort der Entstehung einer ersten Allee ist nicht bekannt. Es ist auch unwahrscheinlich, dass es ihn gibt.

Die Geschichtsforschung führt als älteste Daten Belege aus dem Ägypten vor dreitausend Jahren an (KARG 1982). Im heißen Klima Ägyptens war Schatten sehr begehrt. Am meisten beehrte ihn der Herrscher und er hatte auch die Mittel ihn zu bekommen. So konzentrierten sich die Anlagen von Alleen auf die Tempel- und Palastanlagen mit ihren Gärten. Bilder, die man im Grab eines Heerführers von Pharao Amenophis III. (1400 - 1362 v. Chr.) fand, zeigen Baumreihen aus Sykomoren<sup>7</sup> und verschiedenen Palmenarten, die den Garten einer ägyptischen Villa durchziehen. Diese Gartenpflanzungen dienten vor allem dem Wohlergehen der privilegierten Menschen, eine gestalterische Bedeutung trat hinter diesem Aspekt noch zurück (FINK 1955). Bei den von Bäumen gesäumten Prozessionsstraßen hingegen mögen beide Aspekte zu gleichen Teilen ins Gewicht gefallen sein: die kultische Überhöhung des Weges mit der Konzentration des Blickes und der Gedanken auf das große Ziel und zugleich die Kühlung und der Schutz der dorthin ziehenden Menschen.

Auch im antiken Griechenland und Italien setzte man Baumreihen. Bei Grabungen in Athen stellte man fest, dass die Hauptwege der Grünanlage um den Tempel auf der dortigen Agora<sup>8</sup> von Platanen gesäumt waren (KARG 1982). Die großen Stadtpromenaden der römischen Kaiserzeit, die von reichen Patriziern aus Edelmüt oder Eitelkeit gestiftet wurden, erlangten ihre volle Attraktivität als Begegnungsstätte erst durch eine seitliche Bepflanzung (BAZIN 1990). In den mediterranen Ländern war Kühlung weniger ein Problem innerhalb der Städte, als vielmehr in den großräumigen Grünanlagen und Parks um Tempel und Paläste. Während in Siedlungen durch eine enge und verschachtelte Bauweise Schatten erzielt wurde, musste in Gärten dazu mit zusätzlichen architektonischen Mitteln, zum Beispiel Bäumen, gearbeitet werden (ANDREAE 1991).

<sup>7</sup> Sykomore: (griech.), Name verschiedener Pflanzen, z.B. Eselsfeige (dtv-Lexikon, Band 18, 1995)

<sup>8</sup> Agora: im griech. Altertum die Versammlung des Heeres oder des Volkes, dann auch der Versammlungsort; daher Bezeichnung des Marktes als Mittelpunkt der griech. Stadt (dtv-Lexikon, Band 1, 1995)

## 4.2 Alleen in der Gartenkunst

Die Alleenentwicklung im Zeitraum zwischen Antike und Renaissance ist mangels verfügbarer Quellen nicht darstellbar.

### 4.2.1 Von den Anfängen der Renaissance bis zu ihrem Höhepunkt im Barock

Die Baumverwendung in den Renaissancegärten war gekennzeichnet durch eine rein geometrische Anordnung. Man fasste Gartenachsen mit Alleen ein oder umschloss Parterres<sup>9</sup> mit ihnen. Genau diese Art der geometrischen Gestaltung mit Baumreihen sollte später in der Epoche des Barock eine herausragende Bedeutung bekommen (ANDREAE 1991).

Die Gartenkunst der deutschen Renaissance gab allerdings nicht den entscheidenden Ausschlag für den späteren Siegeszug der Allee. Hier verhinderten die massiven, geschlossenen Burg- und Stadtanlagen das Anlegen von Gärten mit weiträumigen Achsensystemen. Klösterliche Anlagen beschränkten sich auf Nutzgärten. Deutschland stand mit seinen geringen gartenkünstlerischen Ambitionen weit hinter der glänzenden italienischen Gartenkunst zurück. Zwar gab es Alleen, jedoch war zur Zeit der deutschen Renaissance der Wert der Allee als ein wichtiges Gestaltungsmittel in der Gartenkunst noch nicht erkannt worden (FINK 1955).

Italien war zur selben Zeit unter anderem durch Leon Battista Alberti (1404 – 1472) bereits bedeutend weiter. Dieser sagte als einer der ersten die große Zukunft, die der Allee durch ihre raumbildenden Eigenschaften bevorstand, voraus. Und tatsächlich war sie ein Jahrhundert später im Garten der Villa Montalto von Papst Sixtus V. bereits Repräsentationsmittel. Auch perspektivische Tiefe wurde hier zum ersten Mal durch gezielte Führung von Baumreihen und bewusst gesetztem Blickfang erzeugt (FINK 1955). Dieses Spiel mit dem menschlichen Auge sollte später ein wesentliches Merkmal der Barockgärten werden, in denen eine perspektivische Wirkung große Bedeutung besaß. Die italienische Renaissance griff aber noch in einem anderen Detail voraus: Dem Blick genügte der Garten allein nicht mehr, die umgebende Landschaft sollte in die Aussicht mit einbezogen werden. Als Verbindungselemente zwischen Garten und Landschaft fungierten dazu Alleen, deren gerader Verlauf sich kunstvoll in der Ferne verlor (FINK 1955).

Das Zeitalter des Barock brachte der Allee den Höhepunkt ihrer Wertschätzung innerhalb der Gartenkunst. Ausgehend von Frankreich, wo ihre Verwendung bis zu höchsten Graden perfektioniert wurde, zog die Allee als tragendes Element in die

---

<sup>9</sup> Parterre: reich ausgestattete Blumenanlage im regelmäßigen Stil auf ebener Fläche vor monumentalen Gebäuden zur wirkungsvollen Heraushebung derselben (Meyers Konversationslexikon, 15. Band, 1906 )

herrschaftlichen Gärten der Zeit ein. Nichts brachte den damaligen politischen und gesellschaftlichen Zeitgeist besser zum Ausdruck als geradlinige, weit in die Landschaft reichende, ausladende Achsensysteme: Baumreihen als Metapher für die Sehnsucht nach „Raum-Unendlichkeit“ und als Dokumentation von absolutistischem Machtanspruch (FINK 1955).

Die adelige Herrschaft entwickelte in jener Epoche ein Gefühl der „Raumenge“ innerhalb des Schlosses, und um dieses Gefühl zu überwinden, nahm man nun die Gärten quasi als Wohnräume unter freiem Himmel dazu. Die Architektur des Schlosses wurde daraufhin nach aussen gestülpt. Aufgaben und Eigenschaften der Herrschaftszimmer übertrug man auf Bereiche des Gartens. So entsprachen das Parterre dem Festsaal, die Bosketts den privaten Gemächern. Die Verbindung aber, um von Zimmer zu Zimmer zu gelangen, ermöglichten innerhalb der Schlossmauern Korridore, in den „Aussenräumen“ fiel diese Aufgabe den Alleen zu. Die Allee war also das tragende Grundgerüst, ohne die kein Gelangen von einem Ort zum nächsten möglich war (FINK 1955). Andererseits sprengte man räumliche Grenzen durch das Verlängern der Gartenalleen hinaus in die Umgebung. Besonders raffiniert war dabei die Methode der „Allee des Aha“. Hier wanderte der Spaziergänger auf einer scheinbar unendlichen Allee dahin, bis ihn ein plötzlich auftauchender Graben, ein sogenannter „saut de loup“, abrupt an die Grenze des Gartens erinnerte. Der verdutzte Wanderer stiess im Idealfall ein erstauntes „Aha“ aus, wenn nicht, so folgten doch in jedem Falle seine Augen noch einen Moment den weiterziehenden Baumreihen, bevor er gezwungenermaßen den Rückweg antrat (BAZIN 1990). Alleen dienten aber nicht nur der Verblüffung, sie waren ohne Gräben auch wichtige Anbindungen an das Umland. Im allgemeinen handelte es sich um Verbindungen zur nächsten Stadt oder zwischen Lustschloss und eigentlicher Residenz. Darüber hinaus sah man in ihnen ein Mittel zur Landschafterschliessung. Eines der frühesten und sicher gelungensten Beispiele dafür war die unter Fürst Moritz von Nassau-Siegen (1604 - 1679) gestaltete Umgebung seiner Residenzstadt Kleve. In der Art und Weise, wie er sein allumfassendes Alleennetz anlegen ließ, vereinten sich absolutistische Gestaltungsansprüche mit landschaftsverschönernden Maßnahmen (KARG 1982).

Die Allee schuf Raum und Weiträumigkeit - und visuelle Akzente. Nicht selten wurde ein Pavillon, eine Statue, ein Denkmal oder auch nur ein schöner Ausblick an ihrem Ende, gezielt erst durch sie zu einem kleinen Höhepunkt innerhalb des Gartens gemacht (FINK 1955), neben all dem begleiteten Alleen in barocken Gärten vor allem auch die zentralen Achsen und Achsenkreuze, die Gliederung, Führung und beschatteter Spazierweg zugleich waren. Man benutzte die seitliche Bepflanzung also, um dem differenzierten Wege- und Achsensystem eine hierarchische Ordnung zu geben. Bepflanzung, und um so mehr, wenn sie doppelt oder gar dreifach angelegt war, „adelte“ den Weg (ANDREAE 1991).

Am Plan des barocken Schwetzingen Schlossgartens von Friedrich Ludwig von Sckell aus dem Jahre 1783 (s. Abb. 10) sollen einige der oben genannten Sachverhalte noch einmal erläutert werden. Man sieht das vom Vorplatz des Schlosses ausgehende Achsenkreuz, deren Längsachse bis an das große quergestellte Bassin im äussersten Westen reicht. Seine doppelte Querallee wird sowohl nach Norden in die spätere Mannheimer Chaussee als auch nach Süden verlängert. Diese Alleen säumen das zentrale Wegesystem des Gartens, geben dem Spaziergänger Führung und beschatten die Wege zugleich.

Eine kleinere Querallee folgt weiter westlich. Deren eines Ende trifft im Nordwesten an einem weierartig verbreiterten Kanalzusammenfluss über ein kleines Verbindungsstück auf eine zweite, im 45° -Winkel ebenfalls auf diesen Weiher zulaufende Allee. Der Weiher stellt einen Blickfang am Ende dieser beiden Alleen dar. Es ist unklar, ob der Weiher eine Fontäne enthielt, die einen Blickpunkt am Ende der Alleen bilden sollte. Auf einem Plan von 1769 von Egidius Verhelst findet man tatsächlich eine Signatur, die auf eine Fontäne oder auch ein Wasserdenkmal hindeuten könnte (REISINGER 1987). Da sich diese Signatur aber auf keinem der anderen bekannten Pläne wiederfindet, ist es fraglich, ob dieser Eintrag der Realität entsprach.

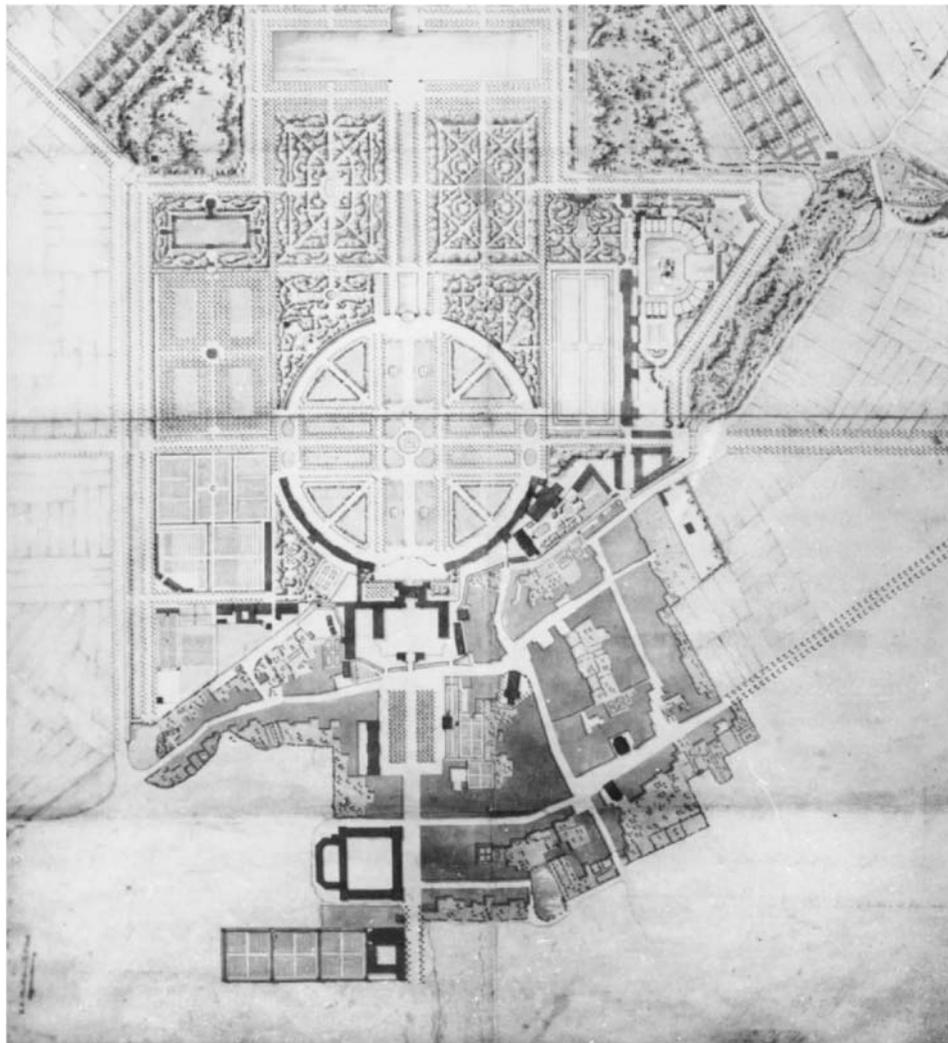
Die vier Rasenflächen südwestlich des Zirkels und das große Bassin im Westen sind mehrfach mit Baumreihen umrahmt, wodurch eine Strukturierung dieser Bereiche entsteht. Der sonst durch den ringsum laufenden Kanal eher abgeschlossen wirkende Garten wird durch hinausführende Alleen mit der Umgebung verbunden. Eine Verbindung entsteht einerseits durch die bereits erwähnte spätere „Mannheimer Chaussee“ als Verbindung zur Residenzstadt Mannheim. In diese mündet eine andere Allee, die den Anschluss der vor dem Schloss gelegenen Gebäude und Felder an die Straße zur Stadt schafft. Zum anderen führt eine Chaussee im Südwesten nach Karlsruhe. Eine weitere südliche Verbindung ist nicht näher bezeichnet worden.

Der Absolutismus, das politische System der Epoche, wurde zum herausragenden Förderer der parallelen Baumreihen. Ein absoluter Herrscher, in dem sich die gesamte Macht über Staat, Stadt, Land und Leute zentrierte, bildete den Kern der gesellschaftlichen Ordnung jener Zeit. Diese Omnipotenz wollte für jedermann weit hin sichtbar manifestiert sein. In beeindruckender Form fand die Umsetzung dieses fürstlichen Allmachtsanspruchs in der Schlossanlage von Versailles bei Paris statt, das zum Vorbild vieler deutscher Herrschaftshäuser, darunter Schloss Herrenhausen bei Hannover, Schloss Nymphenburg in München und Schloss Karlsruhe, wurde (FINK 1955).

Die Macht des Herrschers über jeden Bürger im Land visualisierte man, indem man die Präsenz des Schlosses mittels Alleen ausdehnte, welche, verlängerter Arme gleich, vom Schloss hinaus in die Landschaft führten. Dabei wurden zwei Varianten unterschieden. Einerseits gab es die Verwendung zahlreicher, sternförmig auf das

Schloss zuführender Alleen. Eine solche Anlage nannte man „Jagdstern“. Ein imposantes Beispiel hierfür stellt Karlsruhe dar (s. Abb. 11). Vom Schlossturm der von Markgraf Karl Wilhelm von Baden-Durlach gegründeten Residenz führten 32 Alleen sternförmig in alle Himmelsrichtungen (HENNEBO 1979). Angeblich besaßen diese Jagdschneisen ihren Ursprung in der Landvermessung (SULZE, zit. nach HENNEBO 1979). Ihre eindrucksvollen repräsentativen und für die Ausübung der Jagd günstigen Eigenschaften ließen sie aber zu einer regelrechten Modeerscheinung des Barock werden. In Karlsruhe wurden sie später zum Grundgerüst der entstehenden Stadt (FINK 1955).

nach  
Karlsruhe



nach  
Mann-  
heim

Abbildung 10: Die Schwetzingener Schlossgartenanlage (1783), von Friedrich Ludwig von Sckell (Quelle: REISINGER 1987)

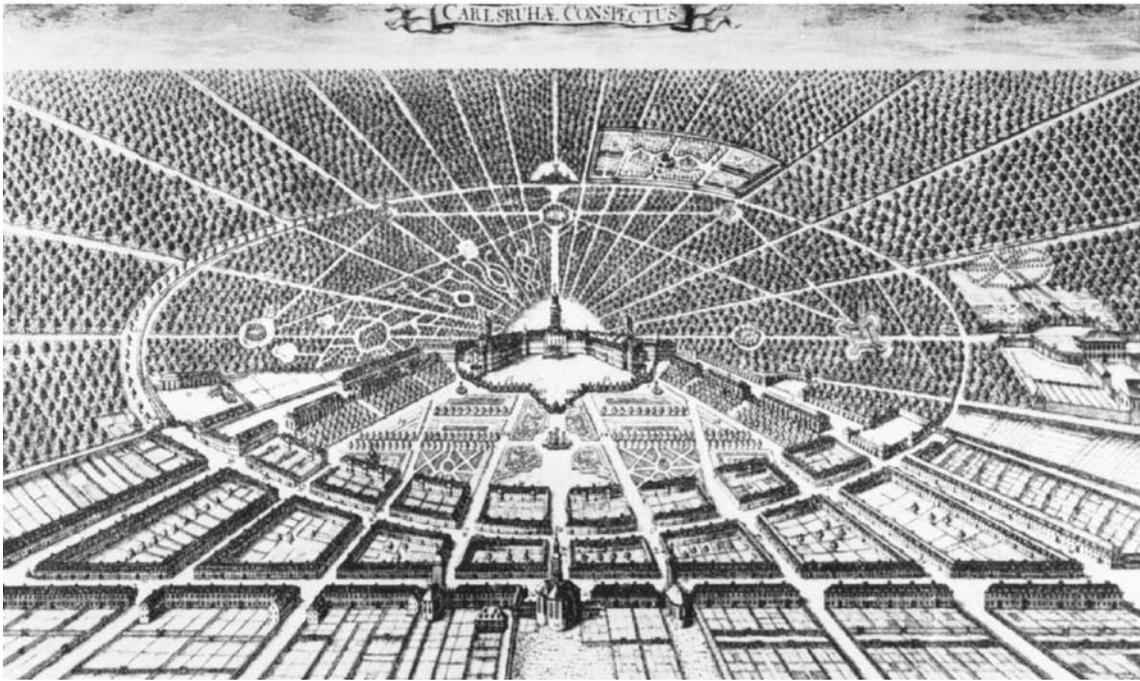


Abbildung 11: Die Barockanlage Schloss Karlsruhe (1765), Kupferstich von J. Striebeck (Quelle: HENNEBO 1979)

Eine andere Form war die Anlage nur weniger Alleen. Man beschränkte sich dabei auf die Verwendung einer einzelnen Allee oder alternativ dazu auf einen Achsendreistrahl (s. Abb. 12) (KARG 1982). Diese wenigen Alleen, die von allen, die zum Schloss wollten, gleichermaßen benutzt werden mussten, betonten in besonderem Maße die Großartigkeit und Überhöhung des bevorstehenden Ziels (FINK 1955). Schloss Nymphenburg erreichte dies in doppelter Weise: Einerseits mit dem auf das Hauptportal zulaufenden Kanal, andererseits mit den ihn beidseitig flankierenden Lindenalleen.

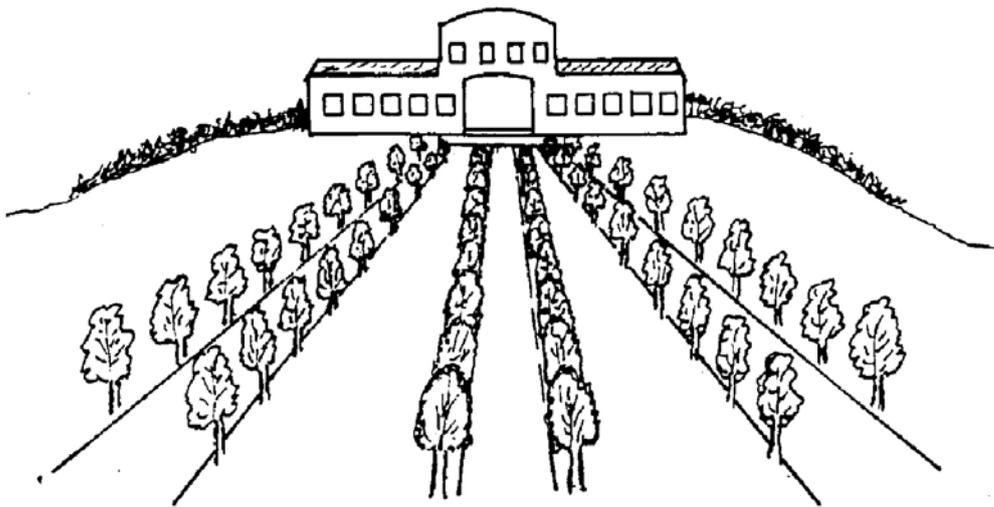


Abbildung 12: Schloss mit Achsendreistrahl

Welche Bedeutung und Wertschätzung diesen künstlich angelegten Auffahrtsalleen zu jener Zeit entgegengebracht wurde, machte Friedrich Ludwig VON SCKELL (1750 - 1823) in seinem Werk „Beiträge zur bildenden Gartenkunst für angehende Gartenkünstler und Gartenliebhaber“ von 1825 deutlich, als er schrieb: *Keine Auffahrt im natürlichen Geschmacke, und wenn sie auch alle malerischen Vorzüge darbietet, kann mit einem Pallaste, den die höhere Baukunst mit all dem Pompe, der ihr zu Gebote steht, geschmückt hat, so in Verbindung treten, als eine im großen regelmäßigen Style aufgestellte Avenue, (...). Nur solche ehrwürdige künstliche Auffahrten vermögen zu verkünden, dass sie zum Pracht-Wohnsitze eines Regenten hinführen, und auch nur diese sind im Stande, durch ihren majestätischen Charakter, der ihnen ganz eigen ist, hier Fürstengröße auszudrücken.*



Abbildung 13: Die Allee, Anfang 17. Jahrhundert, Sebastiaen Vrancx zugeschrieben (Quelle: WARNKE 1992)

Nicht nur die Gartenkunst auch die Malerei war stets eine Spiegel ihrer Zeit. So gab die Malerei des Barock auch die politische Situation der Zeit wider. Art der Komposition und Wahl des Inhalts waren Ausdruck für Zeitgeist, politische Landschaft und herrschendes Weltbild (BAUER 1977). Die Barockmalerei brachte, neben religiösen Bildern, verstärkt Genremalereien und Landschaftsbilder hervor. Alleen gab es in

dieser Epoche vor allem in der Umgebung der Residenzen. Sie gehörten zum Schlossbereich und repräsentierten indirekt die absolutistische Macht des Regenten. Ihre Wahl als Bildinhalt war mehr als eine reine Darstellung von gestalteter Umgebung, sie war Dokumentation der politischen Verhältnisse im Land (WARNKE 1992). WARNKE ordnet der Allee einen „sozialpolitischen Signalwert“ zu und erklärt so das insgesamt geringe Vorkommen von Alleen in der Malerei. Betrachtet man das Sebastiaen Vrancx zugeschriebene Gemälde „Die Allee“ (s. Abb.13), so bestätigt sich Warnkes Einschätzung. Die Allee führt direkt auf das Schloss zu und zieht eine Trennung zwischen „besserer“ adliger Gesellschaft innerhalb der Baumreihen und „schlechterer“ arbeitender Bauernklasse auf den seitlichen Feldern.

#### 4.2.2 Die Mode der Englischen Gärten und der Landesverschönerung

Die Französische Revolution (1789 - 1799) führte zu einer grundlegenden Änderung der politischen, sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse zunächst in Frankreich, in den darauffolgenden Jahrzehnten auch in weiteren europäischen Staaten, darunter Deutschland. Die Ursache für diese Umwälzungen war die Ablösung der absolutistischen Herrschaftsform zugunsten eines bürgerorientierten Herrschaftssystems (PASCHKE 1994).

Die neuen politischen Verhältnisse, die Gleichheit und Freiheit aller Menschen forderten, wirkten sich auch auf den Bereich der Gartenkunst aus. Es kam zu einer „großen Gartenrevolution“ (CLIFFORD 1966, zit. nach KARG 1982). Die bürgerliche Gesellschaft, die die Fesseln des Absolutismus gesprengt hatte, befreite sich ebenso von den Symbolen, die für ihre jahrzehntelange Unterdrückung standen: Die in geometrische und symmetrische Formen gepresste Natur innerhalb der herrschaftlichen Gärten.

Ausgehend von England, wo sich die Idee des Landschaftsgartens durch gesellschaftliche Veränderungen schon in der Mitte des 18. Jahrhunderts entwickelt hatte - daher die Bezeichnung „Englischer Garten“ - griff die Bewegung Ende des 18. Jahrhunderts auch auf Deutschland über. Die gewonnene politische Freiheit wurde in der Anlage natürlich erscheinender Landschaftsgärten, -parks und Volksgärten zum Ausdruck gebracht. Sie waren ein Spiegel der erfolgten gesellschaftlichen Neuordnung Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts (HUSCHKE & VULPIUS 1956). Diese Gärten und Parks, die ebenfalls von Menschenhand geschaffen worden waren, galten als um so gelungener, je mehr sie den Eindruck vollkommener Natürlichkeit vermittelten. *Der höchste Grad der landschaftlichen Gartenkunst ist nur da erreicht, wo sie wieder freie Natur, jedoch in ihrer edelsten Form, zu sein scheint* (von PÜCKLER-MUSKAU 1833, zit. nach SCHEURMANN 1997).

Das bisher gerade und rechtwinklige Wegesystem ersetzte man nun durch eine geschlängelte Wegführung, peinlich darauf bedacht, dass sich die seitliche Bepflan-

zung auch ja natürlich ausnehme. Friedrich Ludwig VON SCKELL (1825) schrieb dazu: *Sie müssen aber auch ganz der Natur angehören; man muß deutlich wahrnehmen, dass die Schwingungen der Auffahrt nach den an ihrer Seite stehenden Baum-Gruppen, und nicht die Baum-Gruppen nach der Auffahrt gerichtet worden sind...* Weiter empfiehlt er für die *Auffahrten im natürlichen Geschmacke, ... dass sie mit schlanken, hochstämmigen, luftigen Bäumen, ... , welche Schatten verbreiten, und ihre Kronen hoch empor tragen, um die vorliegende Landschaft nicht zu verstecken, in großen Massen besetzt werden* (VON SCKELL 1825). Er verlangte nach einer harmonischen Verbindung mit der Natur und sah dies in den sanft geschwungenen, sich in die Landschaft schmiegenden Wegen verwirklicht. Diese neue Form der Gartengestaltung wurde nicht nur vom Bürgertum propagiert. Auch der Adel entwickelte für seine Gärten ein ... *Bedürfnis nach mehr Gefühl, Vertrautheit, Privatsphäre, nach einem auf natürliche Wirkung abzielenden Landschaftsgarten mit geschwungenen Wegen zum Spazieren, nach Baumgruppen, die durch geschicktes Arrangement auf weitläufigen Rasenflächen zum Hinschauen und musevollen Dialog anregten ...* (SCHEURMANN 1997).

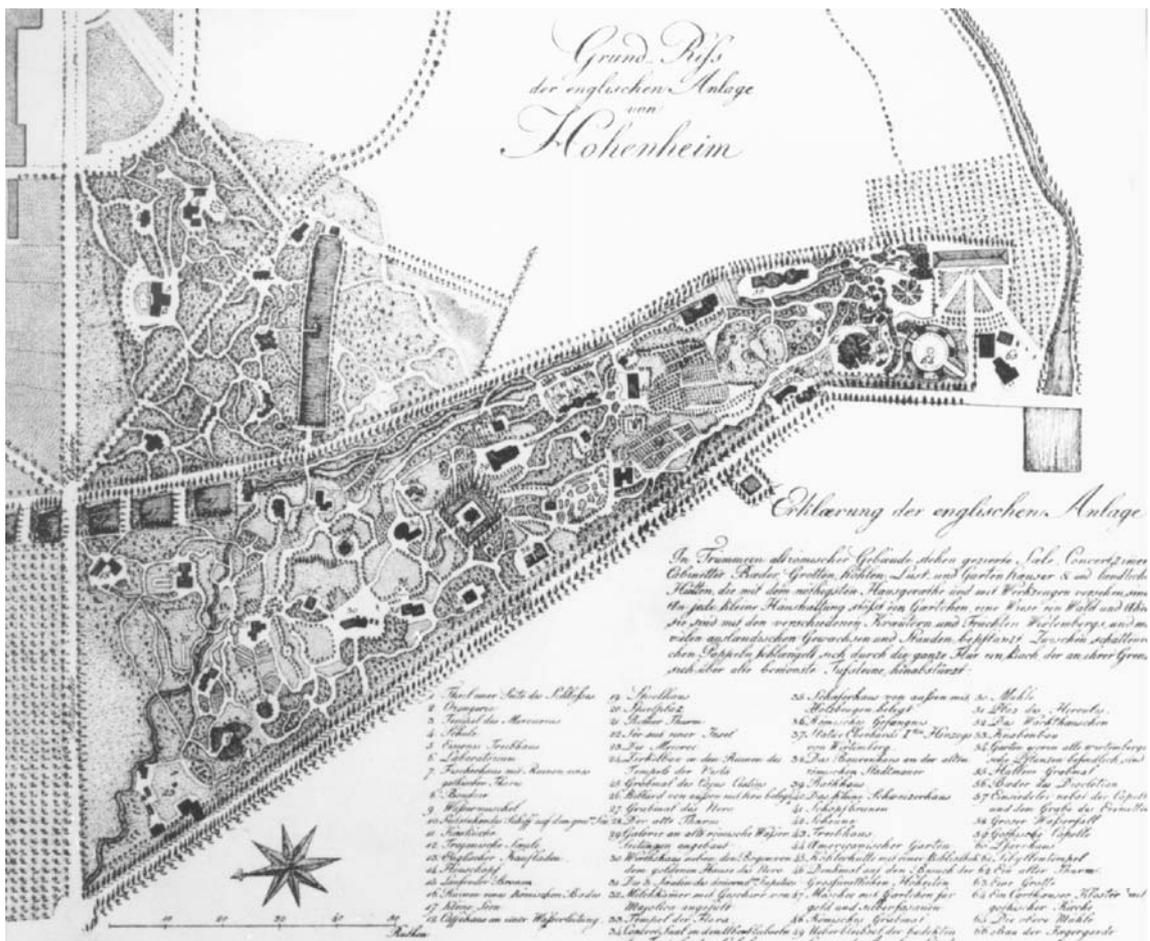


Abbildung 14: Grundriss der Englischen Anlage in Hohenheim, 1795-1800 von Victor Heideloff (Quelle: SZYMCZYK-EGGERT 1993)

Obwohl all die verkünstelten, ornamentalen Pflanzenformen als hässlich und wider der freien Entfaltung jetzt abgelehnt wurden, erfolgte keine radikale Verbannung der parallelen Baumreihen. Zwar büßten sie durchaus einiges von ihrem glanzvollen Ruhm und ihrer großen Bedeutung innerhalb der Gärten ein, doch blieben sie ein wichtiges Gerüst des neuen Gartenstils (KARG 1982). Bei Neuanlagen im „Englischen Stil“ benutzte man nicht selten Alleen als strenge Abgrenzungen zur umgebenden Landschaft.

Ein Beispiel dafür sind die geradlinigen Pappelalleen der „Englischen Anlage“ von Hohenheim (s. Abb. 14). Der Garten entstand, als Herzog Carl Eugen von Württemberg für sich und seine Gemahlin das alte Wasserschloßchen in Hohenheim ab 1772 zur Sommerresidenz umbauen ließ. Die bestehenden barocken Gartenanlagen wurden nun der aktuellen Mode entsprechend umgestaltet. Dabei entschieden sich manche Herrscher nur zu einer teilweisen Umformung ihres Gartens, so geschehen im bereits angeführten Schwetzingen Schlossgarten. Friedrich Ludwig von Sckell war der Schöpfer der „Englischen Anlage“ im Westen und Norden dieses Gartens. Aber auch er behielt die schon vorhandenen Alleen als Blickachsen und Führungssysteme bei und schloss den neuen Landschaftsteil räumlich gesehen an diese an. Er setzte hier praktisch um, was er später in seinem Werk auch schriftlich propagierte: *Überhaupt glaube ich, dass man eben nicht gar zu strenge gegen die alte symmetrische Gartenkunst, ... verfahren und sie so ganz aus den neuern Gärten verbannen sollte; ich möchte vielmehr ... zum Gegentheile ... rathen: Wenn sich der Fall ereignet, dass ein alter regulärer Garten in eine natürliche Anlage, ... verwandelt werden soll, so muss der Gartenkünstler, ... vordersamt wohl überlegen, ob nicht vielleicht einige im großen Style der alten Kunst gezeichnete gute Formen mit ihren ehrwürdigen Alleen ohne Nachtheil der neuen Anlage erhalten werden können?* (VON SCKELL 1825).

Ähnliche Meinungen vertraten trotz Kritik auch andere namhafte Landschaftsgestalter jener Zeit, allen voran Hermann Fürst von Pückler-Muskau (1785 - 1871), der ihre Berechtigung vor allem nach wie vor als „Avenuen zu Palästen“ und in der Einfassung von Landstraßen sah (PÜCKLER-MUSKAU 1833). Oder Peter Joseph Lenne (1789 - 1866), der im Rahmen der neuen Gestaltung des Potsdamer Tiergartens die vorhandenen zahlreichen Alleen mit den Worten *man will sich sehen und finden, und hierzu sind offene, breite, gerade und sich durchkreuzende Alleen nötig* als wichtige Begegnungsstätten für die spazierenden Bürger beurteilte und daher erhielt (zit. nach SCHULZ 1992).

Zum Teil wurden die Alleebestände aus der Barockzeit innerhalb der Gärten aber auch entfernt. Unter dem Gartenbaudirektor Johann Michael Zeyer wurden in Schwetzingen 1823/24 zur Ausweitung des Landschaftsgartens gezielt Alleen beseitigt. Die den Rand des großen Bassins einrahmenden Baumreihen wurden entfernt,

um die rechteckige, starre Form des Beckens aufzulösen und zu einem natürlich modellierten Weiher umgestalten zu können (s. Abb. 15).

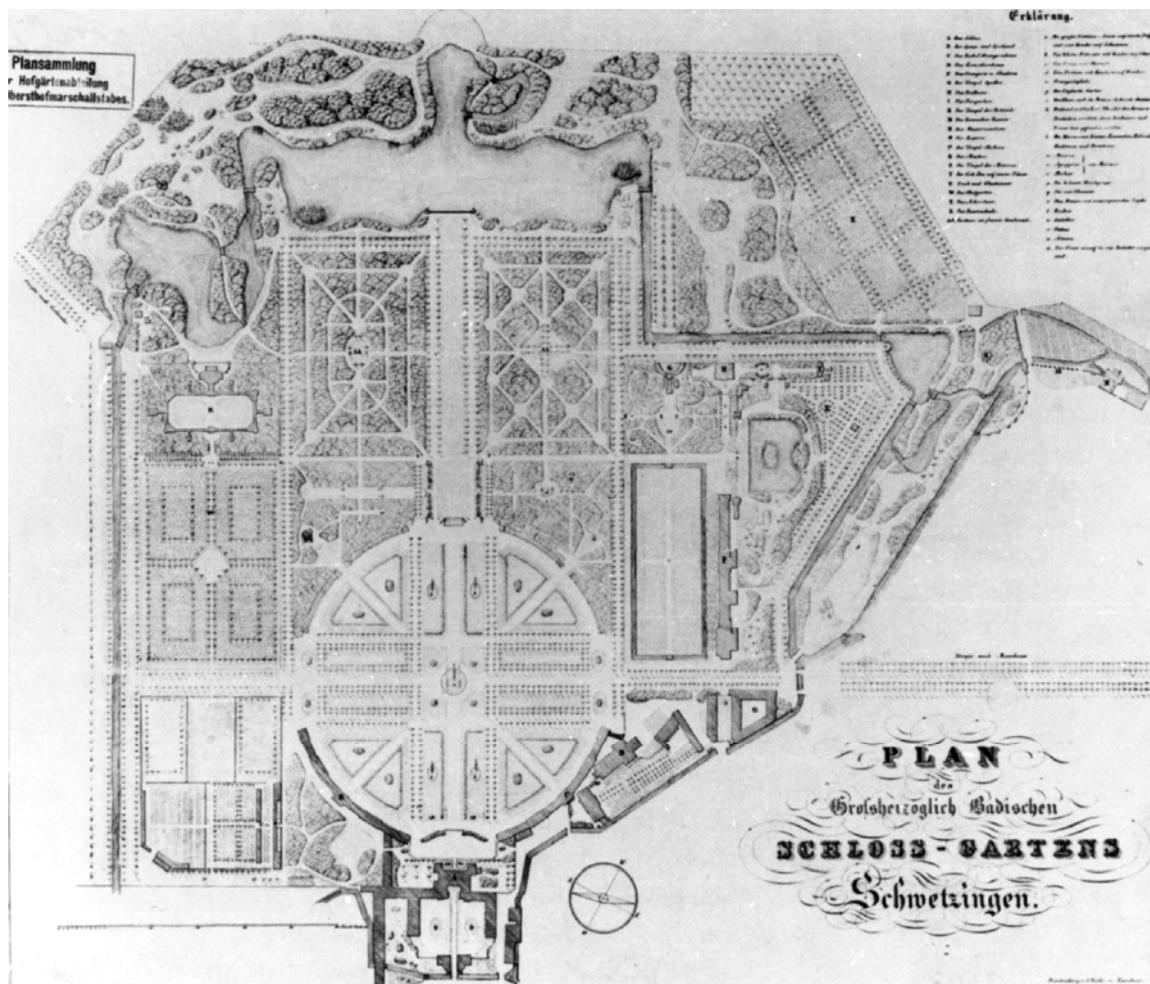


Abbildung 15: Die Schwetzingener Gartenanlage (1831) von C. Hout (Quelle: REISINGER 1987)

Andere Herrscher bevorzugten eine radikalere Anpassung an die neu empfundene Ästhetik. So mussten die geometrisch und symmetrisch gestalteten Bereichen im Schlosspark von Nymphenburg zu München fast völlig zugunsten geschwängelter Wege, zweier großer Seen, waldartiger Bepflanzung und bewusst positionierter Baumgruppen weichen. Wieder ist es allein die Mittelachse, der Kanal mit den flankierenden Lindenalleen, die als tragendes Gerüst und Rest einer Gliederung und Führung beibehalten worden war und von der man in den „wilden“ Teil des Gartens überwechseln konnte (CLIFFORD 1966).

Das veränderte Interesse an der Natur, die Etablierung des naturnäheren Landschaftsgartens und die Entwicklung des Bürgertums brachten eine neue Bewegung hervor, die als Landesverschönerung bezeichnet wurde. Das erklärte Ziel dieser Bewegung war die Verschönerung der Landschaft und ihrer Siedlungen zum Vorteil der darin lebenden Menschen. Die durchgeführten Maßnahmen dienten der Ver-

besserung der Lebenssituation des einfachen Volkes, nicht der adeligen Gesellschaft. Mit ihnen wurden aber nicht nur ästhetische Gesichtspunkte verfolgt, sondern auch Aspekte der Ordnung und der Nützlichkeit. So bepflanzte man die Straßen mit Bäumen, um den Fahrbahnbelag zu schützen und gleichzeitig wirtschaftlichen Ertrag an Obst oder Holz zu erzielen. Die Feldwege wurden verbessert, die Steine von den Äckern gesammelt und die Ortsstraßen regelmäßig gereinigt (HAGEL 1987). Auch zu früherer Zeit gab es wiederholt Leute, die besonders interessiert an der Verschönerung ihrer Heimat waren und sich entsprechend dafür einsetzten. Johann Moritz von Nassau-Siegen (1604 - 1679) gestaltete schon ab 1647, also noch lange vor der Entstehung der Landesverschönerungsbewegung, die Umgebung seiner Residenzstadt Kleve mit einem weitumfassenden Kanal- und Alleennetz.

Ein weiteres Beispiel ist der Stadtoberamtmann Johann Friedrich Stockmayer, der 1764 in Stuttgart die Pflanzung einer Linden- und Kastanienallee veranlasste. Er wünschte aus einem „wüsten Platze“ einen schön anzusehenden Ort der Stadt zu machen (HAGEL 1987). Das Neue jedoch bestand darin, die Verschönerung ganzer Landschaften in Vereinen zu organisieren. Diese Idee entstand laut HAGEL (1987) erst um 1820 in München. Die ersten Verschönerungsvereine in Württemberg wurden 1838 in Drackenstein, 1842 in Tübingen, 1843 in Heidenheim und 1861 in Stuttgart gegründet. Von diesen Vereinen sind nur wenige erhalten geblieben. Viele wurden aufgegeben, verschwanden während der Weltkriege, wurden von den Nationalsozialisten anderen Vereinen angegliedert oder von der späteren Besatzungsmacht aufgelöst (HAGEL 1987).

Alleepflanzungen waren bei den Aktionen der Verschönerungsvereine ein beliebtes und verbreitetes Mittel zur Umsetzung der gestellten Forderung nach größerer Schönheit und vermehrtem Nutzen der Landschaft. Diese Vorstellungen waren genau genommen nicht neu. 1795 schon bemängelte Johann Caspar Schiller angesichts der vielen positiven Eigenschaften von Alleen das Fehlen von parallelen Baumreihen: *Wäre irgendwo in Deutschland eine beträchtliche Strecke durchgehends mit Baum-Alleen bepflanzt, es sollten gewißlich viele reisende Ausländer Lust bekommen, ein Land zu sehen, und sich darinn aufzuhalten, wo man Meilenlang unter dem angenehmsten Schatten wandeln und an herrlichen Baumfrüchten sich ergötzen und sich damit erquicken kann.*

### 4.2.3 Die Allee in den heutigen Gärten

Bei der Betrachtung der aktuellen Situation der herrschaftlichen Gartenalleen und Landschaftsgartenalleen fällt auf, dass ein weitverbreitetes Bemühen besteht, alten Baumbestand zu erhalten und zu pflegen und ein Fortbestehen der Allee als solches durch Nachpflanzungen zu sichern.

So wurden die alten Lindenalleen im Schwetzingen Schlossgarten, die mit der Zeit brüchig geworden waren, in großen Teilen in den letzten Jahren ersetzt. Die Lindenalleen des Nymphenburger Parks unterliegen regelmäßigen Kontrollen, ebenso der Alleebestand des Englischen Gartens in München (KREBS 1999 mdl.). Im Bruchsaler Schlossgarten wurden einige der über hundertjährigen Allee-Kastanien in den 90er Jahren aus verkehrstechnischen Gründen entfernt und die Lücken wieder mit Kastanien nachgepflanzt. Eine Erneuerung der Lindenallee im unteren Gartenteil ist innerhalb der nächsten Jahre geplant (RATZKE 1999 mdl.). In Karlsruhe, wo die Umgestaltung im 19. Jahrhundert im Garten selber keine Alleen übrig ließ, konzentrieren sich die Erhaltungsmaßnahmen auf die vor dem Schloss gelegene vierreihige Lindenallee (*Tilia cordata*) und die weit über hundertjährige Tulpenbaumallee (*Liriodendron tulipifera*) im unmittelbar an den Schlossgarten angrenzenden Bereich (HUBER 1999 mdl.).

Ein Beispiel für Neuanpflanzungen von Alleen in jüngerer Zeit stellt das Gelände des heutigen Seeparks in Freiburg dar. Zur Landesgartenschau im Jahre 1986 gestaltete man dieses Gelände neu, wobei mehrfach auf das Element der Allee zurückgegriffen wurde. Neben einer Kastanien- (*Aesculus hippocastanum*) und einer Tulpenbaumallee, prägen heute besonders stark die vier Robinienalleen (*Robinia pseudoacacia*) das Aussehen des Parks (REHBEIN 1999 mdl.).

### **4.3 Alleen zur Begrünung der Stadt und Erholung der Bürger**

#### **4.3.1 Das städtische Grün im Barock**

Obwohl der Städtebau des Barock den Raum- und Ordnungsprinzipien der Gartenkunst dieser Zeit folgte – so verglich der französische Gartenbautheoretiker D'Argenville (1680 - 1765) Stadtstraßen mit Gartenalleen, da er beide als Elemente der Ordnung und Kommunikation sah -, blieben dennoch umfangreichere innerstädtische Baumpflanzungen in weiten Teilen des Barock noch eher selten (HENNEBO 1982). Genau genommen verwundert dies nicht, wenn man sich den politischen Zeitgeist jener Epoche vor Augen führt und sich vergegenwärtigt, dass Alleen zu dieser Zeit hauptsächlich im Vorfeld der Städte angelegt wurden. Es war eine weit verbreitete fürstliche Gepflogenheit, Alleen als grüne Achsen zwischen Stadt- und Landschloss einzusetzen. Mehr durch Zufall kamen sie auch den Bürgern als Spazierwege zugute, denn oftmals gehörten sie bereits zum adeligen Park (HENNEBO 1982). Ein Beispiel hierfür ist die 1647 auf Veranlassung des brandenburgischen Kurfürsten Friedrich Wilhelm (1620 - 1688) angelegte sechsreihige Linden- und Kastanienallee in Berlin. Sie ist die „Urmutter“ der heutigen Allee „Unter den Linden“, die im Laufe der Zeit mehrfach ihr Gesicht wechselte. Ihre Hauptaufgabe bestand in der Darstellung einer repräsentativen Verbindung zwischen Schloss und herrschaftlichem Jagdrevier

im vor den Toren der Stadt gelegenen Tiergarten (MITTENZWEI & HARIK 1997). Zusätzlich diente sie den Bürgern als sonntäglicher Spazierweg<sup>10</sup>.

Im späten Barock förderten andere Umstände das Entstehen alleeartiger Promenaden für die Stadtbürger: Die einigermaßen ruhigen Zeiten und das stetige Bevölkerungswachstum. Beides führte, trotz Warnungen des Militärs, zum Schleifen der Stadtbefestigungen. Wälle und Bastionen wurden bepflanzt und zu bürgerlichen Spazierwegen umgestaltet. Früh fand dies bereits in Paris unter Ludwig XIV. (1638 - 1715) statt. Die damaligen Pflanzungen gelten als Vorläufer des Alleengürtels, der sich später nach und nach um Paris zog. In Deutschland besaßen am Ende der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts zahlreiche Städte solche bepflanzten ehemaligen Befestigungsanlagen, auf denen es gestattet war, *dass ehrbare Bürgersleute auf den Wällen spazieren mögen* (HENNEBO 1982). So entstanden die Poppelsdorfer Allee in Bonn und die Düsseldorfer Königsallee, ausserdem etliche Wallalleen, unter anderem in Frankfurt a. M., Bremen und Lübeck (HENNEBO 1982).

In Freiburg im Breisgau betraf diese neue Entwicklung die Kaiserinbastei, die sich im heutigen Stadtbild zwischen Rempartstraße und Werderring befand. Während der zwanzigjährigen französischen Herrschaft (1677 - 1697) als Teil des neuen Bollwerk-gürtels um die Stadt erbaut und von eben diesen ehemaligen Besatzern nach einer erneuten Einnahme der Stadt 1744 zerstört, wurde sie 1745 im Auftrag Graf Heinrich von Ragenecks bepflanzt und in einen öffentlichen „Luftort“ umgewandelt. Daraufhin nannte man sie einige Zeit „Heinrichsluft“ im Gedenken an den Stifter. Nach dem Übergang Freiburgs an das Land Baden änderte sich der Name in „Alleegarten“, der bis heute erhalten geblieben ist. Ausschlaggebend für diesen Namen waren wohl die Lindenreihen, die einen freien Platz auf der ehemaligen Bastion umstanden und als Promenade mit Ruhebänken dem Müßiggang der Bürger dienten (STÄDTISCHES GARTENAMT FREIBURG 1919).

#### **4.3.2 Die Entwicklung des Stadtgrüns ab der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts bis heute**

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts setzten sich die bisherigen Tendenzen weiter fort. Das starke Bevölkerungswachstum in den Städten ließ auch die letzten kleinen Grünflächen verschwinden und steigerte gleichzeitig das Verlangen der Einwohner nach nahen Erholungsmöglichkeiten. Besonders seit dem Ende des Sieben-jährigen Krieges (1756 - 1763) wurden die Entfestigungen stark vorangetrieben. Immer mehr bepflanzte Wallpromenaden entstanden, wie beispielsweise in Leipzig

---

<sup>10</sup> Die Sitte des „Spazierengehens“ entwickelte sich im 18. Jahrhundert in Deutschland zu einer Art Kulturgut. Da eine Bearbeitung dieses Themas den Rahmen einer Diplomarbeit sprengen würde, wird auf das Buch „Eine Kulturgeschichte des Spaziergangs“ von Gudrun M. KÖNIG (1996) verwiesen, welches dieses Thema ausgiebig behandelt.

(s. Abb. 16), die sich so einfach und wirkungsvoll zur raschen Befriedigung der bürgerlichen Sehnsucht nach Natur anlegen ließen. Einige fortschrittliche Monarchen öffneten dem Volk auch ihre nahen Gärten. In München schenkte Kurfürst Karl Theodor (1724 - 1799) 1789 den Bürgern der Stadt einen eigens für sie angelegten Park, den Englischen Garten (HENNEBO 1982).

Auch im unmittelbaren Aussenbereich der Städte blieb man nicht untätig. Vor dem Büchsentor von Stuttgart legte man beispielsweise 1763 den damaligen *Hauptspaziergang außerhalb der Stadt* an, als *ein angenehmer Aufenthalt an heißen Sommertagen* (PFAFF 1846, zit. nach HENNEBO 1979). Er bestand aus zwei Alleen mit je vier Reihen Kastanien und Linden und einigen Silberpappeln. Auch Heilbronn verfügte bereits über eine solche Promenade ausserhalb des eigentlichen Stadtgebietes. In Elberfeld begegnete man Klagen über das Fehlen einer Allee *um einem einheimischen oder fremden Herrn Anleitung zu einer Promenade zu geben* (zit. nach HENNEBO 1979) mit dem Anpflanzen von Kastanien vor der Stadt.

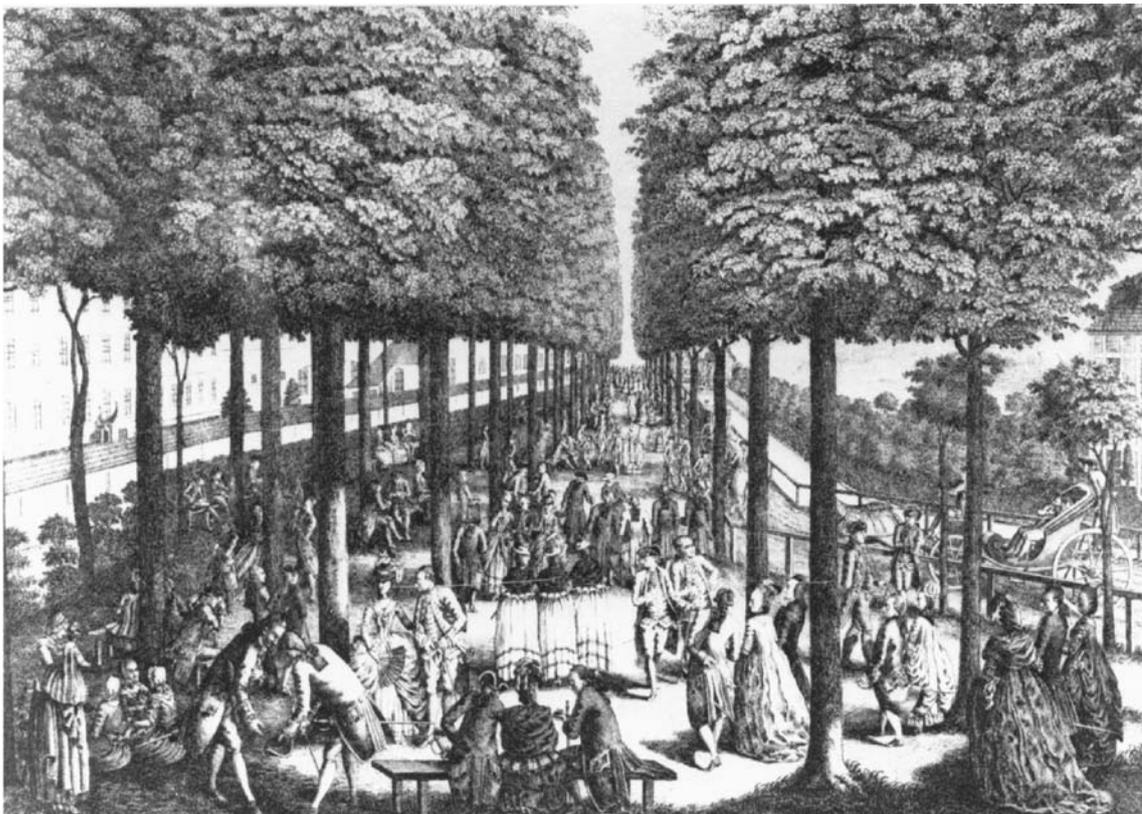


Abbildung 16: Leipzig, Wallpromenade zwischen dem Barfüsser- und dem St. Thomas Tor von J. A. Rosmeesler (1777), Germanisches Nationalmuseum Nürnberg (Quelle: HENNEBO 1979)

Obwohl sich laut HENNEBO (1979) diese Promenaden-Pflanzungen zunächst noch auf die Randbereiche der Städte beschränkten, gab es einen bestimmten Stadttyp, in dem die Allee schon in der Mitte des 18. Jahrhunderts zum zentralen gesellschaftlichen Treffpunkt aufgestiegen war. Es handelte sich hierbei um die mehr und mehr

entstandenen Kur- und Badeorte. Ihre baumbestandenen Achsen sorgten nicht nur für physische und psychische Erholung, an ihnen entlang postierten sich auch die wichtigsten gesellschaftlichen Treffpunkte: die Theater, Kaffeehäuser und Lesekabine.



Abbildung 17: Das Siegestor zu München (um 1850), von Matthias Berger (Quelle: SCHWARZE 1978)

Städtebauteoretiker schufen Ende des 18. Jahrhunderts die Voraussetzungen für den endgültigen Einzug der Alleen in die Stadt. Sei es Johann Peter Willebrand in seinem 1775 erschienen „Grundriß einer schönen Stadt“ oder auch Claude-Nicolas Ledoux mit seinem Idealstadtprojekt: Man verlangte nach grünen Straßenzügen, zum Amusement der Bürger, zur Geruchsverbesserung und als Achsen, an denen sich die zukünftige Stadtentwicklung zu orientieren hatte (HENNEBO 1982). So ist es nicht verwunderlich, dass ab 1808 mit Friedrich Ludwig von Sckell ein Gartenkünstler mit der Gestaltung etlicher Plätze und Straßen in München betraut worden war. Von Sckell integrierte die Allee als wichtiges architektonisches Mittel in die neu zu entwickelnden Stadtteile Maxvorstadt und Ludwigsvorstadt. Radiale Alleezüge markierten die Hauptstraßen und gaben den neuen Stadtvierteln schon während ihrer Entstehung ein System, gleichzeitig waren sie Spazierwege für die Bewohner und übernahmen als grüne Straßenzüge lufthygienische Funktionen. Aber auch in der Altstadt wünschte von Sckell „Durchlüftung“, und einige Jahre später war auch der Bereich

um das Münchner Siegestor mit Alleen begrünt, die von den Stadtbürgern zum Spaziergehen genutzt wurden (s. Abb. 17) (HENNEBO 1979).

Diese Art der „grünen Stadtplanung“ konnte in den folgenden Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts in Deutschland aber nur selten wirklich realisiert werden. Der Industrialisierungs- und Verstädterungsprozess ging so rasch voran, dass die Grünplanung immer mehr in den Hintergrund trat. Zudem verlor sie laut HENNEBO (1982) an Rang, wurde den Tiefbauabteilungen zugeordnet und in den Planungsprozess nicht mehr weiter integriert. In vielen deutschen Städten sahen die Erweiterungsplanungen keine größeren Grünflächen mehr vor. Es gab keine professionell gesteuerte Entwicklung des Stadtgrüns und so sorgten hauptsächlich Privatorganisationen und Verschönerungsvereine mit eigenverantwortlichen Pflanzaktionen für mehr städtisches Grün. Unter diesen Umständen stiegen die Baumzahlen erst wieder am Ausgang des 19. Jahrhunderts sprunghaft an. 1904 bemerkte Hoffmann in einem Bericht für die Internationale Kunst- und Gartenbauausstellung in Düsseldorf, dass alle größeren Städte dazu übergegangen seien, überwiegende Teile ihres Straßennetzes mit Bäumen zu bepflanzen (HENNEBO 1982). Man erkannte vor allem die hygienischen Vorteile, die Baumpflanzungen besonders in Ballungsräumen mit sich brachten, stieß aber auch auf Probleme. Bäume in engen Straßen waren eher hinderlich und störend, ausserdem kümmerten sie. Schließlich beschränkte man sich mit dem Anlegen von Alleen auf die Haupt- und Prachtstraßen und auf die Villenvororte. Bepflanzte Straßenzüge wurden so mitunter zu einer sichtbar dokumentierten Trennungslinie zwischen Arm und Reich (HENNEBO 1982).

Eine neue Diskussion kam zu Beginn des 20. Jahrhunderts auf, als SITTE sich 1909 kritisch mit dem ästhetischen Wert von geraden Baumreihen auseinandersetzte. Seine provokante Frage *kann es denn Abgeschmackteres geben, als die freie Naturform eines Baumes, ... in gleicher Größe, in mathematisch haarscharf gleichen Abständen, in geometrisch schnurgerade ausgestreckter Richtung, genau so rechts wie links und noch obendrein in schier endloser Länge immer wiederholt aufzustellen?*, stieß eine Debatte über Monotonie und Schematisierung des Straßenbildes an. Man hatte nicht auf das ästhetische Zusammenspiel von Bauten und Bepflanzung geachtet, reizvolle Einzelbäume waren entfernt oder eben nicht in markanter Weise gesetzt worden. Zweifelsohne kam es darüber zu einer sehr fruchtbaren Auseinandersetzung und Weiterentwicklung der städtebaulichen Idee, die aber trotz allem keine komplette Verdammnis der Stadtalleen heraufbeschwor (HENNEBO 1982).

Das 20. Jahrhundert brachte zwar keine revolutionär neuen Gedanken bezüglich der Rolle des städtischen Grüns hervor, jedoch eine verstärkte Anerkennung seiner Unverzichtbarkeit. So gehört beispielsweise zu einer vollständigen Planung eines Neubaugebietes automatisch auch die sogenannte Grünplanung und damit u. a. die Bepflanzung des Geländes (REHBEIN 1999 mdl.). Bei dem Freiburger Vauban-Gelände,

einer ehemaligen französischen Kaserne im Stadtteil St. Georgen, handelt es sich zwar nicht um ein reines Neubaugebiet, aber auch hier fand im Zuge der Renovierungen und Neubauten in den letzten Jahren eine Grünplanung statt. Darin spielten Alleepflanzungen eine große Rolle. Man erhielt nicht nur die zentrale Lindenallee, die schon von den Franzosen gepflanzt worden war, sondern fügte das Element Allee zusätzlich als Gestaltungsmittel innerhalb der einzelnen Wohnanger ein. Bei den verwendeten Baumarten orientierte sich das Freiburger Gartenamt an der Straßenbaumliste der Gartenamtsleiter, die vom Arbeitskreis „Strassenbäume“ der Ständigen Konferenz der Gartenamtsleiter zuletzt 1995 erarbeitet wurde (REHBEIN 1999 mdl.). Die Liste enthält alle jene Baumarten, die von der Ständigen Konferenz als tauglich für den städtischen Straßenanbau beurteilt wurden. Der Empfehlungsschwerpunkt liegt dabei eindeutig auf den nicht heimischen Baumarten und verschiedenen Zuchtformen, da sich diese als widerstandsfähiger gegenüber den städtischen Bedingungen erwiesen haben (vgl. Kapitel 6.2.3.). Vor allem aus diesem Grund entschied man sich auch bei der Planung der Bepflanzung des Vauban-Geländes überwiegend für die Verwendung von Exoten. So werden beispielsweise Chinesische Wildbirnen (*Pyrus calleryana* „Chantileer“), Schnee-Kirschen (*Prunus subhirtella*), Säulenspitzahorne (*Acer platanoides* „Columnare“) und Kupferfelsenbirnen (*Amelanchier lamarckii*) als Alleebäume in verschiedenen Wohnangern gesetzt (GARTENBAUAKTE 1999).

## 4.4 Alleen in Militär- und Wirtschaftswesen

### 4.4.1 Alleen als Elemente von Befestigungsanlagen und Heerstraßen

Ein Einsatzort für Alleen im militärischen Bereich waren die Bollwerke der Stadtbefestigungen im 16. und 17. Jahrhundert. Abb. 18 zeigt ein solches bepflanztes Bollwerk als Teil des Befestigungsgürtels der Stadt Freiburg im Breisgau. Auch die Verbindungswege der einzelnen Bollwerke untereinander waren mit Alleebäumen besetzt.

Ein anderer Bereich war die Bepflanzung der Heerstraßen. Im Laufe der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts erkannte man in Deutschland in zunehmendem Maße, dass eine florierende Wirtschaft von einem gut entwickelten und stets in optimalem Zustand gehaltenen Straßennetz abhängig war. Man griff die Impulse aus Frankreich immer mehr auf, wo bereits seit der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts der Straßenbau durch den Straßenbaumeister Colbert (1619 - 1682) sehr verbessert worden war. Ausserdem war bekannt, dass *verfallene Verkehrswege ... verfallene Macht und umgekehrt* bedeuteten (FOCHLER-HAUKE 1972).

Unter einer guten Straße verstand man eine chaussierte Straße, eine Kunststraße also, die einen Unterbau und Gräben besaß, befestigt und in der Regel auch

bepflanzt war. Im Zuge der neuen wirtschaftlich-politischen Sichtweise des Chausseebaus entstanden so immer mehr Alleen auch ausserhalb der Schlossgärten und ihrer unmittelbaren Umgebung. Denn, wie oben bereits erwähnt, gehörte zu einer professionellen Straßenanlage neben dem eigentlichen Straßenbau genauso die Anpflanzung von Bäumen und das Anbringen von Vorkehrungen für ihren Schutz. Ausserdem wurden Straßenwärter eingesetzt, die vor Ort in Chausseehäusern wohnten. Zu ihren Aufgaben gehörten die regelmäßige Pflege der Straßen, der Baumschnitt und erforderlichenfalls die Ersatzpflanzungen (SCHOLZ-IRRLITZ 1994).

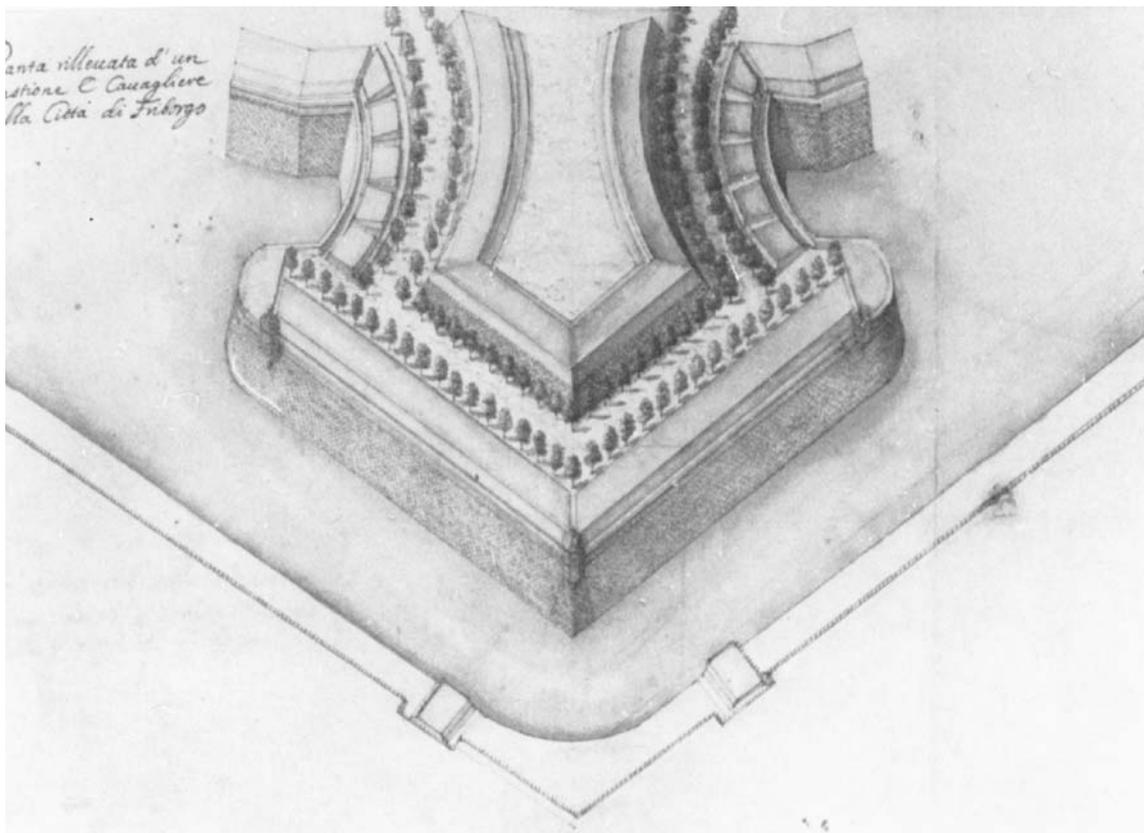


Abbildung 18: Pianta rilevata d'un bastione e cavaliere della citta di Friburgo, unsigned und undatiert (Quelle: DIEL et al. 1988)

Den obigen Ausführungen liegt im wesentlichen der Chausseebau unter Friedrich II. (1712 - 1786) zu Grunde. Er war in der Geschichte des Chausseebaus in Deutschland ein herausragender Förderer, besonders auch, was die Bepflanzung betraf. So wurden unter ihm in nur einem Jahr in der Kurmark 161.000 Straßenbäume gepflanzt (HEINRICH 1963). Für ihn stand dabei das Wohl seiner Soldaten im Vordergrund. Er wollte ihnen weniger ein visuelles „Plaisir“ verschaffen, sondern vielmehr Schutz vor der sengenden Hitze (KNAPP 1999). Dasselbe Ziel verfolgte Napoleon (1769 - 1821), der in Frankreich das systematische Anpflanzen von Alleebäumen anordnete (HOCKENJOS 1978). Beide Herrscher standen an der Spitze eines bedeutenden Reiches, das über eine große Streitmacht verfügte. Für rasche und effektive

Truppenbewegungen waren ausgebaute Straßensysteme von Nöten. Die langen Distanzen, die es oft zu überwinden galt, sollten durch die seitliche Beschattung für die Soldaten erträglich gemacht und eine allzu rasche Ermüdung damit verhindert werden (KNAPP 1999).

Ob es im Verlauf des 19. Jahrhunderts zu weiteren von Staatsmännern geförderten, großräumig angelegten Bepflanzungen von Heerstraßen kam, ist ungewiss. Erst für das Dritte Reich in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts sind erneut gezielte Heerstraßenbepflanzungen nachweisbar.

Im Gegensatz zu Friedrich II. verfolgte Adolf Hitler (1889 - 1945) mit seinem Autobahnbau aber durchaus auch landschaftsgestalterische Ziele. Die Reichsautobahnen, Symbol für „nationalsozialistischen Aufbauwillen“, sollten auf ästhetisch vollkommene Weise in die Landschaft eingegliedert werden. Die „Straßen des Führers“ sollten sich in das Gelände einschmiegen, eine Symbiose mit der Umgebung eingehen und ihr eine Zierde sein. Unterstützt wurde dieses Unterfangen mit Millionen von Baumpflanzungen. Entsprechend der herrschenden Rassenideologie verwendete man einheimische, bodenständige Arten (SCHÜTZ & GRUBER 1996). Alwin Seifert (1943), ein Münchner Gartenarchitekt der damaligen Zeit, ließ mit der folgenden Äußerung subtil erahnen, wie politisiert Natur damals war: *Eine Straße aber muß Bäume haben, wenn anders sie eine deutsche Straße sein soll. Denn zu allem, was deutschem Wesen nahesteht, gehören Baum und Busch* (zit. nach SCHÜTZ & GRUBER 1996). Dass Hitler mit dem forcierten Autobahnbau vor allem auch das Ziel verfolgte, hohe Mobilität und Flexibilität für seine Truppeneinsätze zu erreichen, ist heute unbestritten (WINDISCH-HOJNACKI 1989).

Wenn auch bisher nur von den Kunststraßen als Heerstraßen die Rede war, so kamen sie selbstverständlich in gleichem Maße den fahrenden Händlern und Postkurieren zugute. Handel- und Heerstraßen waren in dem Sinn ja keine getrennten Wegesysteme, allerdings waren nicht alle Chausseen auch für militärische Operationen interessant (FOCHLER-HAUKE 1972). Die Vorteile einer bepflanzten Straße, Beschattung und zusätzlicher Proviant bei Obstbaumalleen, kamen Händlern und Postboten auf ihren langen Reisen ebenso zugute wie den marschierenden Soldaten. Erneut tat sich hier Friedrich II. besonders hervor, der speziell auch die Bepflanzung der Poststraßen anordnete (HAECKEL 1838, zit. nach PETERS 1996).

#### **4.4.2 Alleen als Wirtschaftsfaktor**

Alleen trugen auf vielfältige Weise zur Wirtschaft des Landes oder der jeweiligen Region bei. Sie stellten einerseits einen direkten finanziellen Nutzen dar, wenn ihre Produkte, vor allem Obst und Holz, im In- oder Ausland verkauft wurden. Aber auch indirekt bedeuteten sie einen finanziellen Vorteil für die Eigentümer der Bäume. Obst und Holz oder auch Weidenruten und Maulbeerbaumblätter dienten zur Selbstver-

sorgung mit Nahrungs- bzw. Produktionsmitteln und schafften somit Unabhängigkeit von Händlern. Im Folgenden sollen die verschiedenen Wirtschaftsbereiche, in denen Alleebäume genutzt wurden, erläutert werden.

Schon im Mittelalter trieben zahlreiche weltliche und geistliche Herrscher den Obst- anbau voran, so Karl der Große (747 - 814) und Hildegard von Bingen (1098 - 1179). Inwieweit Straßenanbau im frühen Mittelalter schon eine Rolle spielte, ist nicht bekannt. Im späten Mittelalter ist aber beispielsweise für das südbadische Dorf Britzingen bereits eine Verordnung überliefert, wonach jeder neue Bürger einen Obstbaum an die Straße setzen musste. Um 1604 waren so alle Wege des Dorfes mit Obstbäumen besetzt (LUCKE et al. 1992).

Nach den Verwüstungen des 30-jährigen Krieges galt es die brachliegende Wirtschaft auch durch vermehrten Obstbau wieder empor zu bringen. 1663 erging daher in Württemberg die herzogliche Verordnung, die Landstraßen beiderseits mit Obstbäumen zu besetzen. Die Konzentration der Obstbäume entlang der Straßen hatte einen einfachen Grund. Äcker und Wiesen waren kostbares Land zur Erzeugung der Grundnahrungsmittel. Sie waren zu wertvoll, um die Produktionsfläche für ein paar Obstbäume zu reduzieren. Noch dazu, wo Obst zwar eine geschätzte, aber für den menschlichen Bedarf eine eher kalorienarme Kost darstellte (LUCKE et al. 1992).

Im 18. und 19. Jahrhundert trieben dann zahlreiche Verordnungen der Regierungen in Württemberg den Straßenobstbau systematisch voran. Eine der wichtigsten war die Königlich Württembergische Weg Ordnung vom 23. Oktober 1808. Sie war die Basis für viele weitere Verordnungen und besaß bis ins 20. Jahrhundert hinein Gültigkeit. Schon im Juni desselben Jahres hatte König Friedrich I. verlangt, *dass sämtliche Landstraßen in Unsern Königlichen Staaten mit Obstbäumen besetzt werden sollen, und sowohl dadurch, als durch andere Anordnungen zu erkennen geben, wie sehr Uns die Beförderung und Aufnahme derselben überhaupt angelegen sei*<sup>11</sup>.

Alle Verordnungen ähneln sich inhaltlich sehr. Ein wesentliches Kernstück war die Verpflichtung für Anwärter auf das Bürgerrecht und heiratswillige Einwohner, *... ein biß zwei fruchtbare Bäum auf die Allmanden und Straßen im Feld, ... auf seinen Costen zusetzen und fort zupflantzen ...*<sup>12</sup> (aus dem Jahre 1714). 1756 lautete es etwas konkreter: *Dass sowohl neuangenommene Burgere, als auch gebohrne Burgers Söhne vor ihrer Verheurathung zu Sez- und Erhaltung eines bis zwey Apfel- oder Birn- oder anderer fruchtbarer Bäume auf die Allmanden, sonderlich an den Land-Strassen hin zu beyden Seiten ... in gehöriger Ordnung, auch Nachpflanzung*

---

<sup>11</sup> Allgemeine Verordnung vom 23. Juni 1808, abgedruckt in Lucas (1871).

<sup>12</sup> Generalrescript, die Beförderung der Baumpflanzungen an Allmanden, Wegen und Gütern betreffend, 31. August 1714, abgedruckt in Lucas (1871).

der abgängigen Bäume, ... unnachlässig angehalten werden sollen<sup>13</sup>. Weiterhin beinhalteten die „Rescripte“ genaue Vorschriften zur ordnungsgemäßen Pflege und Nachpflanzung der Bäume und die Festlegung mitunter drakonischer Strafen, die „Baumfrevler“ zu erwarten hatten (s. auch Punkt 6.1.3.). In den meisten Verordnungen waren auch die Nutzungsrechte der Obstbäume festgehalten. Im überwiegenden Fall besaßen die Bürger neben ihrer Setz- und Erhaltungspflicht doch auch die Nutzungsrechte dieser von ihnen gepflanzten Bäume. Nach dem Tod des Mannes ging das Recht auf die Witwe über, doch konnte es nicht nach deren Tod auf die Kinder übertragen werden. Starb also auch die Ehefrau, so fielen von da an die Obsterträge an die Gemeinde<sup>14</sup>.

Die Obstalleen waren zum vielseitigen Wirtschaftsfaktor geworden. In der Allgemeinen Verordnung von 1808 wurde darauf hingewiesen, dass die *Verbesserung, Erweiterung und angemessene Behandlung der Obstbaumzucht* nicht nur der Befriedigung der Bedürfnisse der Bürger diene, sondern es sich mit den reifen oder getrockneten Früchten, ebenso wie mit den Obstweinen auch florierender Innen- und Aussenhandel treiben ließe<sup>15</sup>. Schon 1795 hatte Johann Caspar SCHILLER in seinem Werk „Die Baumzucht im Großen (...)“ eine Rechnung aufgestellt, die den großen monetären Nutzen namentlich des Straßenobstbaus demonstrieren sollte. Dr. Eduard LUCAS (1881), ein berühmter Pomologe<sup>16</sup> seiner Zeit, unterstrich in seinem Buch „Der Obstbau an Staats- und Gemeindestraßen“ die Aussagen Schillers, als er schrieb: *Allein der pecuniäre Nutzen, welchen solche Pflanzungen auf den sonst unbenützt bleibenden Wegstrecken gewähren, ... ist so bedeutend, dass schon aus ökonomischen Rücksichten auf eine rationelle Bepflanzung aller Straßen, ... mit aller Energie Seitens der Regierungen und der Gemeindeverwaltungen gesehen werden sollte, und dann auch besonders darauf, dass diese Straßen womöglich mit Obstbäumen ... bepflanzt werden.*

Als nicht unerheblich galt neben dem Obstertrag auch der Holzertrag. Die Bäume eigneten sich in jedem Fall zumindest als Brennholzlieferanten. Dort wo Obstbäume aus klimatischen oder bodentechnischen Gründen nicht gut gediehen, wurden Waldbäume gepflanzt, von deren günstigeren Wuchseigenschaften man sich raschen Holzertrag versprach (SCHILLER 1795).

Auch die Pflanzung von Weiden, die man regelmäßig schnitt, so dass sich die sogenannte Kopfwidenform ausbildete, hatten zu bestimmten Zeiten der Vergangenheit eine wirtschaftliche Bedeutung. Die Weidenruten nutzte man vor allem als Flecht-

---

<sup>13</sup> Generalrescript wegen der Verpflichtung der neuen Bürger zu Baumpflanzungen auf den Allmanden, 22. Februar 1756, abgedruckt in LUCAS (1871).

<sup>14</sup> Generalrescript die Beförderung der Baumpflanzungen an Allmanden, Wegen und Gütern betreffend, 31. August 1714, abgedruckt in LUCAS (1871).

<sup>15</sup> Allgemeine Verordnung vom 23. Juni 1808, abgedruckt in LUCAS (1871).

<sup>16</sup> Pomologe: Fachmann für Obstbau (Langenscheidt-Redaktion (Hrsg.) 1993)

material, sämtliches Holz als Brennholz. Konkrete Angaben über Weidenanpflanzungen an Wegen und Straßen standen nicht zur Verfügung. Es konnte daher im Folgenden nicht auf die spezielle Bedeutung von Kopfweiden an Straßen und Wegen eingegangen werden. Es ist aber bekannt, dass Weiden, außer an Flüssen, Gräben und Wiesen, auch an Wege und Straßen gesetzt worden waren (PETERS 1996, BRAUN & KONOLD 1998).

Schon Colerus (1566 - 1639) wies den Weiden eine wirtschaftliche Bedeutung zu: *Es kann ihm auch bißweilen ein Hauswirth eine feine Lust machen/auch einen großen Nutz und Frommen mit Weiden schafften/wenn er dieselbige zeuget/oder auf sein Grund und Boden setzet* (zit. nach BRAUN & KONOLD 1998). Im 18. Jahrhundert erfolgten vermehrt Aufforderungen zu Weidenpflanzungen. BRAUN & KONOLD (1998) leiten dies von der zunehmenden Holznot jener Zeiten ab. Bevölkerungswachstum, erhöhter Bedarf in der Landwirtschaft und in den Gewerben, hoher Wildbestand u.a. führten zu starker Holzverknappung. Darüber hinaus gehörten die Wälder oft weltlichen oder geistlichen Landesherrn. Weiden aber befanden sich meist auf Gemeinde- oder Privatgrund und standen so den Gutsbesitzern und Bauern zur Verfügung. 1745 wurde in Baden-Württemberg ein General-Rescript erlassen, welches gezielt die Pflanzung von Weiden, ihre Köpfung und ihre Nutzung zur Brennholzgewinnung forderte. Eine vermehrte Pflanzung von Kopfweiden wurde aus denselben Gründen auch in den nächsten Jahrzehnten propagiert und 1805 schrieb WEISE (zit. nach BRAUN & KONOLD 1998): *Die Kopfholzwirtschaft ist fast der einzige und vorzüglichste Behelf für Gegenden, welche an Brennholz Mangel leiden, ....* Ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nahm die wirtschaftliche Bedeutung der Kopfweiden in ihren verschiedenen Verwendungsbereichen ab. Nach und nach ersetzten die neuen Energieträger Kohle, Öl und Gas das bislang verwendete Holz. Außerdem konnte der großflächige Anbau von Flechtruten aus Stockausschlägen den gestiegenen Bedarf an Weidenruten als Flechtmaterial besser abdecken. Mit dem Wechsel der Weinbauern zu Drähten und Plastikklammern beim Anbinden der Weinreben verschwand in den vergangenen drei Jahrzehnten schließlich eine der letzten größeren Einsatzmöglichkeiten von Weidenruten (BRAUN & KONOLD 1998).

Es gab noch einen weiteren Wirtschaftszweig, der mittels fürstlicher Anordnungen endlich zur Blüte gebracht werden sollte: die Seidenkultur. Im Oktober 1755 erließ Herzog Karl Eugen von Württemberg ein Dekret, in dem er die beidseitige Bepflanzung aller neu erstellten Landstraßen mit Maulbeerbäumen verfügte<sup>17</sup>. Ein halbes Jahr später wollte er die Obstpflanzungen sogar nur noch dort durchgeführt wissen, wo keine Maulbeerbäume gedeihen konnten<sup>18</sup>. Die Blätter der Maulbeerbäume benö-

---

<sup>17</sup> Generalrescript, die Pflanzung von Maulbeerbäumen an Landstraßen betreffen, 23. October 1755, abgedruckt in LUCAS (1871)

<sup>18</sup> Generalrescript wegen der Verpflichtung der neuen Bürger zu Baumpflanzungen auf den Allmanden, 22. Februar 1756, abgedruckt in LUCAS (1871)

tigte man als Futter für die Raupen der Seidenspinner (Fam. *Bombycidae*), deren Gespinst zu Seide verarbeitet wurde (dtv-Lexikon, Band 16, 1995). Bei den zahlreichen baden-württembergischen Verordnungen des 18. Jahrhunderts, in denen das Setzen fruchttragender Bäume befohlen wurde, waren nicht selten die Maulbeerbäume mit eingeschlossen. Man konzentrierte sich dabei auf den Weißen Maulbeerbaum (*Morus alba*), da die Blätter des Schwarzen Maulbeerbaumes (*Morus nigra*) eine für die Seidenraupen zu rauhe Behaarung aufwiesen (BARTELS 1993).

Über die weitere Entwicklung des Straßenanbaus fruchttragender Bäume im 19. und der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts gibt es nur unzureichende Belege.

#### **4.4.3 Die wirtschaftliche Bedeutung der Straßenalleen heute**

Obwohl es kurz- und mittelfristig durchaus Erfolge in der deutschen Seidenproduktion zu verzeichnen gab, stellte sich der Anbau der Maulbeerbäume langfristig als zu kostenintensiv und zu unsicher heraus. Ausschlaggebend hierfür waren die häufigen klimatisch bedingten Ausfälle der Bäume. Somit ist von den Pflanzungen der letzten Jahrhunderte nahezu nichts übriggeblieben. Sowohl etliche Fürsten, als auch Hitler, der für die Fallschirmproduktion erneut einen systematischen Anbau befohlen hatte, mussten den Wunsch nach „Seidenautarkie“ schließlich aufgeben (THIRY mdl.).

Auch die Waldbäume entlang der Straßen dienen nicht mehr der Holzerzeugung. Anfallendes Holz wird wohl als Brennholz verwertet, ansonsten stehen aber ästhetische, ökologische oder geschichtliche Gründe für ihr Fortbestehen im Vordergrund. Das „Merkblatt Alleen“ des Bundesministers Für Verkehr (1992) schließt eine Nutzung von Alleen unter holzwirtschaftlichen Gesichtspunkten sogar nachdrücklich aus.

Der vom Stuttgarter Landtag 1957 verabschiedete „Generalplan für die Neuordnung des Obstbaus in Baden-Württemberg“ bedeutete in diesem Bundesland den Niedergang der Obstproduktion im Hochstammverfahren. Im Zuge der Intensivierung der landwirtschaftlichen Produktion wurden Hochstämme in Streuobstwiesen und Alleen, die aufwendige Pflege- und Erntetechniken verlangten, unrentabel. Das Niederstammverfahren im Plantagenbetrieb setzte sich durch. Laut LUCKE et al. (1992) wurden zwischen 1958 und 1978 in der Bundesrepublik Deutschland so gut wie keine Obsthochstämme mehr in der offenen Landschaft gepflanzt. Diese allgemeinen Entwicklungstendenzen betrafen auch die Straßenobstbäume. Nennenswerter Straßenobstbau in Baden-Württemberg existiert heute nur noch in Regionen mit nach wie vor praktizierter Mostherstellung, wie beispielsweise im schwäbischen Raum und am Bodensee. An Sorten dominieren hier verschiedene Mostbirnen- und Mostapfelsorten, mit regional unterschiedlichen Anbauswerpunkten (SCHNEIDER 1999 mdl.).

Dagegen besitzt der Straßenobstbau beispielsweise im Bereich Breisgau-Hochschwarzwald, Tuniberg, Markgräflerland und Kaiserstuhl *keinerlei Bedeutung mehr*

*und ist als reine Spielerei zu bezeichnen* (Obst- und Gemüsevertrieb Südbaden GmbH Freiburg 1999 mdl.). Für den Bereich des Landratsamts Freiburg Breisgau-Hochschwarzwald gilt dies in gleichem Maße. Restbestände existieren noch in Seitentälern oder der Vorbergzone des Schwarzwaldes. Sie dienen ausschliesslich der Selbstversorgung. Vereinzelt gehen sogar Anträge auf Förderung von straßenbegleitenden Obstbaumpflanzungen im Landratsamt ein. Es handelt sich hierbei um Feldwege, kleinere Verbindungsstraßen u.ä., die mit bewährten bodenständigen Sorten zur Eigenversorgung besetzt werden sollen. Das Landratsamt bezuschusst solche Pflanzungen mit 50%. Bei den dafür empfohlenen Obstsorten handelt es sich beispielsweise um den Himbeerapfel, den Purpurroten Zwiebelapfel, die Fässlebirne, die Pastorenbirne, die Dollenseppler-Kirsche, die Schwarze Königin-Kirsche, die Deutsche Hauszwetsche und die Kandeler Zuckerzwetsche. Von extremem Rückgang sind diese Sorten nicht betroffen.

Allgemein aber muss festgehalten werden, dass der Straßenobstbau in dieser Region als sehr nebensächlich einzustufen ist und für den Handel keinerlei Bedeutung hat (SCHNEIDER & FIEDLER 1999 mdl.).

## 5 Baumartenwahl und Funktion

### 5.1 Allgemeine Funktionen

In diesem Kapitel sollen Funktionen von Alleen erläutert werden, die sich lediglich aus dem Individuum Baum heraus begründeten und nicht an eine spezielle Baumart gebunden waren.

#### 5.1.1 Schutz und Markierung der Straße

Eine Bepflanzung zum Schutz für den Straßenbelag war vor allem solange nötig, wie dieser aus Kieslehm oder Schotter bestand. Die Bäume am Rand verhinderten eine völlige Austrocknung, die ansonsten zu schlimmen Folgen für den gesamten Straßenkörper geführt hätte (PETERS 1996). Ausserdem dienten sie der Verstärkung und Befestigung der Böschung und der Entwässerung des Unterbaus (KNAPP 1999). Doch eine straßenbautechnisch verträgliche Bepflanzung erforderte das Einhalten eines komplizierten Gleichgewichts. Es galt eine extreme Austrocknung zu verhindern und dabei keine totale Verschlämmung zu provozieren (PETERS 1996).

In Verordnungen legte man deshalb genaue Abstände sowohl zwischen den Bäumen als auch von den Bäumen zum Fahrbahnrand fest, an die sich jeder zu halten hatte. König Friedrich I. von Württemberg (1754 - 1816) forderte in seiner Weg Ordnung von 1808 24 Schuh<sup>19</sup> Entfernung zwischen einander und mindestens 6 Schuh zum äussersten Grabenrand<sup>20</sup>.

In einem Erlass der Königlichen Section des Straßen-, Brücken- und Wasserbau-Wesens von 1816 wurden diese Anweisungen wiederholt, strengere Absätze dazugefügt und das Ganze zur „unabweichlichen Norm“ deklariert. 24 Schuh durften nun in keinem Fall mehr unterschritten werden, bei schmälere Chausseen erhöhte man auf 36 Schuh und die Bäume mussten über Kreuz gepflanzt werden. Wie schon 1808 mussten ausserdem junge Pflanzungen auf Kosten der Eigentümer gegebenenfalls versetzt werden<sup>21</sup>. Zusätzlich wurden die Besitzer in zahlreichen Verordnungen wiederholt dazu aufgefordert, die Bäume regelmäßig und kräftig auszulichten, um Sonnenstrahlen und Luftzug ungehinderten Durchtritt zu ermöglichen<sup>22</sup>. Aufgrund ihrer schlanken Wuchsgestalt empfahlen sich die Arten *Populus nigra „italica“* und *Quercus robur „fastigiata“*, die Pyramidenpappel und die Säuleneiche, um Kieslehm- oder Schotterdecken optimal zu schützen (HAECKEL 1931, zit. nach PETERS 1996). Mit zunehmender Pflasterung kamen schliesslich auch vermehrt großkronige Bäume in

---

<sup>19</sup> Ein Schuh entsprach damals 28, 64902 cm (KLIMPERT 1896).

<sup>20</sup> Königlich Württembergische Wegordnung von 1808, abgedruckt in WÜRTZ (1970)

<sup>21</sup> Erlaß der Königlichen Section des Straßen-, Brücken- und Wasserbau-Wesens, 28. August 1816, abgedruckt in LUCAS (1871)

<sup>22</sup> Erlaß des Königlichen Ministeriums des Innern an die Königlichen Kreisregierungen, 23. November 1828

Betracht, da die Gefahr des Aufweichens der Fahrbahndecke hier nicht mehr gegeben war.

Ein sehr wichtiger Zweck von Alleepflanzungen in einer Zeit ohne Schilder, Straßenbeleuchtung und dergleichen lag in der Markierung der Wege. Friedrich der Große wünschte 1754 aus diesem Grund die Bepflanzung aller übergeordneten Heer- und Poststraßen seines Reiches (HAECKEL 1932).

König Friedrich I. sah eine besondere Funktion der Allee in der Markierung schnee-verwehter Wege und liess dort, wo die Straßenbäume nicht groß genug waren, zur Verstärkung große Stangen aufstellen<sup>23</sup>.

Ganz generell waren parallele Baumreihen das ganze Jahr hindurch Lenkung bei Nacht, dienten als Wegweiser in der Landschaft und als Orientierung im Raum, nahmen die Morphologie des Geländes für den Reisenden vorweg und verhinderten in Kurven ein Herabstürzen des Fuhrwerks in den Graben. Durch sie konnten Unfälle und ein Verfehlen des Ziels verhindert werden (PETERS 1996). Auch in der neueren Forschung setzte man sich mit den Funktionen von Straßenalleen auseinander. Für den Autofahrer von heute haben sie neue Aufgaben übernommen. Als wichtigste wären zu nennen: Bekämpfung von Ermüdungserscheinungen am Steuer durch visuelle Reize, Blendschutz, Sichtschutz für Anwohner und Windschutz (BUCHWALD & ENGELHARDT 1973).

### 5.1.2 Gestaltung des Raumes und Erholung der Menschen

Die Aufgabe, Räume und Strukturen zu schaffen, fiel den Alleen in besonderem Maße in den Barockgärten zu. Mit ihnen schuf man leitende Wandelgänge, die zur Kommunikation genauso einluden wie zur persönlichen Abgrenzung. Für das Wohlbefinden der adligen Gesellschaft waren aber noch zwei andere Dinge wesentlich: der Anblick schöner Bäume und ein ausreichender Schattenwurf. Noch 1833 verlangte Hermann Fürst von Pückler-Muskau für die Auffahrten zu großen Palästen Baumarten ... *welche eine schöne Form haben, Schatten geben und Dauer besitzen, ....* Gleichgültig in welcher Epoche, im Barock oder der Zeit der Landschaftsgärten und Verschönerungsmaßnahmen, Alleen wurden stets dazu genutzt, um die Umgebung zu gliedern, sie durch ihre Existenz zu verschönern und Nutzen aus ihnen zu ziehen (HAGEL 1987). Anfangs kam dies nur der Herrschaft zugute, später forderte man öffentlich, den einfachen Bürgern mit *tausenden von Baumalleen* einen optischen Genuss zu bereiten und sie so dafür zu entschädigen, dass ihnen die Fürstengärten zum erholsamen Spaziergehen verschlossen waren (SCHILLER 1795). Immer spielte bei der Anlage von Alleen der Wunsch nach Schatten eine Rolle. Ob nun innerhalb

---

<sup>23</sup> Königlich Württembergische Wegordnung von 1808, abgedruckt in WÜRTZ (1970)

der Gärten oder ausserhalb, die *Nothwendigkeit des Schattens und Anmuth empfehlen die Bepflanzung ...* (HIRSCHFELD 1779).

Im Vorfeld der Städte und später in den Städten selbst bekamen Alleen die Funktion von Volksspaziergängen. Durch sie wurden die Menschen zum Promenieren ange-regt, was wiederum den gesellschaftlichen Umgang miteinander förderte. VON SCKELL (1825) stellte positiv heraus, dass man sich in den prachtvollen Alleen so wunderbar zahlreich in bunten Reihen bewegen könne und zwar ohne sich jemals aus den Augen zu verlieren, wie das bei den geschlängelten Wegen der Fall wäre. Noch heute laden Stadtalleen zum Spazieren ein. Ebenso wichtig jedoch sind sie als mildernde Elemente zwischen den harten Betonbauten, um so das Stadtbild für den Betrachter und Bewohner lebendiger und weicher zu machen. Sie bringen mit ihren markanten Veränderungen im Jahreszeitenwechsel etwas natürliche Wirklichkeit zu den Bürgern und bilden ausserdem genauso räumliche Strukturen und Leitlinien wie in den Gärten und Landschaften (BALDER et al. 1997).

### 5.1.3 Hygienische und ökologische Funktionen

Wirkliche hygienische Bedeutung erlangten die Straßenalleen nur in den Städten. Zwar hatte SCHILLER (1795) schon angeführt, dass Regionen ohne Baumbewuchs *niemal so gesund seyn (werden), als solche, wo sich die Luft an Gebürgen, Wäldern und andern Bäumen anstossen und sich reinigen kann*, doch ging aus der ausgewerteten Literatur hervor, dass die Chausseen bis ins 20. Jahrhundert in der Regel aus wirtschaftlichen, ästhetischen oder straßenbautechnischen Gründen bepflanzt worden waren, nicht aber um gezielte Luftverbesserungsmaßnahmen durchzuführen. Innerhalb der Ballungsräume fasste die Erkenntnis über eine reinigende Wirkung von Straßenbäumen erst ab dem späteren 19. Jahrhundert richtig Fuß. Als die Verschönerungsvereine die städtische Bepflanzung vorantrieben, war eine ihrer Motivationen die Befriedigung der „Bedürfnisse nach Gesundheitspflege“. Man verlangte erneut nach Schatten, zusätzlich nun aber auch nach Erhöhung der Luftfeuchtigkeit und nach Staub- und Lärmschutz. Erreichen wollte man dies mittels groß angelegter Pflanzungen auf allen Plätzen und Straßen der Städte. Da dies auch etliche Nachteile bot, kam es nur zu einer vergleichsweise geringen Umsetzung der zahlreichen Forderungen (HENNEBO 1982). Dennoch wurde die Etablierung des Stadtgrüns, allem voran die beidseitige Bepflanzung der Straßenzüge, bis heute weiterhin konsequent vorangetrieben und fortentwickelt.

Darüber hinaus bilden Alleen ökologisch wertvolle Kleinbiotope. Sie stellen Lebensräume für Käfer, Insekten, Kleinsäuger und Vögel dar, für die sie Singwarten, Brutplätze, Wohnstube und Nahrungsquelle zugleich sind. Eine wichtige Rolle kommt ihnen als Element der Biotopvernetzung zu, was um so mehr Bedeutung bekommt, je strukturärmer die Landschaft ist. Verschiedene Untersuchungen u.a. von KINTZEL

(1970) und KRÄGENOW (1973) zeigten, dass für zahlreiche Vogelarten, wie zum Beispiel Ammern, verschiedene Finkenarten, Ortolane, aber auch mehrere Fledermausarten Straßenbäume wichtige Bestandteile ihres Lebensraumes sind und eine Entfernung derselben auch zu einem Schwund der Individuenzahl dieser Arten führte (zit. nach LEHMANN 1994).

## 5.2 Die Großbaumalleen

### 5.2.1 Verwendete Baumarten

Als Großbäume sind im Folgenden alle seit der römischen Herrschaft in Deutschland heimischen Baumarten, die keine wirtschaftlich bedeutungsvolleren Früchte produzieren, zu verstehen. Sie werden in der Literatur im allgemeinen auch als Waldbäume bezeichnet.

Alleen aus Großbäumen begründete man sowohl innerhalb von Residenzgärten und Städten als auch entlang von Palastauffahrten oder Landstraßen. Für die herrschaftlichen Gartenanlagen forderte D'Argenville (1680 - 1765) zur Betonung der Weghierarchie, für die zentralen Hauptachsen stattliche, repräsentative, für die weniger bedeutsamen Nebenwege dagegen niedrigere, weniger imposante Baumarten (zit. nach ANDREAE 1991). Da für die Monarchen gestalterische Zwecke im Vordergrund standen, achtete man bei der Wahl des weiteren auf einen aufrechten und gleichmäßigen Wuchs, eine hübsche Rinde und eine reiche, spät fallende Belaubung (ANDREAE 1991). Fürst VON PÜCKLER-MUSKAU (1833) verlangte zusätzlich als Eignungskriterium eine lange Lebensdauer und beschränkte seine Empfehlungen deshalb auf Ulmen, Eichen, Linden, Kastanien und Ahorne. VON SCKELL (1825) empfahl für die Auffahrten zu den Palästen u.a. Rosskastanie (*Aesculus hippocastanum*), Holländische Linde (*Tilia europaea*), Gemeine Esche (*Fraxinus excelsior*), Stieleiche (*Quercus robur*), Spitzahorn und Bergahorn (*Acer platanooides* und *Acer pseudoplatanus*), Silberpappel und Schwarzpappel (*Populus alba*) und (*Populus nigra*), Rotbuche (*Fagus sylvatica*) Esskastanie (*Castanea sativa*) und Hainbuche (*Carpinus betulus*), deren hohen, schlanken Wuchs er so schätzte, da er den Blick auf die Landschaft nicht versperrte, ein Aspekt, der ihm bei Auffahrten mit gewundener Wegführung besonders wichtig erschien.

In klimatisch ungünstigen Gebieten oder wo es die schlechten Bodenverhältnisse verhinderten, traten die Waldbäume an die Stelle der Straßenobstreihen entlang der Landstraßen<sup>24</sup>. Man griff dabei auf die oben schon mehrfach genannten Arten zurück, erweiterte das Spektrum aber um die Nadelhölzer. SCHILLER (1795) riet

---

<sup>24</sup> Königlich Württembergische Wegordnung von 1808, abgedruckt in WÜRTZ (1970)

trotzdem, nur dort auf sie auszuweichen, wo weder Obst- noch Laubgehölze gut wüchsen, die Bepflanzung der Landstraßen jedoch nicht abbrechen sollte. Trafen diese Sachverhalte ein, so hielt er Kiefer (*Pinus sylvestris*), Weisstanne (*Abies alba*), Fichte (*Picea abies*) oder Europäische Lärche (*Larix decidua*) für eine angemessene Straßenbegleitung, immer vorausgesetzt die jeweiligen Standortbedingungen ließen es zu.

Um auch schlechte, nasse Böden nicht ungenutzt zu lassen, empfahl man dort als geeignete Bepflanzung neben Pappeln vor allem Weiden. Hauptsächlich förderte man dies entlang von Gräben und Gewässern, aber auch entlang von Feldwegen und kleineren Gemeindestraßen in Niederungsgebieten. Diese Weiden wurden regelmäßig geköpft, so dass sich die für den Landschaftsraum „Niederung“ typischen Kopfweidenalleen herausbildeten (PETERS 1996).

Baumartenempfehlungen für Alleeneupflanzungen an Ausserortsstraßen erfolgten auch in neuerer Zeit. 1992 empfahl der Bundesminister Für Verkehr für solche Pflanzungen entlang von Landstraßen heimische, dem jeweiligen Standort angepasste Baumarten und von diesen besonders Spitzahorn (*Acer platanoides*), Bergahorn (*Acer pseudoplatanus*), Schwarzerle (*Alnus glutinosa*), Sandbirke (*Betula pendula*), Moorbirke (*Betula pubescens*), Rotbuche (*Fagus sylvatica*), Gemeine Esche (*Fraxinus excelsior*), Traubeneiche (*Quercus petraea*), Stieleiche (*Quercus robur*), Winterlinde (*Tilia cordata*) und Mehlbeere (*Sorbus aria*).

Für die Bepflanzung der Stadtpromenaden und Parkalleen fiel die Wahl zunächst auf das Naheliegendste: die bekannten und bewährten Linden, Kastanien, Ulmen, Eichen, seltener auch Buche und Eberesche (HENNEBO 1979). Mitte des 19. Jahrhunderts hatte man in Frankreich das Repertoire bereits um die Silberlinde (*Tilia tomentosa*), Holländische Linde (*Tilia x euchlora*), Götterbaum (*Ailanthus altissima*), Schnurbaum (*Sophora japonica*) u.a. erweitert. Deutschland zog in dieser Entwicklung nach und gegen Ende des 19. Jahrhunderts bestand eine regelrechte „Ausländersucht“, wie ANDREAE (1991) bemerkte. So wurden beispielsweise neben den bereits genannten Arten noch Geweihbaum (*Gymnocladus dioica*), Blauglockenbaum (*Paulownia tomentosa*), Christudorn (*Gleditsia triacanthos*) und Tulpenbaum (*Liriodendron tulipifera*) entlang der Stadtstraßen gesetzt (ANDREAE 1991). Oft orientierte sich dabei die Wahl der Baumart lediglich an ästhetischen Gesichtspunkten und nicht an Nutzen oder Eignung der Art (STÜBBEN 1890, zit. nach ANDREAE 1991).

Heute werden beide Gesichtspunkte berücksichtigt. Durch Züchtung und zunehmende Forschung können heute die an die jeweilige Situation am besten angepassten Baumarten anhand eines Kataloges ausgesucht werden. Für die Bepflanzung im städtischen Bereich achtet man daher vor allem auf erhöhte Widerstandskraft gegen Luftschadstoffe, kleinen Wuchs und Schönheit (ARBEITSKREIS STRAßENBÄUME 1995).

### 5.2.2 Funktionen der Baumarten

Von der enormen Wichtigkeit, die man den Alleen im Barock beimaß, profitierten in erster Linie die Großbaumalleen. Linden, Kastanien, Eichen, Buchen, Ahorne – dies waren große, ausdrucksstarke und majestätische Baumgestalten, die königliche Macht und Stärke ausreichend symbolisieren konnten. Dazu kam deren starke Kronenentwicklung, der der Adel sein begehrtes Schattendach verdankte, welches auch bei kurzen Schauern gute Dienste tat. Ausreichend Schatten zu gewährleisten und durch eine schöne Gestalt und schönes Laub den herrschaftlichen Garten zu schmücken, waren die Aufgaben, die die Alleen in den Barockgärten erfüllen mussten (HIRSCHFELD 1779 und D'ARGENVILLE 1715, zit. nach ANDREAE 1991). In der Umgebung des Schlosses entlang der Auffahrten und sollten auffallende Baumarten ausserdem die Macht des Herrschers symbolisieren (VON SCKELL 1825).

Die Pflanzung von Kopfweiden war von großem praktischen Nutzen. Das Astwerk, das bei jedem Rückschnitt anfiel, fand vielerlei Verwendung. Verschiedenste Flechtwaren, zum Beispiel Körbe, liessen sich wegen ihrer Biegsamkeit und Elastizität gut aus Weidenruten herstellen. Ebenso gut eigneten sich diese zum Anbinden von Rebstöcken oder jungen Bäumen und zur Befestigung von Maiskolben und Tabakpflanzen (BRAUN & KONOLD 1998). Neben der Herstellung häuslicher Gerätschaften diente das Flechtmaterial auch zum Ausflechten des Fachwerks (PETERS 1996). Sehr wichtig war das Weidenholz im 19. Jahrhundert zur Deckung des Brennholzbedarfs. Der geringeren Qualität des Weidenholzes - die Glut hielt nicht lang - stand die hohe Produktivität der Weiden gegenüber. Ausserdem verwendete man Weidenäste als Faschinen im Wasserbau, fütterte das Vieh im Winter mit dem getrockneten Laub und stellte Tischler- und Drechslerwaren aus Weidenholz her. Den Mulm, das Erd- und mehr oder weniger zersetzte Holzmaterial auf dem Kopf der Weiden, wurde als Dünger eingesetzt (BRAUN & KONOLD 1998).

Die Großbaumalleen der Städte waren Alleen mit unterschiedlichen Funktionen. Baumbestandene Wälle konnten Naturverbundenheit vermitteln und gestressten Städtern zu jeder Jahreszeit angenehme Erholung verschaffen. Alleen waren Verzierung des Stadtbildes, kommunikativer Mittelpunkt und Treffpunkt zum Spazierengehen (HENNEBO 1979). Selbst HIRSCHFELD (1779), der nicht gerade als Alleenliebhaber bekannt war, würdigte sie speziell für ihre Rolle im gesellschaftlichen Leben: *Man will sich sehen und sich finden; ebene, offene, gerade und breite Gänge und Alleen befördern diese Absicht, und noch eine andere, die Verhütung aller Unordnung unter der vermischten Menge.* Hasche (1781 - 1783) nannte die Allee gar *ein wesentliches Stück einer schönen und gesunden Stadt* (zit. nach HENNEBO 1979).

Ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts maß man der Lufthygiene in Ballungsräumen größere Bedeutung zu. Bis heute schätzt man die Fähigkeiten der Bäume zur Ausfilterung von Stäuben und Aerosolen, ihre Sauerstoffproduktion, die Aufnahme

von Kohlendioxid, ihre Eigenschaften der Luftkühlung und der Erhöhung der relativen Luftfeuchtigkeit und darüber hinaus ihren Schatten als Schutz vor zu hoher Strahlungsintensität (BALDER et al. 1997).

## 5.3 Die Obstbaumalleen

### 5.3.1 Verwendete Baumarten

In den amtlichen und herrschaftlichen Verordnungen der vergangenen Jahrhunderte wurden keine speziellen Arten vorgeschrieben, die es anzupflanzen galt. Lediglich fruchttragende Bäume wurden verlangt, gelegentlich konkretisierte man es auf Apfel- und Birnbäume. Konkrete Sortenempfehlungen und eine gezielte Sortenzucht erfolgten dagegen durch die Pomologen. Im 19. Jahrhundert war einer der bekanntesten unter ihnen der württembergische Pomologe Dr. Eduard Lucas, der mehrfach Listen geeigneter Obstsorten in seinen Büchern veröffentlichte. Wiederholt wies er darauf hin, welche unterschiedlichen Standortsansprüche zwischen den verschiedenen Arten bestanden und mahnte zu ihrer Berücksichtigung bei der Wahl des Pflanzortes (LUCAS 1871 und 1881).

An Birnensorten empfahl er für den Straßenobstbau u.a. die Colomas Herbstbutterbirn, Wildling von Montigny, Englische Sommerbutterbirn, Trockner Martin, Wittenberger Glockenbirn, Normännische Bratbirn, Wolfsbirn und die Weilersche Mostbirn. Bei den Apfelsorten hielt er unter anderem den Uelzenerapfel, Boikenapfel, Lütticher Rambour, Goldgelbe Sommer-Reinette, Schwarzschilder Kohlapfel, Gelber Edelapfel, Weisser Winter-Taffetapfel, Parkers Pepping für den Anbau entlang von Straßen für geeignet. Für Kirschbäume empfahl er, sich an lokale Sorten zu halten, nach denen man sich vor Ort erkundigen sollte. Was den Zwetschgen- und Pflaumenanbau betraf, so riet er vor allem an Nachbarschafts- und Ortsstraßen zur Pflanzung der veredelten Hauszwetschge, wohingegen er von Pflaumen generell eher abriet, da sie zum Dörren und zur Branntweinherstellung nicht so gut geeignet waren. Des weiteren erwähnte er noch, ohne Angabe von Sorten, den Weichselkirschen-, Walnuss- und Esskastanienanbau entlang der Land- und Staatsstraßen. Die beiden letzten beschrieb er jedoch als eher seltene Sonderfälle, da Walnußbäume zu großer Kronenentwicklung tendierten und Eßkastanien zum Gedeihen ein sehr warmes Klima benötigten (LUCAS 1881).

In erster Linie praktizierte man den Straßenobstbau also mit Apfel-, Birn-, Kirsch- und Zwetschgenbäumen. LUCAS (1881) führte diese Arten als die üblichen, in ganz Deutschland verbreiteten Straßenpflanzungen an. Man verwendete größtenteils Baumschulpflanzen, da bei ihnen das Risiko des Nichtgedeihens geringer eingeschätzt wurde. Für die Bauern billiger und weniger aufwendig waren jedoch die Wildlinge, die sie in den Wäldern gewannen, an die Straßen setzten und später versuch-

ten zu veredeln. Von den Pomologen wurde dies abgelehnt, von der adeligen Herrschaft aber zuweilen unterstützt (LUCAS 1871 und Königlich Württembergische Wegordnung von 1808, abgedruckt in WÜRTZ 1970).

Bereits im Verlauf des 19. Jahrhunderts veränderte sich der Sortenanbau vor dem Hintergrund ökonomischer Überlegungen. LUCAS (1881) bezeichnete es gar als ein „Aussterben von Sorten“, von dem vor allem Birnenbäume betroffen waren. Eine Reihe alter Birnensorten, darunter die Frühe Wasserbirn, Zweibutzenbirn, Nägelesbirn und Sommerzuckerbirn, mussten anderen wertvolleren Mostbirnen und edleren Tafelbirnen weichen. Ihres geringen Ertrages wegen verschwanden bei den Apfelsorten unter anderem der Ulmer Apfel, der Mohrenapfel, der Schnabelapfel und der Blauapfel.

### 5.3.2 Funktionen der Baumarten

Der Apfelbaum ist und war sicherlich einer der am vielfältigsten nutzbaren Obstbäume. Die Mostäpfel nutzte man zur Herstellung von Saft, Wein und Nektar, aus den Kochäpfeln machte man Mus, Kompott, Apfelkraut, Gelee und Kuchen. Man dörnte sie, brannte Schnaps oder stellte Obstessig her. Die Blüten boten neben einer Verschönerung der Landschaft auch eine gute Nahrungsquelle für die Bienen. Das Holz wurde in früherer Zeit in der Drechslerei und Kunstschreinerei zur Herstellung von Stielen, Griffen, Spindeln und ähnlichem verwendet (LUCKE et al. 1992).

Die Verwendung der Birnen entsprach in etwa der der Äpfel. Auch sie mostete man oder brannte Birnenschnaps. Lange war es üblich, dem Apfelmast bis zu 30% Birnenmost zuzusetzen, da dessen höherer Gerbstoffgehalt u.a. eine längere Haltbarkeit ermöglichte.

Neben Birnen zum Rohverzehr gab es Kochbirnen und Einmachbirnen, die zu wichtigen Wintervorräten verarbeitet wurden. Gedörnte Birnenschnitze waren eine willkommene Abwechslung im engen winterlichen Ernährungsspektrum, welches noch durch Birnenkraut als Brotaufstrich bereichert wurde. Zwar galten die Blüten der Birnbäume nur als mäßige Bienenweide, dafür schätzte man ihr Holz um so mehr. Man fertigte Musikinstrumente daraus, ausserdem Holzschnitte und man schwärzte es, um Ebenholz so perfekt wie möglich zu imitieren (LUCKE et al. 1992).

Der Anbau von Kirschen, Pflaumen und Zwetschgen hatte seinen wesentlichen Zweck in der Herstellung von Obstschnäpsen. Am bedeutendsten waren daher die sogenannten Brennkirschen, -pflaumen und -zwetschgen. Eines der berühmtesten „Wässerchen“ ist bis heute das „Schwarzwälder Kirschwasser“. Daneben gab es natürlich jeweils noch Sorten, die zur Saftgewinnung, den Verkauf oder den Haus-

gebrauch verwendet wurden. Hierzu gehörten die Sauerhäner-Kirsche oder Wagenheims Frühzwetschge (LUCKE et al. 1992).

Im Gegensatz zum oben genannten Brennobst wurden Walnüsse ihrer gehaltvollen Früchte und ihres wertvollen Holzes wegen gepflanzt. Walnüsse waren wichtige Fett-, aber auch Vitaminlieferanten, worauf man besonders in schlechten Zeiten angewiesen war. Nussholz galt ausserdem schon damals als eines der wertvollsten und edelsten Hölzer, dessen schöne Maserung vor allem in der Furnierherstellung beliebt war. Auch die Waffenindustrie verlangte Nussholz, denn fast alle Gewehrschäfte wurden daraus gefertigt. Sehr ähnlich verhielt es sich mit der Esskastanie, deren nährstoffreiche Früchte als Ergänzung zur täglichen Kost gesammelt wurden. Darüber hinaus schätzten die Imker ihren Pollen- und Nektarreichtum sehr und ihre stark gerbstoffhaltige Rinde nutzten die Gerber zur Behandlung von Sohlenleder. Ihr Holz fand so vielseitige Verwendung wie zum Beispiel als Rebstecken, Mostfass, Fußboden, Eisenbahnschwelle, aber auch im Möbel- und Kirchenbau (LUCKE et al. 1992).

Straßenobst stellte ausserdem eine zusätzliche Erwerbsquelle dar. Die Erträge waren mitunter durchaus nicht unerheblich, so erzielte das Land Hannover im Zeitraum von 1875 - 1877 durchschnittlich 50 Mark pro Kilometer bepflanzter Strecke. Stellenweise deckten diese Einnahmen sämtliche Erhaltungskosten der Straßen und bedeuteten darüber hinaus wichtige Finanzquellen für die Gemeinden, die durch sie ihre Steuerlast mindern konnten (LUCAS 1881).

## 5.4 Die Exotenalleen

### 5.4.1 Verwendete Baumarten

Unter die Einteilung Exoten fallen im Folgenden alle nicht heimischen Baumarten, einschliesslich der Baumarten, die von den Römern in das Gebiet des heutigen Deutschland eingeführt wurden.

Als der sicherlich bekannteste Alleebaum ausländischen Ursprungs dürfte die Pyramiden-Pappel (*Populus nigra* „*Italica*“) gelten. Sie wurde in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts in der Lombardei gefunden und verbreitete sich von dort in ganz Westeuropa, wo sie zu einem beliebten Alleebaum, sowohl entlang der Landstraßen, als auch innerhalb der Gärten wurde (BARTELS 1993). Ein anderer aus wirtschaftlichen Gründen sehr begehrter Exot waren die beiden Arten des Maulbeerbaums *Morus alba* und *Morus nigra*. Die aus Zentralasien und Persien stammenden Arten kamen im 17. Jahrhundert als Kulturformen nach Deutschland (BARTELS 1993).

Die Ahornblättrige Platane (*Platanus x acerifolia*), die zu einem der häufigsten Stadtstraßenbäume werden sollte, ist das Produkt einer Kreuzung zwischen *Platanus occidentalis* aus dem östlichen Nordamerika und *Platanus orientalis* aus Südeuropa bzw. Westasien. Man nimmt an, dass sie in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts in England entstand und von dort aus Europa „eroberte“ (BARTELS 1993).

Ein regelrechter „Exotenansturm“ auf Deutsche Straßen fand bekanntlich Ende des 19. Jahrhunderts statt. Man importierte, züchtete und forschte und erweiterte so stetig das Sortiment. Den überwiegenden Teil dieser neuen Alleebäume pflanzte man innerhalb der Städte und so ist es bis heute geblieben (ANDREAE 1991). Ohne eine zeitliche Abfolge ihrer Verwendung zu berücksichtigen, kann man folgende Arten als die bis heute gängigsten Exoten-Alleebäume zusammenfassen (ANDREAE 1991 und PETERS 1996):

Ahornblättrige Platane	<i>Platanus acerifolia</i>
Amberbaum	<i>Liquidamber styraciflua</i>
Amerikanische Roteiche	<i>Quercus rubra</i>
Baumhasel	<i>Corylus colurna</i>
Blauglockenbaum	<i>Paulownia tomentosa</i>
Blut-Pflaume	<i>Prunus cerasifera</i> „Nigra“
Echte Kugelakazie	<i>Robinia ps.</i> „Umbraculifera“
Falscher Christusbaum	<i>Gleditsia triacanthos</i>
Fächerblattbaum	<i>Ginkgo biloba</i>
Flügelnuss	<i>Pterocarya fraxinifolia</i>
Götterbaum	<i>Ailanthus altissima</i>
Gefüllte Vogelkirsche	<i>Prunus avium</i> „Plena“
Kanadapappel	<i>Populus canadensis</i>
Krimlinde	<i>Tilia x euchlora</i>
Kugelakazie	<i>Robinia ps.</i> „Bessoniana“
Kugelspitzahorn	<i>Acer platanoides</i> „Globosum“
Säulenspitzahorn	<i>Acer platanoides</i> „Columnare“
Silberahorn	<i>Acer saccharinum</i>
Papierbirke	<i>Betula papyrifera</i>
Pyramidenpappel	<i>Populus nigra</i> „Italica“
Rote Rosskastanie	<i>Aesculus x carnea</i>
Säuleneiche	<i>Quercus robur</i> „Fastigiata“
Schnurbaum	<i>Sophora japonica</i>
Strassenakazie	<i>Robinia ps.</i> „Monophylla“
Trompetenbaum	<i>Catalpa bignonioides</i>
Tulpenbaum	<i>Liriodendron tulipifera</i>
Zürgelbaum	<i>Celtis australis</i>

### 5.4.2 Funktionen der Baumarten

*Populus nigra* „Italica“ besass zwei entscheidende Eigenschaften, die sie als Straßenbaum so wertvoll machten: ihr rasches Wachstum und ihre weithin sichtbare säulenhafte Gestalt (SCHOLZE-IRRLITZ 1992). Dadurch wurde sie sowohl für die Holzproduktion als auch für Pflanzungen im gestalterischen und technischen Sinne interessant. In holzarmen Regionen lieferte sie das nötige Bauholz, meist jedoch nutzte man sie zur Deckung des Brennholzbedarfs (FINGER 1794). Größere Bedeutung erlangte sie in der Herstellung von Streichhölzern und Prothesen, weshalb ihr Anbau selbst noch in diesem Jahrhundert, vermehrt allerdings an Flüssen, betrieben wurde (THIRY 1999 mdl.).

Friedrich der Große und Napoleon schätzten ihre markante Erscheinung, da sie unfehlbar den Soldaten ihre Marschrouten wies und zugleich für ihren Schatten sorgte (HOCKENJOS 1978 und SCHOLZE-IRRLITZ 1992). Ihre zypressenartige Wuchsform prädestinierte sie ausserdem als Bepflanzung der bezüglich ihres Wasserhaushaltes schwierigen Kieslehm- oder Schotterdecken. Da sie sich nur unwesentlich in die Breite entwickelt, gewährleistete sie eine ausreichende Trocknung des Fahrbahnelags. Gleichzeitig aber reichte ihr Schatten aus, um eine völlige Austrocknung und damit eine Zerstörung der Straßendecke zu verhindern (PETERS 1996). Im Bereich herrschaftlicher Residenzen trat die Pyramidenpappel häufig entlang der Schloßaufahrten auf (vgl. Kapitel 4.2.2.). Ihre hochaufragende Gestalt, die HOCKENJOS (1978) als „lotrechte Ausrufezeichen“ beschrieb, erfüllten hier repräsentative Aufgaben (VON SCKELL 1825). VON SCKELL empfahl sie ausserdem, wie bereits erwähnt, da sie die Sicht auf die umliegende Landschaft nicht versperrte.

Nach ersten Anfängen Ende des 16. Jahrhunderts wurde der Maulbeerbaumanbau Ende des 17. Jahrhunderts in Baden-Württemberg verstärkt vorangetrieben. Das Ziel der landesweiten Anpflanzungskampagnen vor allem entlang der Straßen war es, eine heimische Seidenproduktion aufzubauen, die Deutschland von teuren Importen unabhängig machen sollte (BOELCKE 1987). Die dazu benötigten Seidenraupen benötigten als Futter die Blätter des weißen Maulbeerbaumes. Die gewonnene Seide wurde sowohl für Kleidungsstücke als auch im 20. Jahrhundert unter Hitler für die Fallschirmproduktion gebraucht (DEGMAIR 1999 mdl.). Schon Kaiserin Maria Theresia (1717 - 1780) sah in der Seidenzucht einen nicht unerheblichen Wirtschaftsfaktor und gab deshalb 1753 bekannt: *Dabey haben Wir in vorzügliche Betrachtung gezogen, was großer Nutzen sowohl dem Staat, als denen Obrigkeiten, und Unterthanen zuwachsen könnte, wann der Seidenbau in Unseren Ländern eingeführet, und hierzu mit vereinigtm Eifer zu Werk gegangen würde; Gestalten Niemanden verborgen seyn kann, was übergrosse Geld-Summen für die Seiden alljährlich auser Land gehen, und wie gedeylich es folglich für Unsere Erbländer wäre,*

*wenn sothane Baarschaften in der einheimischen Circulation erhalten, und damit der Nahrungs-Stand Unsere Unterthanen verbessert würde*<sup>25</sup>.

Im fortschreitenden 19. Jahrhundert wuchs der Wunsch nach Neuartigem, die Phase des Ausprobierens begann. Ende des 19. Jahrhunderts war die absolute Vielfalt an Gehölzen gefragt. Nicht immer achtete man darauf, ob der Standort den Ansprüchen des Baumes entsprach, wodurch viele Pflanzungen bereits von Beginn an zum Scheitern verurteilt waren. Die exotischen Baumarten und die Neuzüchtungen hatten die Aufgabe, besonders schön, repräsentativ und interessant sein (HENNEBO 1982). Man genoss beispielsweise die neuartige Blütenpracht einer Robinie, das sich wunderschön verfärbende Laub des Amberbaums und die Platane schätzte sogar schon Plinius wegen ihrer Schönheit und „der Majestät ihres glatten Stammes“ (BAZIN 1990). Exotenpflanzungen sind in der Literatur überwiegend innerhalb der Städte belegt, wo sie die Monotonie der Straßenzüge durch Schönheit und Andersartigkeit durchbrechen sollten (HENNEBO 1982).

## 5.5 Die Mooralleen

### 5.5.1 Verwendete Baumarten

Unterschiedliche Nährstoffverhältnisse in Hoch- und Niedermooren bedingen eine getrennte Betrachtung bezüglich der verwendbaren Baumarten. Die Niedermoore besitzen einen noch relativ nährstoffhaltigen Boden, während Hochmoore Nährstoffarmut und einen niedrigen pH-Wert aufweisen (GEOGRAPHISCH-KARTOGRAPHISCHES INSTITUT MEYER 1978).

Im Hochmoor hielt WILHARM (1929) daher Krüppelkiefern (*Pinus montana* und ihre Variationen, *Pinus pumilio* u.a.) als Straßenpflanzungen für geeignet und empfahl zur Erhöhung des ästhetischen Wertes jeweils noch eine Reihe Birken (*Betula pubescens*, *Betula nana*, *Betula humilis*) voranzustellen. Auch Weiden (z. Bsp. *Salix aurita*, *Salix repens*) und Erlen (*Alnus incana*) schloss er nicht aus, nannte aber den starken Laubanfall, der zu häufigem Räumen der Weggräben zwang, als bedeutenden Nachteil.

Im Niedermoor erlaubten die günstigeren Verhältnisse ein breiteres Artensortiment. Zum insgesamt empfehlenswertesten Baum für dieses Gebiet erklärte WILHARM (1929) den Ahorn (*Acer spec.*), der neben seinen günstigen Wuchseigenschaften noch zusätzlich gutes Holz liefere. Ebereschen (*Sorbus aucuparia*) sollten ob ihres minderwertigen Holzes wegen vermieden werden, Pappeln ebenso, da sich ihre Wurzeln zu stark zur Seite entwickelten, und die Eiche wüchse insgesamt zu langsam. Die Schwarzerle (*Alnus glutinosa*) und verschiedene Weidenarten, darunter die

---

<sup>25</sup> STA Freiburg: C1 Landwirtschaft 3, Nr. 3

Mandelweide (*Salix amygdalina*) und die Purpurweide (*Salix purpurea*), wurden dagegen als weitere Möglichkeiten vorgeschlagen.

### **5.5.2 Funktionen der Baumarten**

Die Funktionen der Straßenbepflanzungen in Moorgebieten waren zuallererst technischer Natur. Sie sorgten für eine Entwässerung des Untergrundes, befestigten die Moordämme und bremsten die starken Winde über den flachen Moorlandschaften. Aus den Weiden und Erlen liessen sich die vor Ort benötigten Faschinen herstellen. Neben diesen praktischen Aufgaben der Mooralleen spielte aber auch die Ästhetik eine gewisse Rolle. Mit ihnen sollte diesem *meist einförmigen Landschaftsbild* ein reizvolleres Aussehen verliehen werden. Die Birke verband Attraktivität noch mit einem weiteren Nutzen: Ihr weisser Stamm diente in der Dunkelheit als Wegweiser (WILHARM 1929).

## 6 Gefahren für Alleen und Maßnahmen zu ihrer Vermeidung

### 6.1 Gefahren der frühindustriellen Zeit

#### 6.1.1 Der Zwang der Obrigkeit

Im 18. und 19. Jahrhundert herrschten zuweilen sehr unterschiedliche Einstellungen gegenüber Alleepflanzungen. Während die Herrschaft die Vermehrung der Alleen wünschte, stand das Volk den parallelen Baumreihen oft gleichgültig gegenüber oder lehnte sie gar ab. Dies lag unter anderem an den strengen Vorschriften, die mit Alleepflanzungen verbunden waren. In jeder der zahlreichen Verordnungen und Erlässe des 18. und 19. Jahrhunderts ergingen genaue Anweisungen darüber, wie die Bauern und Gemeinden den Baumsatz entlang der Straßen durchzuführen hatten. Demnach mussten die Bäume nicht nur auf eigene Kosten und auf eigenen Grund gepflanzt werden, sondern man bekam zusätzlich die Verpflichtung auferlegt, seine gesetzten Bäume ein Leben lang zu pflegen und bei eventuellem Ausfall neue nachzusetzen<sup>26</sup>. Mit der Königlich Württembergischen Wegordnung von 1808 von König Friedrich I. erging ausserdem der Befehl, alle Landstraßen in den „Königlichen Staaten“ ohne Ausnahme mit Obstbäumen zu bepflanzen<sup>27</sup>.

Weiterhin existierten genaue Vorschriften darüber, in welcher Entfernung die Bäume vom Chausseegraben auf das Grundstück gesetzt werden mussten. Die Bestimmungen schwankten zwischen sechs und zehn Schuh, also umgerechnet zwischen 1,72 m und 2,86 m. Dazu gerechnet werden mussten ausserdem 0,86 m (=drei Schuh), die als Abstand zum Baum beim Ackern eingehalten werden mussten<sup>28</sup>. Dies bedeutete also, dass die Bauern einen ca. 2,5 bis 3,5 m breiten Streifen ihres Landes nicht für ihre Zwecke nutzen konnten. Auch der Pflanzabstand zwischen den Bäumen durfte nicht willkürlich gewählt werden. Hier galt es 16, 24 oder 36 Schuh als Distanz einzuhalten<sup>29</sup>. Die Alleen wurden von vielen Bauern vor allem auch wegen ihres Schattenwurfes abgelehnt. Sie fürchteten um das Gedeihen ihrer Feldfrucht, da die Bäume ihrer Ansicht nach zuviel Schatten warfen und ihren angebauten Pflanzen die Nährstoffe entzogen (SCHILLER 1795).

Darüber hinaus wurde von seiten der Fürsten immer mehr Zeit und Geld in die Aus- und Fortbildung der Straßenwärter zu qualifizierten Baumwärtern investiert. Zu deren

---

<sup>26</sup> Generalrescript, die Beförderung der Baumpflanzungen an Allmanden, Wegen und Gütern betreffend, 31. August 1714 und Generalrescript wegen der Verpflichtung der neuen Bürger zu Baumpflanzungen auf den Allmanden, 22. Februar 1756, beide abgedruckt in LUCAS (1871).

<sup>27</sup> Königlich Württembergische Wegordnung von 1808, abgedruckt in WÜRTZ (1970)

<sup>28</sup> Königliche Wegordnung von 1808, abgedruckt in WÜRTZ (1970) und Erlass der Königlichen Section des Strassen-, Brücken- und Wasserbauwesens, 28. August 1816, abgedruckt in LUCAS (1871)

<sup>29</sup> Zweite Wegordnung, 18. Januar 1772 und Erlass des Königlichen Ministeriums des Innern, 23. November 1828, beide abgedruckt in LUCAS (1871)

Pflichten gehörte es, regelmäßig die Alleebäume zu kontrollieren, die Besitzer zu ermahnen und zu belehren und Missstände unter bestimmten Voraussetzungen sogar den höheren Behörden anzuzeigen<sup>30</sup>. Ausserdem erfolgte der Befehl an die „Herzoglichen Ober- und Unterbeamten“, sowohl Gemeinden als auch Privatbürger verstärkt dazu aufzufordern, ihre Güter und Allmanden, wo sie an Straßen stießen, beidseitig zu bepflanzen<sup>31</sup>.

### 6.1.2 Mangelnde Pflege und herrschende Holznot

1816 veröffentlichte die württembergische Königliche Sektion des Straßen-, Brücken- und Wasserbauwesens bezüglich der Chausseebepflanzungen einen umfangreichen Erlass, in dem die Vernachlässigung und das gehemmte Fortkommen der Bäume an Württembergs Straßen stark bemängelt wurde. Die Ursachen dafür sah man einerseits in der schlechten Auswahl der Bäume. Es wurden zu kleine und zu schwache Bäume gepflanzt, die nicht die vorgeschriebenen Maße von mindestens sieben Schuh Höhe zum Zeitpunkt des Setzens aufwiesen. Andererseits wurde ein Kümern der Bäume durch bestimmte Praktiken der Bauern provoziert. Sie pflegten bis unmittelbar an den Stamm heranzuackern, was zu Baum- und Wurzelverletzungen führte; ausserdem ließen sie nicht selten das Vieh herrenlos umherlaufen, welches unbeaufsichtigt an den Bäumen fraß. 1818 wurde die Beschwerde wiederholt und mit dem Zusatz versehen, dass die Weginspektoren und Wegmeister ab sofort zu überwachen hätten, dass nur kräftige Bäumchen fachkundig gesetzt werden würden<sup>32</sup>. In einem Regierungsblatt von 1828 wurde das mangelhafte Auslichten der Bäume beklagt<sup>33</sup>. Der Pomologe LUCAS (1871) wies auf weitere, oft begangene Fehler hin, die er als ausschlaggebend für erzielte Misserfolge ansah. Einer davon war die häufig getroffene Wahl völlig unzulänglicher Pflanzplätze, die den Ansprüchen der jeweiligen Baumart nicht gerecht wurden. LUCAS (1871) wandte sich mit aller Macht gegen den damals bekannten Spruch „auf schlechten Raum pflanz' einen Baum“, von dem er beklagte, er sei viel zu wörtlich verstanden worden. Falsche Pflanztechniken, ebenso wie mangelhafte oder gar unterlassene Pflege in den ersten und den darauffolgenden Jahren kritisierte er heftig. Er beklagte, dass das *Zurückschneiden der Zweige, um den Wuchs der Bäume zu kräftigen, so oft unterbleibt ...*, wo doch eine *Unterlassung dieser Arbeit gar viele Bäume vor der Zeit altern und einen unnatürlich frühen Fruchtansatz zeigen lässt* (LUCAS 1871). Zusätzlich forderte er das Auflockern und Umgraben des Bodens, ein sorgfältiges Anbinden an vollständig abgeglättete Pfähle und die Fortbildung von Straßenwärtern zu Straßenbaumwärtern,

---

<sup>30</sup> Ministerialerlass an die Königlichen Regierungen, 25. Dezember 1818, abgedruckt in LUCAS (1871)

<sup>31</sup> Zweite Wegordnung, 18. Januar 1772, abgedruckt in LUCAS (1871)

<sup>32</sup> Ministerialerlass an die Königlichen Regierungen, 25. Dezember 1818, abgedruckt in LUCAS (1871)

<sup>33</sup> Erlass des Königlichen Ministeriums des Innern, 23. November 1828, abgedruckt in LUCAS (1871)

um diese weit verbreiteten Mißstände festzustellen und rechtzeitig sowie sachverständig beheben zu können (LUCAS 1871).

Neben diesen Nachlässigkeiten erfolgten in Zeiten der Holznot auch gezielt gegen Alleeen gerichtete Maßnahmen. Die Forstordnungen, die seit dem 16. Jahrhundert in Deutschland erlassen wurden, reglementierten stark die Menge Holz, die den Bürgern und Bauern zur Deckung ihres Verbrauchs gewährt wurde. Meist standen landesherrliche Interessen im Vordergrund, sei es, dass der Holzbedarf der herrschaftlichen Salinen, Berg- und Hüttenwerke stets gedeckt werden musste, sei es, dass die Jagdinteressen des Herren ein weiteres Abholzen der Wälder nicht zuließen (HASEL 1985).

Massive Holzverknappung im Umkreis dicht besiedelter Gebiete ist laut HASEL (1985) seit dem Ende des Mittelalters zahlreich belegt worden. Als es den Menschen nicht mehr möglich war, auf legalem Wege ihren Holzbedarf zu decken, waren Diebstähle die Konsequenz (SCHMIDT 1999). Dabei wurden aber nicht nur Waldparzellen, sondern auch Alleebäume vernichtet. So wurde beispielsweise 1842 eine Pappelallee in der Nähe von Tübingen zur Deckung des Brennholzbedarfes von Bauern eingeschlagen (KAZMAIER 1977, zit. nach SCHMIDT 1999) und auch im fränkischen Weikersheim hackten die Stadtbürger 1848 die ihr vom Fürsten geschenkte Lindenallee aus denselben Gründen kurzerhand ab<sup>34</sup>.

### 6.1.3 Verordnungen gegen den Baumfrevel

Eine der ältesten Bestimmung gegen „Baumverderber“ erschien am 10. April 1515 in der Zweiten Landesordnung für Württemberg. In ihr hieß es „Item welcher gesehen hat in offnen Gütern grüne zäm oder wild bäm abhawen oder stimmeln, das ist verboten an ain Pfund Heller“ (abgedruckt in LUCAS 1871). Diese Bestimmung wurde in den nächsten Landesordnungen prinzipiell fortgeführt, später jedoch noch mit dem Zusatz versehen, dass, falls eine Gemeinde eine spezielle Strafordnung habe, diese zur Anwendung kommen solle<sup>35</sup>. In den folgenden Jahrhunderten wurden immer drakonischere Strafen verhängt. Aus dem Jahre 1739 existiert ein Erlass von Herzog Karl Friedrich, der für eine Beschädigung der Maulbeerbäume eine „empfindliche“ Gefängnisstrafe „oder noch höhere Strafe“ und für die, die eine solche Beschädigung nicht anzeigten, eine Geldstrafe von 10 fl anordnete<sup>36</sup>.

Pfalzgraf Karl II. Theodor griff zu noch härteren Maßnahmen, als er es im April 1776 für *gnädigst gut befand*, dass *diejenigen Person, welche einen von denen auf den*

---

<sup>34</sup> Hohenlohe Zentralarchiv, Schloßarchiv Weikersheim/Rentamt Weikersheim, Bü. 565, 1848-1850

<sup>35</sup> Vierte Landesverordnung , 1. Juni 1536 und Siebte Landesverordnung von 1671, beide abgedruckt in LUCAS (1871)

<sup>36</sup> Gerichtsgesetze Band IX, NR. 336, 21. Oktober 1739, abgedruckt in LUCAS (1871)

*Chaussee befindlichen Bäumen ganß abhauet, die rechte Hand abgehauen werde ... Beschädigungen durch Männer ließ er mit der „Schubkarre“ bestrafen, Frauen aber gingen dafür auf unbestimmte Zeit ins Gefängnis. Zwei Monate später dehnte der Pfalzgraf seine Verordnung auf alle Bäume, die an sämtlichen Wegen und Straßen des Landes standen, aus<sup>37</sup>.*

Die umfangreichste und detaillierteste Strafordnung gegen die verschiedensten Formen von Baumfrevel an Straßenbäumen erging 1808 von König Friedrich I. von Württemberg (abgedruckt in LUCAS 1871). Man unterschied darin verschiedene Kategorien:

1. Wer aus Leichtsinns einen Baum so schädigte, so dass dieser einging, musste
  - a) wenn es sich um einen frisch gesetzten Baum handelte, zwei der selben Gattung an Stelle des einen auf eigene Kosten ersetzen
  - b) bei einem schon länger gesetzten Baum für jedes Lebensjahr dieses Baumes zwei neue ersatzweise pflanzen und sämtliche Kosten dafür übernehmen
  - c) wenn dies ein alter tragender Baum gewesen war, dem Eigentümer acht junge Bäume erstatten und den fehlenden Obstertrag sechs bis acht Jahre lang mit Geld oder Obst vergüten.
2. Wer in böser Absicht einen Baum ruinierte, wurde mit einem halben Jahr Zuchthaus bestraft und hatte ausserdem den Schaden wie in Punkt 1 zu erstatten.
3. Derjenige, der mehrere Bäume beschädigt hatte, wurde,
  - a) im Falle puren Leichtsinns, wie in Punkt 1 bestraft, zusätzlich verbüßte er für jeden einzelnen der Bäume eigens festgesetzte Turmstrafe bei Wasser und Brot
  - b) bei geplantem Vergehen, zu einem Jahr Zuchthaus, Naturalersatz der Bäume und einer Stunde öffentlichem Anprangern auf dem Wochenmarkt oder vor der Kirche verurteilt
4. Wiederholte Beschädigungen ahndete man
  - a) bei leichtsinnigem Verhalten mit einem Jahr Zuchthaus und Naturalersatz
  - b) bei mutwilliger Tat mit mindestens einem Jahr Gefängnis, Naturalersatz und öffentlicher Ausstellung als Baumverderber
5. Kinder zwischen neun und vierzehn Jahren sollten

---

<sup>37</sup> Landesarchiv Speyer: Bestand B2, Nr. 1695, Copia N. 1663 und 2376

- a) beim ersten Mal vor allen Schulkindern vom Direktor mit der Rute gezüchtigt werden
- b) beim zweiten Mal mehrmalige, schärfere Züchtigung erhalten.

6. Jungen bis zum 16. Lebensjahr bestrafte man

- a) bei unabsichtlicher Beschädigung mit zweifacher körperlicher Züchtigung
- b) bei böswilliger Absicht mit ein- bis viermonatigem Gefängnisarrest und Ersatz der Bäume

Trunkenheit galt nur dann als Milderungsgrund, wenn der Täter nicht als regelmäßiger Trinker bekannt war und man ihm keine Absicht des Baumfrevels bereits im nüchternen Zustand nachweisen konnte. Konnte der Verurteilte aufgrund von Zahlungsunfähigkeit nicht sofort für Ersatz der Bäume sorgen, wurden ihm zusätzlich noch Zinsen für den benötigten Zeitraum bis dahin berechnet. Sollte ihm dies auf Dauer unmöglich sein, so ersetzte die Gemeindebaumschule den Schaden, der Täter aber erhielt eine entsprechend gesteigerte körperliche Strafe.

Um jedoch all diese Strafen erst gar nicht zur Anwendung kommen zu lassen, kündigte König Friedrich I. an, *werden Unsere sämtliche Königl. Unterthanen ernstlich ermahnt, und gewarnt, dass sich von nun an Niemand an den an öffentlichen Straßen, Wegen, Alleen, in Baumschulen, Feldern und Gärten gepflanzten Bäumen durch Abhauen, Abstreifen, Abbrechen, oder sonstiges Verstümmeln der ganzen Stämme und ihrer Kronen, ... vergreife, auch die Schullehrer und Prediger erinnert, die Schuljugend sowohl, als die Erwachsenen von Zeit zu Zeit darüber zweckmäßig zu belehren*<sup>38</sup>.

---

<sup>38</sup> Rescript über Bestrafung der Baumverderber, 23. Juni 1808, abgedruckt in Lucas (1871)

## 6.2 Gefahren des modernen Zeitalters

### 6.2.1 Alleen als Hemmnis von Fortschritt und freier Fahrt

„Für Bäume ist der Wald da“ und „jeder Baum ist ein potentieller Mörder“ waren die Parolen, die den radikalen Gesinnungswandel ab Mitte der 50er Jahre des 20. Jahrhunderts markierten, der den geschichtsträchtigen, gemütlichen Alleen keinen Raum mehr ließ (LANDGREBE 1966 und KNAPP 1999). Zahlreiche Verkehrstote in Alleen führten zu einseitig geführten Diskussionen, in denen die Alleebäume als die Schuldigen verurteilt wurden und folglich zum Schutz der Menschen für einen Kahlschlag der Straßenbepflanzung plädiert wurde. Die Einhaltung der Verkehrssicherheit war das stets angeführte Argument (LANDGREBE 1966).

Die immer stärker fortschreitende Entwicklung des Automobilverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland ab den 50er Jahren dieses Jahrhunderts erschwerte den Alleen das Überleben (KNAPP 1999). Eine Schwierigkeit war, dass laut LANDGREBE (1966) neunzig Prozent der Bäume weniger als 0,75 m weit von der Fahrbahn entfernt standen. Eine als angemessen, also für den Autofahrer als ungefährlich angesehene Entfernung lag aber bei mindestens 2 m. Die Mehrzahl der Straßenbäume galt also als verkehrsgefährdend und sollte daher beseitigt werden, was bereits in den 50er Jahren zum überwiegenden Teil geschehen war. Als Kriterium zur Definition eines verkehrsgefährdenden Baumes diente dabei der mehrmalige Zusammenstoß von Fahrzeugen mit demselben Baum (LANDGREBE 1966). Obwohl trotz der Entfernung der „gefährlichen“ Individuen kontinuierlich immer neue Bäume angefahren wurden, fand lange Zeit kein Umdenkungsprozess bezüglich der herrschenden Ablehnung von Alleen statt. Dabei war schon bald erwiesen, dass überhöhte Geschwindigkeit, unangemessene Fahrweise und Alkohol am Steuer meist zu den Unfällen geführt hatten. Ganz abgesehen davon bedeuteten zunehmende Fahrerzahlen auch zunehmende Opferzahlen (LANDGREBE 1966).

Alleen galten aber nicht nur als gefährlich, sondern auch als äusserst hinderlich. Es wurden neue Normbreiten und höhere Lichtraumprofile erlassen, damit die Straßen dem gestiegenen Verkehrsaufkommen gerecht und zudem Lkw-tauglich wurden. Die, wie oben bereits erwähnt, meist sehr nah am Fahrbahnrand stehenden, Bäume mussten dem bundesweit angelegten Straßenausbau weichen. Für den wirtschaftlichen Wiederaufbau und den westdeutschen Fortschrittswillen waren Alleen ungeliebte, hinderliche Nostalgieerlikte, die einer fortschrittlichen Zukunft angeblich im Wege standen (PETERS 1996, KNAPP 1999).

### 6.2.2 Veränderte Straßenbautechniken als Gefährdungsursachen

Mit Beginn des Chausseebaus ergaben sich erste Veränderungen für Alleebäume in Bezug auf die Bodenverhältnisse. Die Technik des Kunststraßenbaus beinhaltete nun das Anlegen eines Unterbaues, was auf der zur Straße gewandten Seite der Bäume eine Abkoppelung des Wurzelraumes von den natürlichen Bodenverhältnissen bedeutete (PETERS 1996). Trotz dieser Abkoppelung ist die damalige Bauweise aber noch wesentlich positiver zu beurteilen als die heutige. Die Schichtfolge Packlage, Schüttlage und Pflasterdeckschicht ermöglichte das Ableiten des Gewichtes der Fuhrwerke direkt über die großen Pflastersteine in den Untergrund. Das feinkörnige Material der Zwischenräume wurde kaum verdichtet. Die Verdichtung war allgemein als gering zu betrachten, da sich die straßenbautechnischen Möglichkeiten damals noch in Grenzen hielten. Dies wiederum kam den Baumwurzeln sehr entgegen, denn das hohe Luftporenvolumen mit gleichzeitig gutem Wasserspeichervermögen des lockeren Feinmaterials gewährleistete ein gutes Wurzel- und Baumwachstum (PETERS 1996; SCHRÖDER et al. 1992, zit. nach PETERS 1996).

Heutzutage verwendet man hochverdichtete, hohlraumarme Mineralgemische, die unter pflanzenphysiologischen Gesichtspunkten als äußerst negativ bewertet werden müssen. Den Wurzeln wird damit nun die Möglichkeit genommen, den Straßenunterbau in ihr Wachstum mit einzubeziehen. Außerdem findet eine regelrechte Versiegelung des Bodens durch die wasserdichten Asphaltdecken statt. Einseitige Wurzelentwicklung, Feuchtigkeits- und Luftmangel sind die Folge. Um diese negativen Effekte auszugleichen, optimierte man zunächst die Bodenverhältnisse innerhalb des Pflanzloches. Dies führte jedoch zum sogenannten „Blumentopfeffekt“. Hier konzentriert sich der Hauptanteil der Wurzeln um den stammnahen Bereich, die Straßenseite ist dagegen nahezu „wurzelleer“. Die Konsequenzen hiervon sind eine verminderte Vitalität des Baumes und eine mangelnde Standfestigkeit im Alter (PETERS 1996).

PETERS (1996) empfiehlt deshalb, dort wo bei untergeordneten Straßen noch alte Unterbauschichten vorhanden seien, diese unbedingt zu erhalten. Diese Möglichkeit existiert allerdings nur noch in den neuen Bundesländern. Bei einem vollständigen Straßenneubau fordert er eine größere Berücksichtigung vegetationstechnischer Ansprüche von Bäumen und betonte, dass die *partielle Wasserdurchlässigkeit der Straßendecke und das Wasser-/Luftporenvolumen des Unterbaus entscheidend für eine hinreichende Durchwurzelungsfähigkeit* seien.

### 6.2.3 Schädliche Umwelteinwirkungen

*Die durch Industrieanlagen, Kraftwerke, Hausbrand und Landwirtschaft bedingten Emissionen wirken gleichermaßen auf Wald- und Straßenbäume und führen zu den unter dem Komplex Waldschäden bekannten Schadsymptomen* (Ministerium Für

Umwelt, Naturschutz und Raumordnung, zit. nach PETERS 1996). Die Schadstoffe und ihre Entstehung und Folgen, die zu diesen Waldschäden, auch „neuartige Waldschäden“ genannt, führen, sollen im Folgenden anhand des „Berichtes über den Zustand des Waldes 1998“ herausgegeben vom Bundesministerium Für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten kurz skizziert werden.

Die Schadstoffe Schwefeldioxid ( $\text{SO}_2$ ), Schwefelige Säure, Schwefelsäure, Schwermetalle und Stickoxide ( $\text{NO}_x$ ) entstehen durch verschiedene Verbrennungsprozesse. Emissionsquellen, die diese Verbindungen in die Luft freisetzen, sind Kraftwerke, Heizwerke, Industrieanlagen und in geringerem Umfang auch Kleinverbraucher wie Haushalte und Gewerbebetriebe.

Schädigungen des Baumes treten einerseits auf, wenn diese Substanzen über die Spaltöffnungen in die Blätter eindringen und die dortigen Zellen zerstören, oder andererseits, wenn es zu einer Anreicherung der Verbindungen im Boden kommt, wodurch Nährstoffauswaschungen und die Gefährdung verschiedener pflanzlicher und tierischer Bodenorganismen die Folge sind. Ein weiterer Schadstoff ist das Gas Ammoniak ( $\text{NH}_3$ ), welches als Zersetzungsprodukt von pflanzlichen und tierischen Stoffen entsteht. Es wirkt zunächst wachstumsfördernd, provoziert dadurch aber, wenn es in hohen Konzentrationen vorkommt, einen Mangel an den übrigen, für ein gesteigertes Wachstum, benötigten Nährstoffen.

Die negativen Folgen einer Schädigung durch diese Stoffe sind vor allem Nährstoffmangel, verringerte Photosyntheseleistung, Herabsetzung der Frostresistenz, Absterben der Blätter, erhöhte Anfälligkeit für physiologisch bedingten Stress, Schädigung der Wurzeln und nährstoffbereitstellenden Bodenorganismen. Diese Beeinträchtigungen führen in der Regel zu einem Kümern der Bäume und im Extremfall zu deren Tod.

Für Straßenbäume in Städten ergeben sich zusätzlich noch stadtspezifische Gefährdungsgruppen. Darunter zu verstehen sind einerseits Schädigungen des Wurzelwerkes, die durch austretendes Erdgas aus den Bodenleitungen verursacht werden. FELLEBERG (1991) nannte als Ursache der zum Teil hohen Austrittsmengen, dass Erdgas mit doppelt so hohem Druck wie das früher aus Kohle gewonnene Stadtgas, in die Rohrleitungen gepresst werden muss um die gleiche Flammenintensität an den Brenndüsen zu erzielen. Das austretende Gas verdrängt einen Teil der Bodenluft und führt somit zu Sauerstoffschwund (FELLEBERG 1991). Je nach der Bodenbeschaffenheit und der Menge des ausströmenden Gases verfärben sich die Blätter graugrün, die Wurzeln sogar bis blau-violett. Die Blätter verwelken, fallen ab und nach wenigen Monaten stirbt der Baum (SENATOR FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELTSCHUTZ IN BERLIN 1985).

Weiterhin wirkt sich der Einsatz von Streusalz negativ auf die Stadtstraßenalleen aus. Das Salz gelangt, in Wasser gelöst, in den Boden und wird von dort mit Beginn der Vegetationsperiode über die Wurzeln und Leitungsbahnen bis in die Blattzellen transportiert. Natriumchlorid reichert sich in den Blatträndern an. Es kommt zunächst zu einem örtlichen Absterben von Blattgewebe, im weiteren Verlauf wird dieses dann völlig zerstört. Die Folge ist ein Verwelken der Blätter bereits im Sommer, wodurch es zu einer Verringerung der Photosyntheseleistung damit des Wachstums kommt (SENATOR FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELTSCHUTZ IN BERLIN 1985).

Darüber hinaus gibt es in städtischen Gebieten zahlreiche Ursachen für Verdichtungen des Bodens, die zu einem Sauerstoffmangel der Wurzeln führen: Ein Befahren des Bodens mit Baumaschinen und Autos, Lagerungen unterschiedlicher Materialien und ständiges Betreten des Wurzelbereichs sind hier anzuführen. Zusätzlich zu den Verdichtungen hat aber auch das Pflastern oder Teeren der Wege und Straßen einen negativen Effekt auf den Sauerstoffhaushalt des Bodens (FELLENBERG 1991).

Direkte Wurzelverletzungen werden von Fußgängern und Kraftfahrzeugen ebenso provoziert wie Risse, Abschürfungen oder Freilegungen von Wurzeln bei der Durchführung von Baumaßnahmen. Neben mutwilligen Verletzungen, wie das Einritzen in die Rinde mit Messern oder das Abreißen von Borkenstücken, wodurch das Eindringen von Pilzen und Bakterien ermöglicht wird, ist noch der Urin der Katzen und Hunde anzuführen. Verätzungen der Rinde sind die Folge von direktem Urinkontakt, wodurch wiederum Pilzen und Bakterien der Eintritt erleichtert wird. Vorübergehend bedeutet das Ablassen von Urin eine Stickstoffdüngung des Bodens, was jedoch einen Mangel an den anderen benötigten Nährstoffen mit sich bringen kann (SENATOR FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELTSCHUTZ IN BERLIN, 1985 FELLENBERG 1991).

#### **6.2.4 Das „Merkblatt Alleeen“ - ein Beispiel für neuere Schutzmaßnahmen**

Das „Merkblatt Alleeen“ wurde 1992 von dem „Bund/Länder-Arbeitskreis Alleeen“ erarbeitet und 1992 vom Bundesminister für Verkehr in Bonn herausgegeben. Den Anlass für die Entstehung dieses Leitfadens gab die Vereinigung der Bundesrepublik Deutschland mit der DDR im Jahr 1990. Die ehemalige DDR brachte ein bedeutendes Vorkommen an altem Alleeenbestand als „Mitgift“ mit, was den Bundesminister für Verkehr 1992 dazu veranlasste, sich den dauerhaften Schutz und Sicherheit dieses Erbes zum Ziel zu setzen. Sechs Grundsätze werden in dem Merkblatt verpflichtend fest geschrieben. Dazu gehört die Erhaltung des kulturellen Alleenerbes, sowie die generelle Erhaltung, Pflege und Entwicklung von Alleeen an Straßen, sofern es die Verkehrssicherheit zulässt. Des weiteren sind alle Möglichkeiten zum Erhalt von Alleeen bei Planung und Durchführung straßenbaulicher Maßnahmen unter Beteiligung der Naturschutz- und Denkmalschutzbehörden auszuschöpfen. Eine Überbauung von

Pflasterstraßen gilt es ausserdem zu vermeiden. Zusätzlich zu Erhaltung und Pflege sollen die Möglichkeiten zur Neuanlage und Entwicklung von Alleen in geeigneten Landschaften genutzt werden. Darüber hinaus darf grundsätzlich keine holzwirtschaftliche Zielsetzung bei der Pflanzung und Pflege von Alleen verfolgt werden.

In mehreren Kapiteln werden verschiedene Aspekte des Schutzes von Alleen behandelt. Dazu gehören die geltenden Rechtsgrundlagen und Regelwerke, wie das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und verschiedene Ländergesetze. Ferner werden die straßenverkehrstechnischen und -rechtlichen Maßnahmen wie beispielsweise Schutzvorkehrungen für die Bäume und Regelungen der Höchstgeschwindigkeit in Alleen erläutert. Weitere Themenkomplexe betreffen die Vorgehensweise bei straßenbaulichen Maßnahmen, die Durchführung baumpflegerischer Maßnahmen und die Nach- und Neupflanzungen von Straßenbäumen. Das „Merkblatt Alleen“ fand seine Umsetzung unter anderem in der Gründung der Deutschen Alleenstraße.

### **6.2.5 Die Deutsche Alleenstraße**

1992 wurde die Deutsche Alleenstraße auf Initiative des ADAC, der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, dem „Kuratorium alte liebenswerte Bäume in Deutschland“ und dem Deutschen Fremdenverkehrsverband gegründet. Vorausgegangen waren Proteste zahlreicher Bürger in Ost- und Westdeutschland, die nach der Vereinigung um den Fortbestand des reichen Alleenvorkommens in den neuen Bundesländern fürchteten. Zusammen mit der gleichzeitig ins Leben gerufenen Arbeitsgemeinschaft Deutsche Alleenstraße e.V. wurden zwei Ziele verfolgt. Auf der einen Seite sollten Alleebestände in ganz Deutschland geschützt, erhalten und ergänzt werden. Auf der anderen Seite sollten diese Alleen für den Tourismus erschlossen werden und damit auf kulturelle und touristische Besonderheiten der jeweiligen Region aufmerksam machen. Aus politischen Gründen strebte man dabei gezielt einen gesamtdeutschen Verlauf der Straße an, der die neuen und die alten Bundesländer miteinander verbinden sollte. Die Strecke zieht sich ca. 2800 km lang von Sellin auf der Insel Rügen im Norden bis auf die Insel Reichenau im Süden Deutschlands (s. Abb. 19). Das letzte Teilstück wurde dabei erst 1999 fertiggestellt und ist somit in Abb. 19 noch nicht eingezeichnet. Ein wichtiges Kriterium bei der Wahl des Streckenverlaufes war das Vorhandensein von Alleen an bereits ausgebauten Straßen. Man strebte dabei aber nicht die kürzesten Verbindungen an, sondern versuchte, die Planung auch am Vorhandensein kultureller und landschaftlicher Höhepunkte entlang der Strecke zu orientieren. Die Deutsche Alleenstraße führt heute durch kulturell und landschaftlich sehr unterschiedliche Regionen Deutschlands und ermöglicht dem Reisenden so ein vielfältiges Kultur- und Naturerlebnis (ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHE ALLEENSTRASSE e.V. 1998).

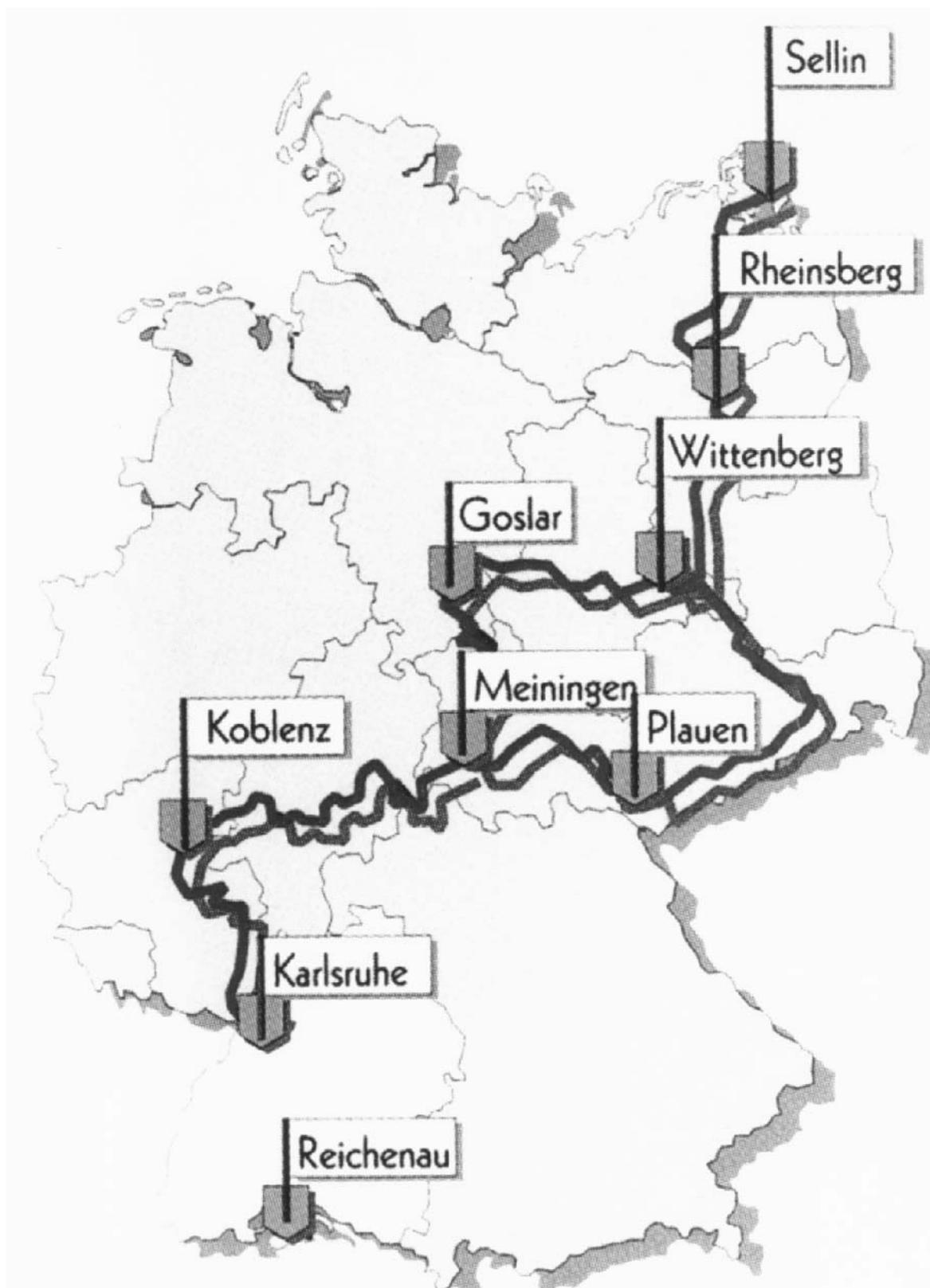


Abbildung 19: Der Streckenverlauf der Deutschen Alleinstraße, Stand Dezember 1998 (Quelle: ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHE ALLEENSTRASSE e.V. 1998)

## 7 Diskussion

Der erste Teil der vorliegenden Arbeit beschäftigte sich mit der Geschichte und Bedeutung von Alleen im Allgemeinen. Die Arbeit beschränkte sich dabei auf die Betrachtung von Alleen im Umfeld weltlicher Herrscher und städtischer Siedlungen, da es der zeitliche Rahmen nicht anders gestattete. Eine Untersuchung von Alleen im Bereich kirchlicher Anlagen wurde daher nicht durchgeführt, obwohl sie durchaus existieren.

Für die Bearbeitung der verschiedenen Sachverhalte stand eine unterschiedliche Menge an Material zur Verfügung. Aus der Tatsache, dass einige Kapitel weniger umfangreich gestaltet sind, dürfen somit keine Rückschlüsse über den Grad ihrer Bedeutung im Zusammenhang mit Alleen gezogen werden. Die unterschiedliche Quellenlage ist vielmehr dadurch zu begründen, dass ich mich bei meinen Recherchen im wesentlichen auf die in Freiburg verfügbare Literatur konzentrierte. In der vorliegenden Arbeit wurde der Schwerpunkt bewusst auf die Geschichte von Alleen in Baden-Württemberg gelegt. Gleichwohl ist bekannt, dass in Baden-Württemberg im Vergleich zu anderen deutschen Bundesländern, vor allem Brandenburg, auf keine derart ausgeprägte historische Alleenverwendung zurückgeblickt werden kann. Laut BEUTTER (1999 mdl.) lag dieser Unterschied vor allem in der Person König Friedrichs II. von Preußen begründet, der im innerdeutschen Vergleich der wahrscheinlich bedeutendste Alleenförderer war.

Die Beschreibung der verwendeten Baumarten, sowohl bei den Groß- als auch bei den Obst- und Exotenbäumen, orientierte sich daran, wie oft diese Baumarten in der ausgewerteten Literatur jeweils erwähnt wurden. Dabei wurde unterstellt, dass aus der Häufigkeit der Nennung Rückschlüsse auf die Intensität ihrer Verwendung gezogen werden können. So bezeichnete beispielsweise LUCAS (1881) die beschriebenen Apfel-, Birnen-, Zwetschgen-, Kirsch- und Walnussbäume als die häufigsten Straßenobstbäume im damaligen Württemberg. Trotzdem kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass es auch zu Alleepflanzungen anderer als der beschriebenen Arten an Straßen kam.

Ägypten ist das Land, aus dem die frühesten Belege über eine Anlage von Alleen stammen. Gleichzeitig ist es ein Land, welches sich wesentlich früher zu einer Hochkultur entwickelte als die Bevölkerung in dem Gebiet des heutigen Deutschland. Es ist daher bemerkenswert, dass sich der Entwicklungsvorsprung, den Ägypten damals in vielen gesellschaftlichen und technischen Bereichen besaß, auch in dem Einsatz von Alleen äusserte. Die Verwendung von Alleen als ausdrucksstarkes Gestaltungsmittel scheint somit an das Erreichen eines gewissen Zivilisationsgrades gebunden zu sein.

Betrachtet man die Geschichte von Alleen vom Barock bis in die Gegenwart, so lässt sich eine „Wanderung“ der Alleen aus den herrschaftlichen Gärten über den Außenbereich der Städte bis hin zu deren Zentrum feststellen. Parallel zum Wandel des absolutistischen zum bürgerorientierten politischen System verlor die Allee ihre privilegierte Stellung im Umfeld der weltlichen Herrscher und wurde zu einer „Allee der Bürger“. Neben diesem politischen Hintergrund förderten jedoch auch neue Entwicklungen im Städtebau die Etablierung von Alleen im Alltagsleben des einfachen Volkes. Interessanterweise wurden dabei barocke Gestaltungsformen in das Stadtbild übernommen. So gleichen die radialen Achsensysteme, an denen sich die weitere Entwicklung ganzer Stadtteile orientierte, den Jagdsternen innerhalb der herrschaftlichen Barockgärten. Gewisse Einsatzformen von Alleen verloren also im Gegensatz zu den sich verändernden politischen Verhältnissen nie ihre Gültigkeit und Akzeptanz. Die Verwendung von Alleen in Landschaftsgärten scheint dagegen zunächst widersprüchlich. Alleen entsprachen durch ihre Gradlinigkeit und Symmetrie den Vorstellungen des Barockzeitalters, denn in dieser Epoche wurde nur erkennbar geordnete und beschnittene Natur als schön empfunden. Mit der Anlage der Englischen Gärten wandelte sich das Empfinden von Schönheit und man strebte nun natürlich wirkende Landschaften an. Der Ausdruck „natürlich wirkende“ zielt auf die Tatsache ab, dass diese neuen Landschaftsgärten ebenso wenig natürlich waren wie die Gärten des Barock. Auch sie entstanden durch Menschenhand, nur zwang man die Natur nicht mehr in ein künstliches Korsett. Ohne menschlichen Einfluss wäre es jedoch nie zur Entstehung dieser Parks gekommen und auch ihr Fortbestand wurde nur durch fortlaufendes Eingreifen des Menschen gewährleistet. Insofern stellten Alleen zwar durch ihre Regelmäßigkeit einen Kontrast zur übrigen Landschaft dar, die Existenz der Alleen war aber in gleichem Maße auf den Mensch zurückzuführen, wie die der Landschaftsgärten selbst.

Alleen erfüllten über sämtliche Jahrhunderte hinweg eine immense Vielfalt an Aufgaben. Dabei schätzte man stets ihre Multifunktionalität, bei der sich wirtschaftlicher, technischer, praktischer, politischer und ökologischer Nutzen in unterschiedlicher Ausprägung mit Schönheit und Ästhetik verband. Diese Multifunktionalität verloren die Alleen trotz des wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklungsfortschritts und der damit veränderten Bedürfnisse der Menschen bis heute nicht. Es fand lediglich eine Verschiebung bzw. eine Veränderung innerhalb der Vielfalt der Aufgaben statt. So ließen verbesserte Techniken und intensivierete Anbaumethoden einen Teil der Funktionen überflüssig werden. Gleichzeitig aber gewannen Alleen in anderen Bereichen an Bedeutung hinzu. Dies betraf in den letzten Jahrzehnten vor allem die vermehrte Anerkennung ihrer ökologischen Vorteile besonders in flurbereinigten Gebieten. Jedoch haben auch einige alt bewährte Funktionen ihre Gültigkeit bis heute nicht verloren. Dazu zählt einerseits ihre verschönernde Wirkung in der Landschaft, andererseits ihre Bedeutung als touristischer Anziehungspunkt, die bereits

früh erkannt wurde und bei der Gründung der Deutschen Alleenstraße erneut eine wichtige Rolle spielte.

Betrachtet man die gesamte Bandbreite an Funktionen, die Alleen jemals innehatten, so ist es erstaunlich, welche Fähigkeiten ihnen mitunter zugeschrieben wurden. Ein kurios anmutendes Beispiel war die ernsthaft artikulierte Vorstellung, Alleen könnten die spazierende Menschenmenge „ordnen“. Der Allee wurde damit ein fast sozialhygienischer Wert in der Gesellschaft zugeschrieben. Ausserdem schien teilweise die Landschaft erst durch die Existenz von Alleen als wirklich schön empfunden worden zu sein. Ganz besonders aber sind hier die „politischen“ Alleen des Barock zu nennen. Denn zu dieser Zeit galten parallele Baumreihen als ein Synonym für ein ganzes politisches System.

Bei der Wahl der Baumarten griff man insbesondere in Städten schon im 19. Jahrhundert auf exotische Baumarten zurück. Ausschlaggebend waren damals vor allem ästhetische Gründe und der Wunsch nach Abwechslung. Bis heute eroberten sich die Exoten einen festen Platz in der Bepflanzung der Städte, obwohl gerade die letzten Jahrzehnte von einer verstärkten Ablehnung ausländischer Baumarten gekennzeichnet waren. Fachleute befürchteten durch den Anbau von Exoten eine Verfälschung der heimischen Flora und damit negative Folgen für das Ökosystem. Neben ihren nach wie vor sehr geschätzten ästhetischen Vorteilen konnten sich die ausländischen Baumarten jedoch besonders aufgrund neuer Forschungsergebnisse im städtischen Umfeld etablieren. Entscheidend hierfür war die Erkenntnis, dass Bäume für ein gesundes Stadtklima unentbehrlich sind und dass andererseits viele heimische Baumarten nicht mit den speziellen standörtlichen Stadtbedingungen zurechtkommen. Diese Standortbedingungen sind gekennzeichnet durch viele Stressfaktoren, wie beispielsweise versiegelter Boden, hohe Schadstoffkonzentrationen in der Luft, geringere Luftfeuchtigkeit und höhere Lufttemperatur. Einige Exoten zeigten hohe Toleranzen gegenüber diesen besonderen Bedingungen und gediehen trotz verschmutzter Luft, mit Streusalz und sonstigen Einträgen belastetem Boden und erhöhter Lufttemperatur. Die Pflanzung exotischer Baumarten in Städten lässt sich somit auf der einen Seite mit einer immerhin über 100jährigen Tradition begründen und auf der anderen Seite mit ihrer besonderen Eignung als unverzichtbare Stadtbegrünung.

Die Bedeutung, die Alleen und besonders Obstbaumalleen in den vergangenen Jahrhunderten vor allem von der Obrigkeit beigemessen wurde, war offensichtlich beträchtlich. Dies ist nicht nur erkennbar an dem frühen Erlass von 1604 und der folgenden Vielzahl von Verordnungen, sondern vor allem auch an der Intensität und Radikalität, mit der der Schutz der Bäume verfolgt wurde. Dazu gehörte beispielsweise die Beschäftigung von Baumwärtern, deren spezielle Aufgabe neben der Überwachung der Straße der Schutz und der Erhalt der Straßenbäume war. Zudem

existierte offenbar eine hierarchische Ordnung innerhalb des Berufszweiges der Baumwärter, was auf einen regelrecht institutionalisierten Schutz der Bäume schliessen lässt. Sehr viel deutlicher aber wird die Wichtigkeit der Bäume, vergewärtigt man sich die harten Strafen, die auf Baumbeschädigung standen und heute fassungsloses Erstaunen auslösen. Neben den üblichen Entschädigungsleistungen zeugen mitunter lange Gefängnisstrafen und besonders auch das öffentliche Anprangern davon, dass „Baumfrevel“ einen massiven Verstoss gegen das Gesetz und die sittlich-moralische Ordnung darstellte. Bestätigt wird dieser Sachverhalt noch durch die Tatsache, dass sogar Kinder ab neun Jahren dafür hart gezüchtigt wurden.

Daraus, dass es zur Erstellung eines dermaßen strengen Strafkataloges kam, lässt sich jedoch auch schliessen, dass Alleepflanzungen zuweilen wirklich stark gefährdet waren. Denn wären sie überall als wertvoll und nützlich anerkannt gewesen, wären derart drakonische Strafen nicht nötig gewesen. Mit ein Grund für diese Gefährdungen war sicherlich der Zwang und der Aufwand, der mit den Pflanzungen verbunden war. Darüber hinaus fand auch noch eine gewisse Gängelung der Grundstückseigentümer statt. So wurden sie bezüglich der Einhaltung der Verordnungen regelmäßig von den Straßenwärttern überwacht, die sie teilweise zum Umsetzen der Bäume zwangen oder ein Fehlverhalten sogar zur Anzeige brachten. Somit wäre es durchaus verständlich, dass sich soviel Druck nicht immer günstig auf die Akzeptanz der parallelen Baumreihen auswirkte.

In gleichem Maße, wie Alleen in verschiedenen Jahrhunderten ihres vielfältigen Nutzens wegen gefördert wurden, waren sie auch stets etlichen Gefahren ausgesetzt. Dabei beruhten diese Gefährdungen in der frühindustriellen Zeit maßgeblich auf einem Interessenskonflikt zwischen der Obrigkeit und dem gemeinen Volk, im 20. Jahrhundert dagegen zwischen Wirtschaftsvertretern und Naturschützern bzw. Traditionalisten. Abgesehen davon, dass Alleen für den arbeitenden Bauern oder ein verstärktes Verkehrsaufkommen hinderlich waren, besaßen Alleen damals wie heute aber auch eine scheinbar „bedrohliche“ Wirkung, die sie selbst gefährdete. So mussten die Bauern auf ein Stück ihres Grundes verzichten und befürchteten ausserdem das Nichtgedeihen ihres Getreides durch seitliche Beschattung und Nährstoffentzug. Entsprechend dazu fühlten sich und fühlen sich teilweise noch die Autofahrer heutzutage von den parallelen Baumreihen persönlich bedroht. Dies gipfelte sogar in einer Beschreibung der Alleebäume als „potentielle Mörder“. Während die erzwungenen Alleepflanzungen im 18. und 19. Jahrhundert für die Bauern aber tatsächlich eine gewisse Belastung darstellten, wurde im 20. Jahrhundert in völliger Verkennung der Tatsachen die Schuld bei Verkehrsunfällen in Alleen nahezu allein den Bäumen zugewiesen. Nur zögerlich wurden Trunkenheit und überhöhte Geschwindigkeit als überwiegende Unfallursachen anerkannt. Selbst in den 90er Jahren, so berichtet KNAPP (1996), war eine erneute Untersuchung nötig, um den Zusammenhang

zwischen zu hoher Geschwindigkeit und erhöhter Unfallgefahr in Alleen noch einmal zu belegen.

Der heutige Alleenbestand in den alten und neuen Bundesländern unterscheidet sich in Umfang und Ausprägung gravierend voneinander. Dabei lässt sich ein Zusammenhang zwischen wirtschaftlichem Fortschritt und der Vernichtung von Alleen einerseits und Wirtschaftsstagnation und dem Fortbestand von Alleen andererseits erkennen. Während dem aufstrebenden Wirtschaftswachstum in Westdeutschland traditionelle Relikte wie Alleen im Wege standen, konnten diese in der wirtschaftlich rückständigen DDR nahezu ungefährdet alt werden. Diese Alleen bekamen nach der Wende bemerkenswerter Weise einen in zweifacher Hinsicht politischen Wert. Denn der beeindruckende und wertvolle Alleenbestand der ehemaligen DDR stellte eines der wenigen Dinge dar, in denen der Westen seine Unterlegenheit dem Osten gegenüber eingestand und eine Nachahmung „östlicher Verhaltensweisen“ als erstrebenswert ansah. Zusätzlich gewannen die Alleen eine gesellschaftspolitische Bedeutung, indem sie mit dem gesamtdeutschen Verlauf der Deutschen Alleenstraße zu einem sichtbaren Verbindungselement zwischen den beiden Teilen Deutschlands wurden. Damit wiederholt sich die Wertschätzung der politischen Komponente innerhalb der Multifunktionalität von Alleen. Diese war ihnen ja, wenn auch in anderer Weise, bereits im Barock zuteil geworden.

## 8 Alleen in der Region Hohenlohe

### 8.1 Das Untersuchungsgebiet

#### 8.1.1 Abgrenzung des Verwaltungsbezirks

Das ehemalige fürstliche Herrschaftsgebiet des Hauses Hohenlohe erstreckte sich von Mainhardt im Süden bis Weikersheim im Norden und von Langenbeutungen im Westen bis Kirchberg im Osten. Heute entspricht diesem Gebiet der Bereich des Hohenlohekreises und Teile des Landkreises Schwäbisch Hall und des Main-Tauber-Kreises. Gemeinsam mit dem Hohenlohekreis bilden sie den amtlich statistischen Bezugsrahmen der Region (s. Abb. 20). Die drei Kreise zählen heute innerhalb Baden-Württembergs zur Region Franken (HEIN 1993).

#### 8.1.2 Naturräumliche Gliederung

Die Region Hohenlohe ist Teil des südwestdeutschen Schichtstufenlandes. Ihr geologischer Untergrund besteht aus unterschiedlichen Triasgesteinen. Im Zentrum der Region in einem Bereich der Gäuplatten, die sich im fränkischen Unterland zu den großen Neckar- und Taubergäuplatten entwickeln, liegt die landwirtschaftlich bedeutende Kornebene. Geologisch betrachtet setzt sich diese Landschaft nach Norden in den Mainfränkischen Platten fort. Von Süden aus reichen die Schwäbisch-Fränkischen Keuperwaldberge bis an den unteren Kocher im Nordwesten heran, im Südwesten schieben sie sich zwischen Hohenloher Land und Neckar-Gäuplatten. Im Westen begrenzen Mainhardter Wald und Waldenburger Berge die Region Hohenlohe, im Osten sind es die Limpurger Berge, der Crailsheimer Hardt und die Frankenhöhe (HAGDORN & SIMON 1988).

Die Täler der Flüsse Kocher, Jagst und Tauber, die sich stellenweise sogar bis in den Buntsandstein eingegraben haben, zerschneiden die Kornebene in eine Landschaft aus Ebenen, Platten und schmalen Riedeln<sup>39</sup>. Im Osten der Jagst befindet sich die Gerabronn/Blaufeldener Ebene, die mit einer Höhe von fast 500 m über NN den höchsten Punkt der Gäuplatten bildet. Die Hohenloher Ebene, die ebenso wie die Haller Ebene im Süden noch mit Lettenkeuper bedeckt ist, liegt dagegen, sowohl tektonisch als auch höhenmäßig, tiefer. Zusätzliche Untergliederungen dieser Räume finden durch weitere Täler und Bachklingen statt (HAGDORN & SIMON 1988).

In der Region Hohenlohe herrscht ein warmgemäßigtes Klima mit maritimer Prägung. Die jährlichen durchschnittlichen Lufttemperaturen liegen in den Tälern bei 9°C. Sie gehören damit zu den wärmsten Gebieten in Baden-Württemberg. Auf den Hoch-

---

<sup>39</sup> Riedel: Ein flacher, meist langgestreckter und schmaler Geländerücken zwischen zwei Tälern (GEOGRAPHISCH-KARTOGRAPHISCHES INSTITUT MEYER 1978).

ebenen dagegen fällt die jährliche Durchschnittstemperatur mit zunehmender Höhe um  $2^{\circ}\text{C}$  ab, gleichzeitig steigt die Niederschlagsmenge und die Windstärke. Auf den beiden großen Hochebenen, der Hohenloher und der Haller Ebene, liegt die Temperatur im Januar durchschnittlich bei  $-1^{\circ}\text{C}$  (HEIN 1993).



Abbildung 20: Das Untersuchungsgebiet mit den ausgewählten Residenzen (Quelle: VERWALTUNGS- UND VERKEHRSKARTE BADEN-WÜRTTEMBERG 1993)

### 8.1.3 Kurze Vorstellung der ausgewählten Residenzen

Die beschriebenen Schlösser wurden in der Verkehrs- und Verwaltungskarte der Region Hohenlohe gekennzeichnet (s. Abb. 20).

#### Schloss Friedrichsruh

Schloss „Friedrichsruh“ (Nr.1) entstand als Jagd- und Lustschloss der Fürsten von Öhringen. Es ist ca. 4 km nordöstlich von Öhringen an der Straße von Öhringen nach Sindringen am Rande eines Waldgebietes gelegen. Ursprünglich bestand das ganze Gebiet um „Friedrichsruh“ bis nach Zweiflingen nur aus Wald. Graf Kraft VI., der das Areal teils erbte, teils erwarb, legte hier 1612 einen Tiergarten an, den er umzäunen und mit Wild besetzen liess. Ausserdem errichtete man ein Jagdhaus und ein Hofgut auf dem Areal. Über den Dreissigjährigen Krieg verfiel die Anlage. Erst Johann Friedrich II. (1683 - 1765) gewann wieder Interesse daran und liess an Stelle des baufälligen Jagdhauses zwischen 1712 und 1717 ein Renaissanceschloss mit Nebengebäuden als Sommerresidenz erbauen. Unter ihm entstand oberhalb der späteren Gartenhauptachse auch ein herrschaftlicher Lustgarten und 1728 die Allee entlang der Straße von Öhringen nach „Friedrichsruh“. Ab ungefähr 1750 bürgerte sich der Name „Friedrichsruh“ ihm zu Ehren als Bezeichnung für das Lustschloss ein (GRÜNENWALD 1955 und SCHLAUCH 1980).

Johann Friedrichs Nachfolger Fürst Ludwig Friedrich Karl (1723 - 1805) legte 1776 die heute noch in ihrem südlichen Teil bestehende Alleenachse an, die vom Hauptportal des Schlosses zu einem Gartenpavillon, der nach der Fürstin benannten „Carolinenlust“, führte. Skulpturen und Bosketts wiesen den Garten als typischen Barockgarten aus, der jedoch in den 90er Jahren desselben Jahrhunderts entsprechend der neuen Stilrichtung zu einem Englischen Garten umgestaltet wurde (GRÜNENWALD 1955). Im folgenden Jahrhundert wurde das Schloss mehrfach umgebaut, die Carolinenlust und andere Ausstattungstücke des Gartens verschwanden und schließlich verkauften es die Fürsten. Im Dritten Reich nutzte man die Anlage als Arbeitslager, später als Tanzschule. Mittlerweile wurde das Schloss vom Hause Hohenlohe zurückgekauft und die wurden Gebäude umgebaut. Im Schlossgebäude ist heute ein luxuriöses Waldhotel, in den Nebengebäuden Speisesäle und ein Golfklubhaus untergebracht (SCHLAUCH 1980).

#### Schloss Waldenburg

Schloss und Stadt Waldenburg (Nr. 2) liegen ca. 9 km südöstlich von Öhringen entfernt, auf einem schmalen, nach Norden laufenden Vorsprung mit steil abfallenden Wänden, den sogenannten Waldenburger Bergen. Schon Gottfried, der Urahn des Hohenloher Adelgeschlechts, erbaute um 1250 an dieser Stelle eine Burg. Der von

dieser Burg bis heute existierende südliche „Mändlesturm“ lässt noch die alten Buckelquader erkennen. Dieser Turm war der alte Bergfried, der im Laufe der Zeit noch einen Renaissanceaufsatz erhielt (SCHLAUCH 1980). Georg I. wandelte die Burg zu seinem Residenzschloss im Renaissancestil um. Eingeschränkt wurden die Umbauten von den begrenzten räumlichen Möglichkeiten, die der schmale Berg Rücken bot. Die Anlage eines viereckigen Innenhofes war daher nicht möglich, genauso wenig wie die eines nennenswerten Gartens. Die heute noch sichtbaren starken Ecktürme, die vollständig in die Wehrummauerung integriert waren, zeugen von der Wehrhaftigkeit dieser Schlossanlage. Im Barock passte man dann das Schloss der Mode der Zeit an, wofür sogar ein Schlossflügel abgebrochen wurde (SCHLAUCH 1980).

1945 wurde das Schloss in den letzten Kriegstagen stark zerstört. Bis auf die Außenmauern brannte es praktisch völlig aus, wobei auch sämtliche Archivalien, die sich im Schloss befanden, verloren gingen. In den folgenden Jahrzehnten baute man es wieder auf. Es wird nach wie vor von der fürstlichen Familie bewohnt und steht dem Besucherverkehr offen (SCHLAUCH 1980).

### **Schloss Ingelfingen**

Das Schloss und die dazugehörige Stadt Ingelfingen (Nr. 3) liegen im Kochertal, das sich an dieser Stelle zu einem breiten Becken weitet. Am nördlichen Rand der Altstadt befindet sich das alte Schloss der Linie Hohenlohe-Ingelfingen, am südlichen schließt sich das neue Schloss unmittelbar an die Kirche an. Das untere, südliche Schloss wurde von 1703 - 1710 unter Christian Kraft (gest. 1743) erbaut, der Ingelfingen zu seiner Residenz machte (SCHLAUCH 1980). Ab 1706 wurde ein Barockgarten angelegt, 1715 fügte man ein Gartenhaus, 1755 ein Gewächshaus hinzu. 1787 erwarb Fürst Friedrich Ludwig (1746 - 1818) zusätzliche Wiesen, um für die Anlage eines Englischen Gartens mehr Fläche zur Verfügung zu haben (RAUSER 1980). Ingelfingen war bis 1805 Residenzstadt der Linie Hohenlohe-Ingelfingen. In diesem Jahr trat Friedrich Ludwig sein Erbe an und verlegte daraufhin seinen Regierungssitz nach Öhringen (STOBER 1996). Seitdem stand das Schloss überwiegend leer. Der Schlosspark wurde in diesem Jahrhundert durch die Hindurchführung der Eisenbahntrasse 1924 und einer Straße 1957 vollständig zerstört (RAUSER 1980). 1962 erwarb die Stadt Ingelfingen das Schloss, die es von 1984 - 1988 renovieren ließ. Seither beherbergt es das Rathaus der Stadt.

### **Schloss Karlsberg**

Das Jagd- und Lustschloss Karlsberg (Nr. 4) der Linie Hohenlohe-Weikersheim, welches in unmittelbarer Nähe zu Schloss Weikersheim auf einer Anhöhe liegt, befindet sich innerhalb des Landkreises Mergentheim im Tal der Tauber. 1725 ließ Graf

Carl-Ludwig zur Beaufsichtigung des sich auf der Südostseite des Geländes befindlichen Tiergartens ein Jägerhaus und kurze Zeit später ein Wirtschaftshaus errichten. Der Architekt Johann Christian Lüttich erstellte 1726 den Plan für das Jagd- und Lustschloss einschliesslich seiner Nebengebäude. Mit dem Bau des Schlosses und seiner vier umgebenden Pavillons begann man im Jahr darauf. Der innerhalb eines Rondells zentral gelegene Hauptbau besass die Gestalt eines quadratischen Kuppelbaus im Stil des Hochbarock. Das Schloss wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, vermutlich aus Gründen der Baufälligkeit, abgebrochen (HERRMANN o. J., um 1985). Die Entstehung der Gartenanlagen sowie nähere Informationen über den Abbruch und die weitere Geschichte der Pavillons sind nicht belegt. 1977 kam die Stadt Weikersheim durch Tausch in den Besitz des Karlsberges und richtete 1983 dort ein Forstmuseum ein (HERRMANN o.J., um 1985).

### **Schloss Ludwigsruhe**

Wenige Kilometer nordöstlich von Schloss Langenburg liegt das Lust- und Jagdschloss Ludwigsruhe (Nr. 5) an der ehemaligen Poststraße von Langenburg nach Blaufelden. Im 16. Jahrhundert befand sich hier der Hof Lindenbrunn, der 1577 von Graf Wolfgang II. erworben und anschließend ausgebaut wurde. In unmittelbarem Anschluss an den Hof liess er ein Tiergehege anlegen. Der Architekt Leopoldo Retti erstellte im Auftrag Graf Christian Albrecht Ludwigs (gest. 1765) einen bereits völlig ausgearbeiteten Plan für ein Palais oder ein kleines Schloss an Stelle des Lindenbrunner Hofes. Zwar verwendete man diese Pläne beim Bau des Schlosses von 1736 - 1743, jedoch entstand ein wesentlich schlichteres Gebäude als vorgesehen. 1761 änderte man dessen Namen anlässlich des Geburtstages des Grafen in Ludwigsruhe (FLECK 1981). Der Zeitpunkt der Anlage des Gartens sowie der weitere Verlauf der Geschichte des Schlosses bis ins 20. Jahrhundert sind ungewiss. Heute ist das Schloss mit den dazugehörenden Ländereien in Privatbesitz. Das Gut wird landwirtschaftlich bewirtschaftet. Zusätzliche Einnahmen beziehen die Eigentümer aus ihren Miet- und Ferienwohnungen, die sich in Teilen der ehemaligen Stallungen und Wirtschaftsgebäude befinden.

### **Schloss Kirchberg mit dem Sophienberg**

Jagstaufwärts von Langenburg liegen Stadt und Schloss Kirchberg (Nr. 6) auf einem Sporn über der Jagst. Die Gemarkung ist durch das tiefe Jagsttal durchschnitten und wird so in das Tal und die höher gelegene Ebene getrennt. Zwischen 1590 und 1597 wurde an der Stelle einer alten Burg ein vierflügeliges Renaissanceschloss mit Eckbastionen errichtet. 1738 wurde es unter Graf Carl August nach den Plänen von Leopold Retti in barockem Stil umgebaut (TESKE 1993). Unter Fürst Christian Friedrich Carl entstand die Anlage des Sophienberges. Während der Hofgarten im Stil des

Barock erhalten blieb, verwirklichte man auf dem Sophienberg einen Englischen Garten. Um 1782 wurde der erste Spazierweg fertiggestellt, gleichzeitig wurde der Hügel schon mit Nutz- und Zierpflanzen bepflanzt. 1789 wurde das erste Gebäude errichtet, 1791 folgte ein zweites, die beide noch 1955 erhalten waren (GRÜNENWALD 1955). Als der letzte Fürst der Linie Hohenlohe-Kirchberg 1861 starb, begann ein „Schattendasein“ für das Schloss und seine Gärten, welches bis ins 20. Jahrhundert andauerte. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde das Schloss von fürstlicher Seite an das Hilfswerk der Evangelischen Kirche verkauft. Man renovierte das Schloss und brachte ein Altenheim darin unter, welches bis heute besteht (FLECK 1981). Der Hofgarten wird heute von Angestellten des Bauamtes gepflegt (KÖHLER 1999 mdl.).

## **8.2 Alleen als Gestaltungsmittel in Gartenkunst und Landschaft**

### **8.2.1 Alleen in den Gartenanlagen der Fürsten**

In den Gartenanlagen der Grafen und späteren Fürsten von Hohenlohe wurde das Element „Allee“ als Gestaltungsmittel eingesetzt. Die parallelen Baumreihen verwendete man sowohl in der Epoche des Barock als auch in der sich anschließenden Phase des „Englischen Gartens“. Für beide Anwendungsformen werden im Folgenden Beispiele beschrieben. Die Bezeichnungen rechts, links, oben und unten entsprechen dem Blickwinkel des Betrachters der Fotos. Sie sind nicht deckungsgleich mit Norden, Süden, Westen und Osten zu verstehen.

Der Plan des Kirchberger Schlossgartens aus dem Jahr 1750 (s. Abb. 21), der sich vor allem durch die Parterreanlagen als Barockgarten ausweist, zeigt eine Allee, die sich an der linken Längsseite des Gartens entlang zieht. Setzt man voraus, dass es sich nur dann um eine Allee handelt, wenn die Bäume entlang des Weges in den Boden gepflanzt wurden, so entspricht dieser Voraussetzung nur die linke auf dem Plan abgebildete Allee. Rechts handelt es sich dagegen um Kübelpflanzen, die nur in einer Reihe aufgestellt wurden. Da nicht sicher geklärt werden konnte, ob diese Bäume noch zu einem späteren Zeitpunkt in den Boden gepflanzt wurden, werden sie aus den weiteren Betrachtungen ausgeschlossen. Bei den Bäumen der Allee handelt es sich offensichtlich um Laubbäume, deren Art unklar ist. Sie sind einander direkt gegenüber gesetzt und scheinen in relativ großem Abstand innerhalb der Reihe zueinander zu stehen. Zu beiden Seiten der Allee ziehen sich Hecken, hinter denen wiederum Beete liegen, deren unterschiedliche Schraffuren verschiedene Bepflanzungen vermuten lassen. Die Alleebäume folgen aber nicht dem weiteren Heckenverlauf, der im oberen Teil des Gartens in einen bogenförmigen Abschluss übergeht, sondern enden geradeaus in einem Feld bzw. in einer baumbestandenen Wiese.

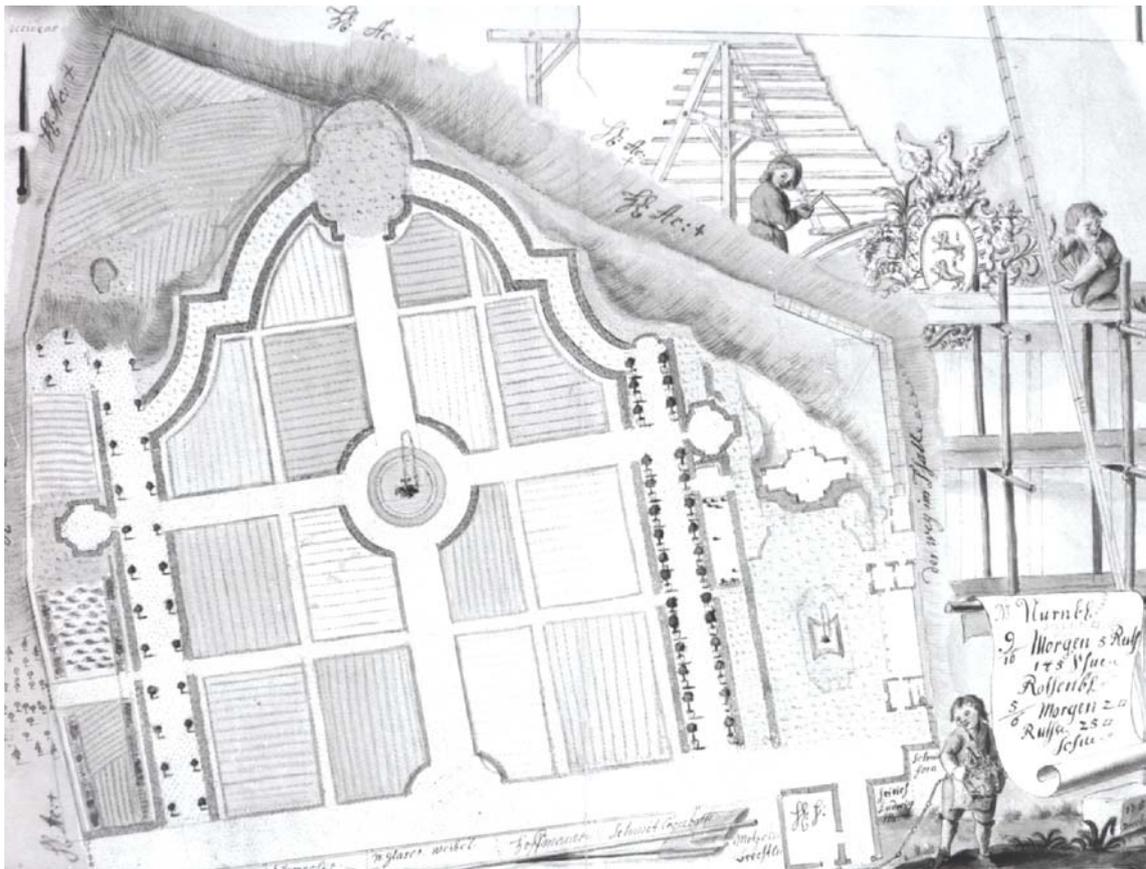


Abbildung 21: Grundriss des Kirchberger Gartens (1750), von Drechsler, Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv, unverzeichnet

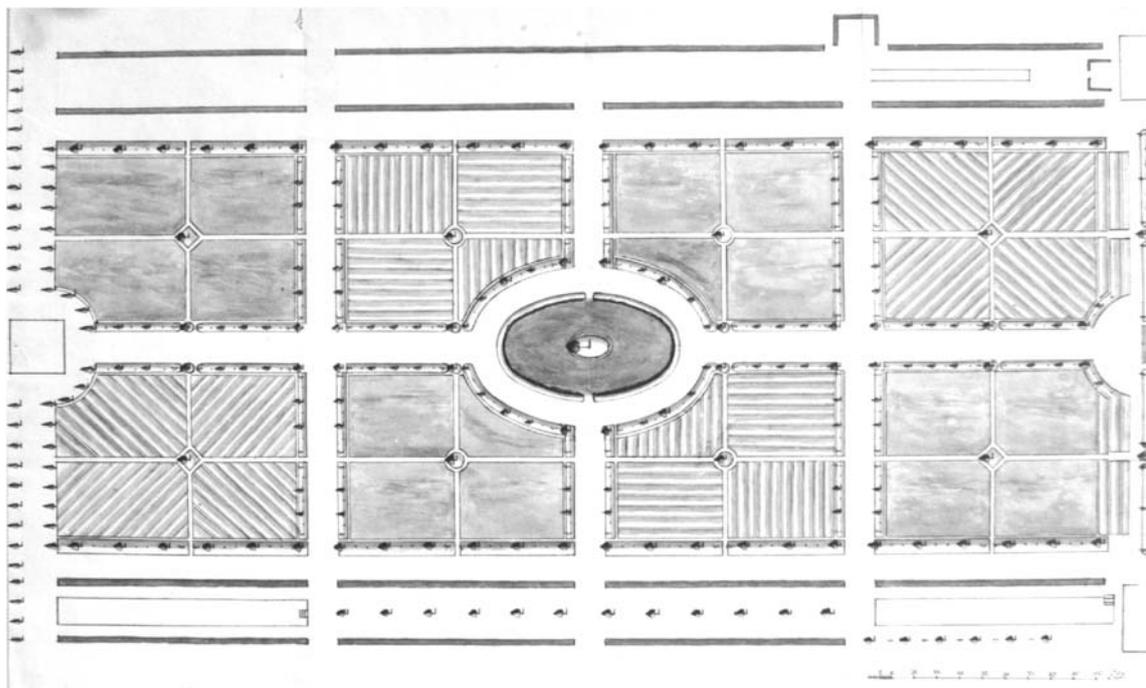


Abbildung 22: Der Schlossgarten von Ingelfingen (um 1795), unsigniert, Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv, VI/201

Der Plan des Schlossgartens von Ingelfingen weist im Vergleich zum Kirchberger Garten verstärkt Baumreihen auf (s. Abb. 22). Hauptsächlich handelt es sich hier um Pflanzungen mit der Funktion der Umgrenzung der Parterres, die dann Alleecharakter bekommen, wenn zwei solche Begrenzungsbepflanzungen einander gegenüber zu liegen kommen. Dies tritt im Fall des längs ausgerichteten Mittelweges und den quer verlaufenden Wegen des Gartens ein. Die gezeichneten Bäume weisen deutliche Unterschiede bezüglich ihrer Form und Größe auf. Das Spektrum reicht von kugelig bis kegelförmig und von großen Exemplaren an den Längsseiten der Parterres bis zu Bäumchen mit Stecklingscharakter an den Querwegen. Am Kopfende des Gartens, gegenüber dem Schloss, ist auf dem um 1795 entstandenen Plan der barocken Anlage eine Querallee aus säulenförmigen Bäumen eingezeichnet, in deren Mitte ein Quadrat den Platz einer Jubiläumssäule markiert (BAUMGARTNER 1996). Ausserhalb dieses Gartenareals verläuft eine Schrägallee, deren Bäume an Pappeln erinnern und die sich in ihrer Mitte zu einem baumumstandenen Kreis weitet. Sie stellt keine direkte Verbindung zwischen dem Garten bzw. dem Schloss und einem Pavillon oder einem anderen Blickpunkt her. Der einzige Kontakt zum Schlossbereich stellt ihre Verbindung zum Englischen Garten dar, der unterhalb des Schlossgartens am Kocherufer angelegt worden war. Den einzigen Hinweis über die verwendeten Baumarten lieferte RAUSER (1980), der von Pappelalleen schreibt, die es zumindest bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts im Garten gegeben haben soll. Die innerhalb des Plans unterschiedlich dargestellten Baumgestalten legen zusätzlich die Vermutung nahe, dass verschiedene Baumarten gepflanzt wurden.

Eine Flurkarte aus dem Jahr 1829 zeigt den Schlossgarten in seiner Gestalt um diese Zeit (s. Abb. 23). Die barocke Struktur ist erhalten geblieben, die Baumalleen an den Seiten sowie die Parterreumpflanzungen, die der Mittelachse eine alleehafte Gestalt geben, treten deutlich hervor. Der Englische Garten am Kocherufer scheint kleiner geworden zu sein. Die Schrägallee mit den kegelförmigen Bäumen besteht ebenfalls noch, allerdings fehlt die kreisförmige Erweiterung in der Mitte ihres Verlaufs.

Der „Plan des Hochfürstlich Oehringischen Jagdschlusses Friedrichsruh und der anliegenden Gegend“ von 1796 zeigt einen intensiven Einsatz von parallelen Baumreihen in der angewandten Gartenkunst (s. Abb. 24). Alleen säumen sämtliche Wege innerhalb des Gartens, der sich zu beiden Seiten der großen Alleenachse, die das Schloss mit dem Gartenpavillon „Carolinenlust“ miteinander verbindet, ausdehnt. Die zentrale Alleeachse, von der heute nur noch der südliche Teil erhalten ist, wurde 1776 unter Fürst Ludwig Friedrich Karl (1723 - 1805) angelegt (GRÜNENWALD 1955). An drei Seiten innerhalb des Gartens der „Carolinenlust“ ziehen sich ebenfalls Alleen entlang, wobei sie an den beiden Längsseiten nur über zwei Drittel der Strecke reichen. Aus der Zeit ihrer Anlage existieren keine Angaben über die verwendeten Baumarten. 1865 jedoch wurden in der Beschreibung des Oberamts Oehringen die „schönsten Lindenalleen“ innerhalb des Parks als beliebtes Ausflugsziel erwähnt

(KÖNIGLICHES STATISTISCH-TOPOGRAPHISCHES BUREAU 1865). Deutlich treten die Alleen des „Küchenwaldes“ - auf dem Foto rechts des Friedrichsruher Gartens gelegen - hervor. Der Zeitpunkt ihrer Anlage und die Wahl der Baumarten ist ungewiss. Die im Plan genannte Bezeichnung „alte Alleen“ der beiden Alleen, die auf den mit Kreisalleen bestandenen runden Platz zuführen, deutet aber daraufhin, dass es schon seit längerer Zeit Alleen im Küchenwald gab. Die Alleenanordnung erinnert an einen Jagdstern, wie er in der Epoche des Barock in den Gärten der herrschaftlichen Jagdschlösser häufig anzutreffen war (vgl. HENNEBO 1979).



Abbildung 23: Der Schlossgarten von Ingelfingen (1829), Flurkarte NO 7639 (Ausschnitt), (Quelle: BAUMGARTNER 1996)

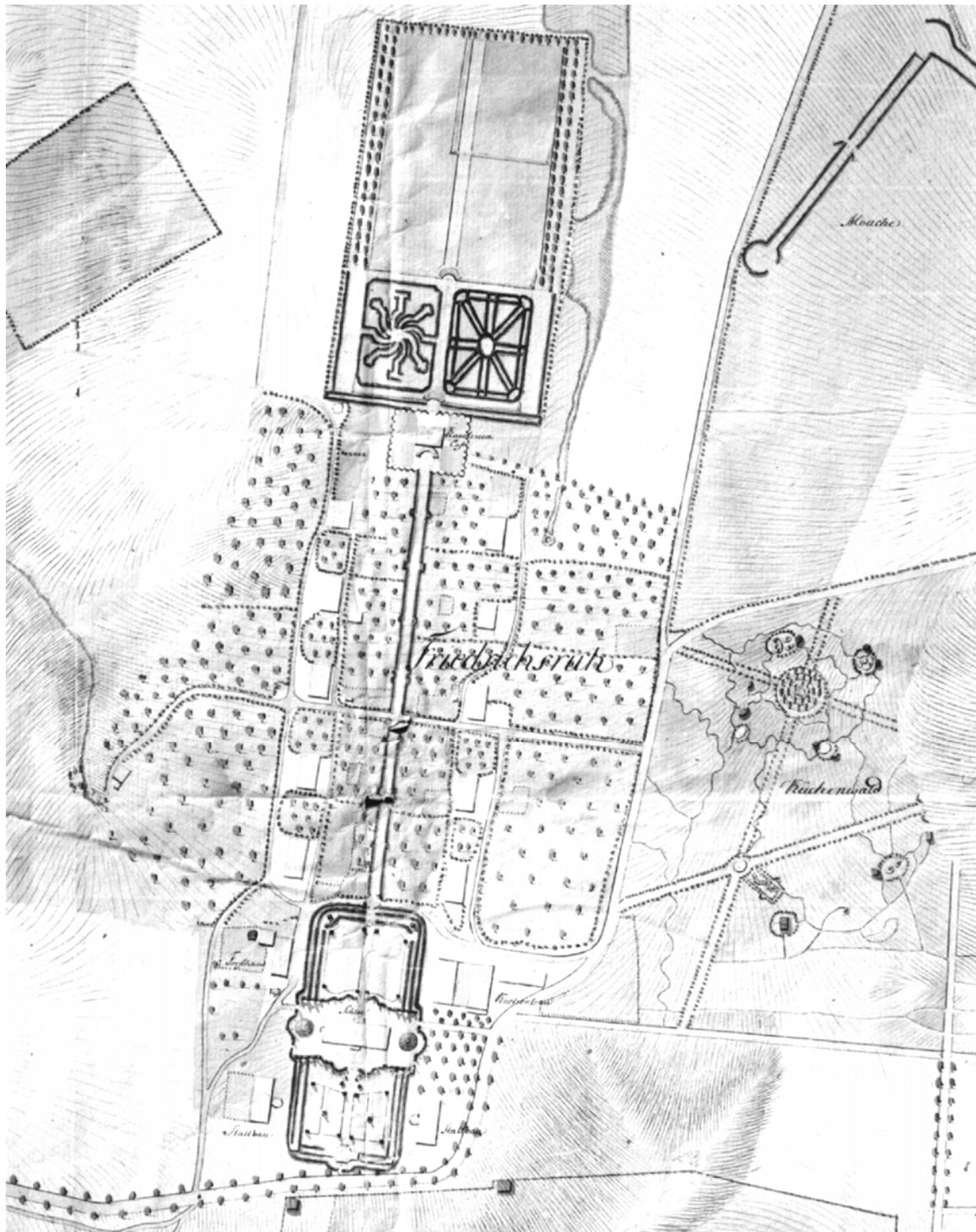


Abbildung 24: Plan des Hochfürstlich Oehringischen Jagdschlusses Friedrichsruh und der anliegenden Gegend (1796), unsigniert, Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv I/73

Die vergleichsweise stärkste Umsetzung barocker Gartengestaltungstheorien (vgl. Kapitel 4.2.1.) ist auf dem „Geometrischen Grunt/Riß“ aus dem Jahr 1728 von Schloss Karlsberg, dem Lust- und Jagdschloss der Linie Hohenlohe-Weikersheim, zu sehen (s. Abb. 25). Insgesamt acht Alleen führen sternförmig zu dem Rondell mit den vier Jagdpavillons, in dessen Mitte das herrschaftliche Schloss liegt. Sämtliche Alleen sind mit einem Buchstaben gekennzeichnet, der in der dazugehörigen

Legende erklärt wird. Demnach gab es vier „Hauptalleen“ und vier „Queralleen“. Die Hauptalleen im Uhrzeigersinn: „S“ führt nach Lauthenbach, „Q“ ist die Verbindung zum Residenzschloss Weikersheim, „O“ geht in Richtung Schäfersheim und „U“ wird in der Legende als „Hauptallee, so auf die neue Wiesen stößet“ bezeichnet. Die Queralleen, ebenfalls im Uhrzeigersinn, werden in der Legende wie folgt benannt: „R“ ist die Querallee hinter dem Küchengarten, „P“ die hinter dem „Cavalliers Pavillion“, „W“ die Querallee „auf Röthersheim“ und „T“ die Querallee „auf Queckbron“.

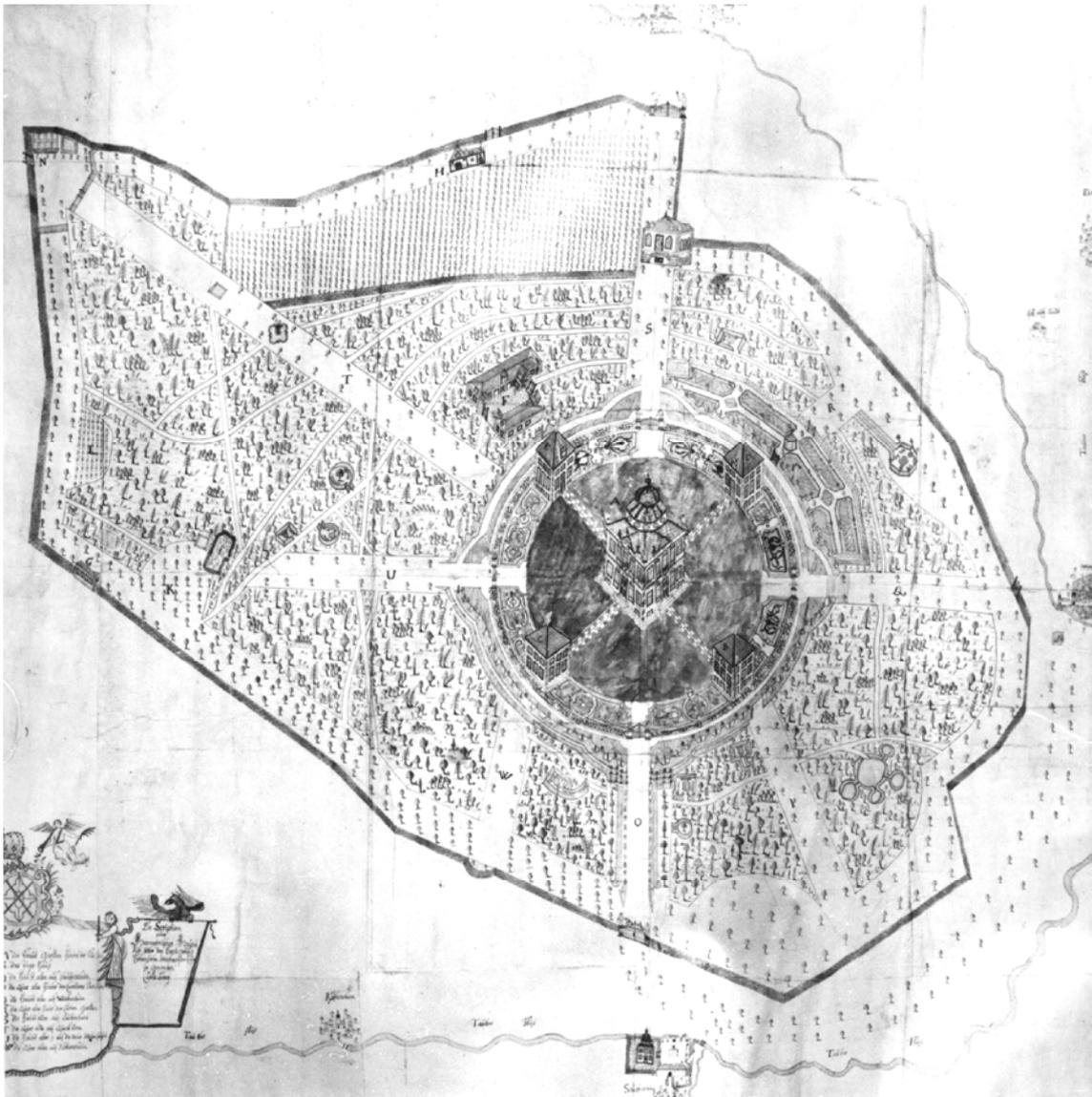


Abbildung 25: De Scription/oder Geometrischer Grunt/Riß über den Hoch Gräffl./Hohenlohe-Weikersheimischen/so genannten/Carlsberg (1728), unsigniert (Kopie), Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv, unverzeichnet

Zusätzlich wird die Umgrenzungsmauer des Schlossbereiches auf ihrer Innenseite von einer Allee begleitet, die, auf dem Foto unten zu sehen, teilweise sogar aus drei Baumreihen besteht. Die Art der Alleebäume war in der verfügbaren Literatur nicht

dokumentiert. Vergleicht man die Form der Alleebäume mit den Bäumen, die in die Waldparzellen zwischen den Alleen gezeichnet worden sind, so lässt sich aber zumindest folgern, dass es sich bei den Alleebäumen um Laubgehölze gehandelt hat. Nadelbäume hat der unbekante Zeichner in der typischen Fichten- bzw. Tannenform dargestellt.

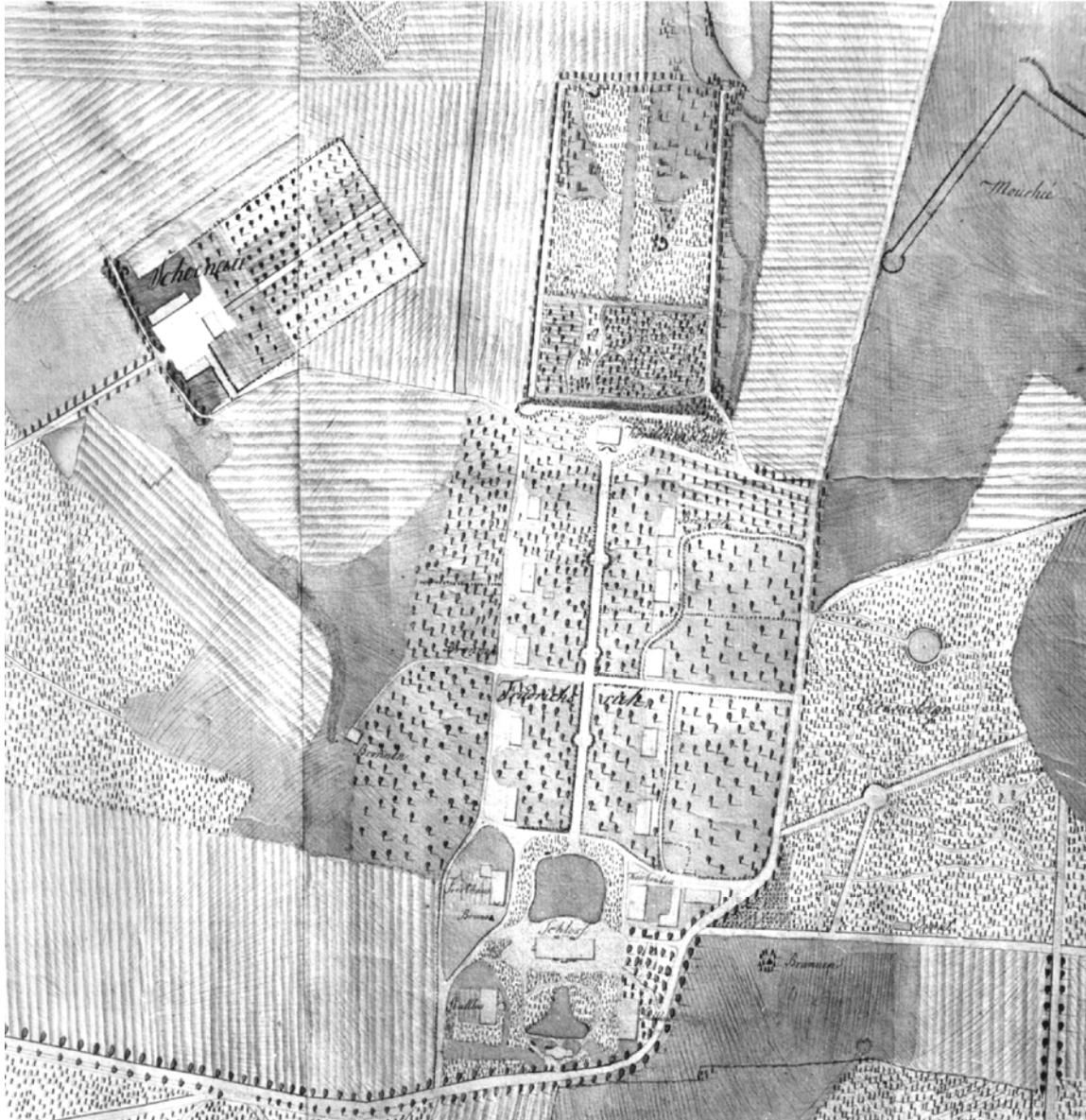


Abbildung 26: Plan des hochfürstlich oehringischen Jagdschlusses Friedrichsruh nebst Schoenau und Platzhof (1808), von Mitnacht, Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv I/75

Bei den bisher besprochenen Beispielen handelte es sich ausschliesslich um Barockgärten. Diese Einordnung lässt sich einerseits an dem jeweiligen Erstellungsdatum des Planes nachweisen, andererseits aber an den für das Barock typischen gartengestalterischen Merkmalen, die diese Gärten aufweisen. Zu nennen sind hier der geometrische und symmetrische Aufbau der Gärten, besonders gut ersichtlich an den

Fotografien des Kirchberger und des Ingelfinger Schlossgartens, die Anlage von Parterres, Bosketts und Alleen sowie die nach ornamentalen Gesichtspunkten gestalteten Beete, beispielsweise des Karlsberger Schlossrondells. Die beiden nächsten Bilder dagegen zeigen Gärten des beginnenden 19. Jahrhunderts und somit der Epoche des „Englischen Gartens“ (vgl. Kapitel 4.2.2.). Aber auch zu dieser Zeit gab es in den herrschaftlichen Gärten noch Alleen.

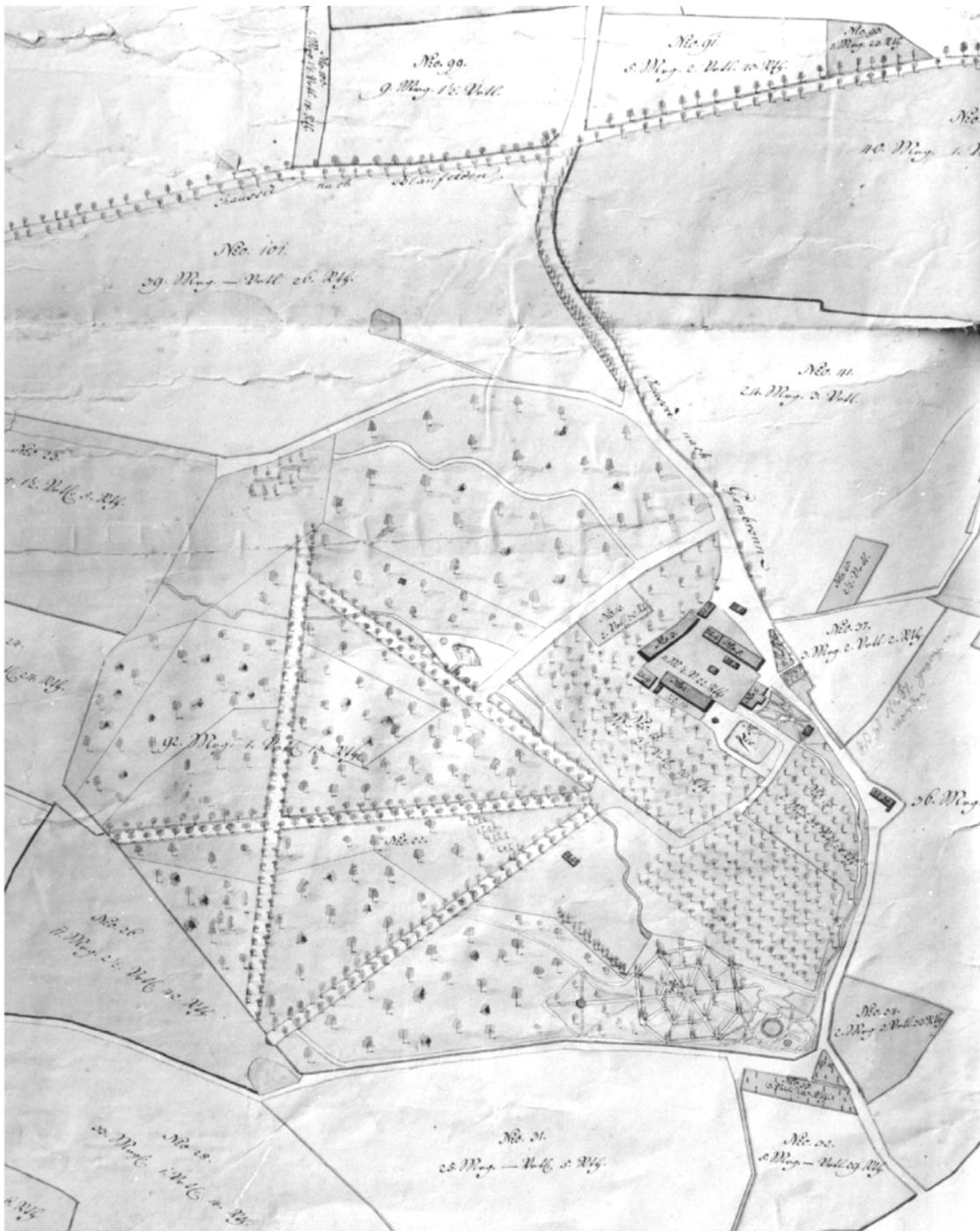


Abbildung 27: Grundriss über die fürstlichen Domänen Güther LudwigsRuhe und Neuhof (1817), von Kusterer, Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv I/244.

Der Plan von Mittnacht aus dem Jahr 1808 (s. Abb. 26) stellt den „Friedrichsruher“ Schlossgarten bereits im umgestalteten Zustand dar. Die geometrischen Formen sowohl im unmittelbaren Schlossbereich als auch im Garten hinter der „Carolinenlust“ wurden entfernt, statt dessen entstanden Wiesen- und Waldflächen, durch die geschlängelte Wege führen. Die Alleen aber wurden nahezu komplett in die neue Gartengestaltung übernommen. Nach wie vor mit Bäumen bepflanzt ist die zentrale Mittelachse zwischen Schloss und Gartenpavillon, die Wege rechts dieser Achse und die Begrenzungswege des Gartens, der sich nach hinten an die „Carolinenlust“ anschliesst. Auch die Alleen des Küchenwaldes sind größtenteils erhalten geblieben. Das Verbindungsstück zwischen den beiden kreisförmigen Erweiterungen fiel der Aufforstung zum Opfer, ebenso wie die weitere Verlängerung dieses Stückes nach oben. Bei der oberen Allee, einer der „alten Alleen“, scheint die Bepflanzung zu einem Teil des angrenzenden Waldes geworden zu sein.

Abb. 27 zeigt das Jagd- und Lustschloss der Fürsten zu Hohenlohe-Langenburg mit Namen Ludwigsruhe. Innerhalb der mit Bäumen bestandenen Wiesen (möglicherweise wurde so auch Wald angedeutet) des Gutes sind vier Alleen dargestellt. Zwei davon kreuzen sich, zwei andere stehen in einem rechten Winkel zueinander. Laut GRENZWÜRKER (1997) handelt es sich bei den rechtwinkligen Alleen um Lindenalleen, die auf jeden Fall bereits seit Mitte des 18. Jahrhunderts vorhanden waren. Dagegen wurden die sich schneidenden Baumreihen, eine Eichen- und eine Kastanienallee, erst zu einem späteren Zeitpunkt hinzugefügt. Im rechten unteren Bereich der Karte ist eine 12-strahlige Weganlage eingezeichnet, die an ihren Kreuzungspunkten mit kegelförmigen Bäumen besetzt ist. In einem Grundriss von 1764 wird sie mit „Sternallee“ benannt (GRENZWÜRKER 1997).

### 8.2.2 Alleen im näheren Umkreis der Residenzen

In der Epoche des Barock entwickelte sich unter den Fürsten die Mode, in der näheren Umgebung des Residenzschlosses ein Jagd- und Lustschloss zu errichten, in dem die adelige Gesellschaft ihren Vergnügungen nachgehen konnte. Diese Landschlösser lagen in der Regel nur circa ein bis zwei „Kutschenstunden“ von der Residenz entfernt und oft zog die adelige Familie mit einem Teil ihres Hofstaates für eine längere Zeit, meist die Sommermonate über, dorthin (GRÜNENWALD 1955 und BEUTTER 1999 mdl.). Zu Schloss Weikersheim gehörte beispielsweise das Lustschloss auf dem Karlsberg, kurz Karlsberg genannt, zur Residenz Öhringen Schloss Friedrichsruh. Die Kirchberger Fürsten besaßen auf dem Sophienberg ihr Lust- und Jagdschloss und die Linie Hohenlohe-Langenburg baute unweit der Stadt Schloss Ludwigsruhe. Die Straßen, die zu diesen Sommerschlössern führten, waren häufig bepflanzt.

Abb. 28 zeigt eine Allee, die sich von der fürstlichen Domäne<sup>40</sup> Platzhof bis nach Schloss Friedrichsruh zieht. Das Foto gibt nur einen Teil des Originalplanes von 1808 wieder, auf dem die Allee hinter dem Platzhof noch ein Stück, jedoch deutlich kürzer als die abgebildete Strecke, weitergeführt wird. Sie ist also noch länger, als auf dem Bild zu erkennen ist, reicht aber nicht bis nach Öhringen hinein. Die Straße, entlang der diese Bäume stehen, ist die kürzeste Verbindung nach Öhringen (GRÜNENWALD 1955), welches einige Kilometer südlich von Friedrichsruh liegt. Die um 1728 angelegte Allee (KÖNIGLICHES STATISTISCH-TOPOGRAPHISCHES BUREAU 1865) bestand in ihrem Abschnitt zwischen „Platzhof“ und Schloss Friedrichsruh laut Pfarrer MAYER (1782) aus Linden und Kastanien. Entlang des Teilstücks hinter dem „Platzhof“ wechselt die Bepflanzung zu Pappeln (GRÜNENWALD 1955).



Abbildung 28: Plan des hochfürstlich oehringischen Jagdschlusses Friedrichsruh nebst Schoenau und Platzhof (1808), von Mittnacht, Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv I/75

Auch die Straße von Schloss Langenburg nach dem nordöstlich davon gelegenen Ludwigsruhe war bepflanzt. Der Grundriss von 1817 (s. Abb. 29) lässt deutlich den Verlauf erkennen.

Von einer alleebestandenenen Straße, die von Langenburg (Westen) weiter nach Blaufelden (Osten) führt, zweigt eine zweite von Bäumen gesäumte Straße ab, auf der man nach Ludwigsruhe gelangt. In diesem Fall also beschränkte sich die Bepflanzung der Landstraße nicht auf die Strecke Residenz - Lustschloss, sondern wurde darüber hinaus fortgesetzt. Möglich wäre aber auch, dass die Abzweigung nach Ludwigsruhe erst nachträglich bepflanzt wurde. Die bepflanzte Straße setzt, aus Richtung

<sup>40</sup> Domäne: Land- und forstwirtschaftlich genutztes Gut in der Hand des Landesfürsten (dtv-Lexikon, Band 4, 1995)

Langenburg kommend, abrupt ein und endet ebenso plötzlich auf ihrem Weg nach Blaufelden.



Abbildung 29: Grundriss über die Fürstlichen Domänen Güther Ludwigsruhe und Neuhofer (1817), von Kusterer, Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv I/244

Da aber der Plan lediglich die Darstellung der Markung Ludwigsruhe zum Inhalt hat, kann nicht davon ausgegangen werden, dass die eingezeichneten Enden der Allee der tatsächlichen Streckenlänge zu dieser Zeit entsprechen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich die parallelen Baumreihen zumindest noch Richtung Langenburg weiter fortsetzten. Über die Baumarten zum Zeitpunkt der Entstehung des Grundrisses kann keine sichere Aussage getroffen werden, da sie nicht verzeichnet waren. Es dürfte sich aber um Laubbäume gehandelt haben, da ihre im Plan gezeichnete Gestalt jener der Alleebäume auf den Wiesen hinter Schloss Ludwigsruhe gleicht (vgl. Kapitel 8.2.1.). 1869 erschien ein Bericht im Wochenblatt für Land- und Forstwirtschaft, der darauf hindeutete, dass es Obstbäume gewesen sein könnten. Es wurde darin von einer erneuten Pflanzung von 100 Obstbäumen entlang dieser Straße nach Blaufelden berichtet, die, wie die 100 gepflanzten Stück des Vorjahres, an die Stelle der abgängigen gesetzt worden waren<sup>41</sup>.

<sup>41</sup> KÖNIGLICH WÜRTTEMBERGISCHE CENTRALSTELLE FÜR DIE LANDWIRTSCHAFT (Hrsg.) Nr.44, 30.10.1869

Ein weiteres Beispiel kann anhand Abb. 30 gezeigt werden. Es handelt sich hierbei um die Strecke zwischen Schloss Weikersheim und dem 1726 unter Graf Carl Ludwig auf einer nahen Hochfläche entstandenen Jagdschloss Karlsberg (MERTEN 1996). Auf dem auf 1728 datierten „Geometrischen Grunt/Riß“ ist die Stadt am rechten oberen Rand eingezeichnet, allerdings ohne Beachtung des korrekten Maßstabes oder Größenverhältnisses. Von ihr aus zieht sich eine Allee in weitem Bogen zum Karlsberg und endet vor dem Eingangstor zur „Hauptallee auf Schäfersheim (entspricht der Bezeichnung der Allee „O“ in der Legende).

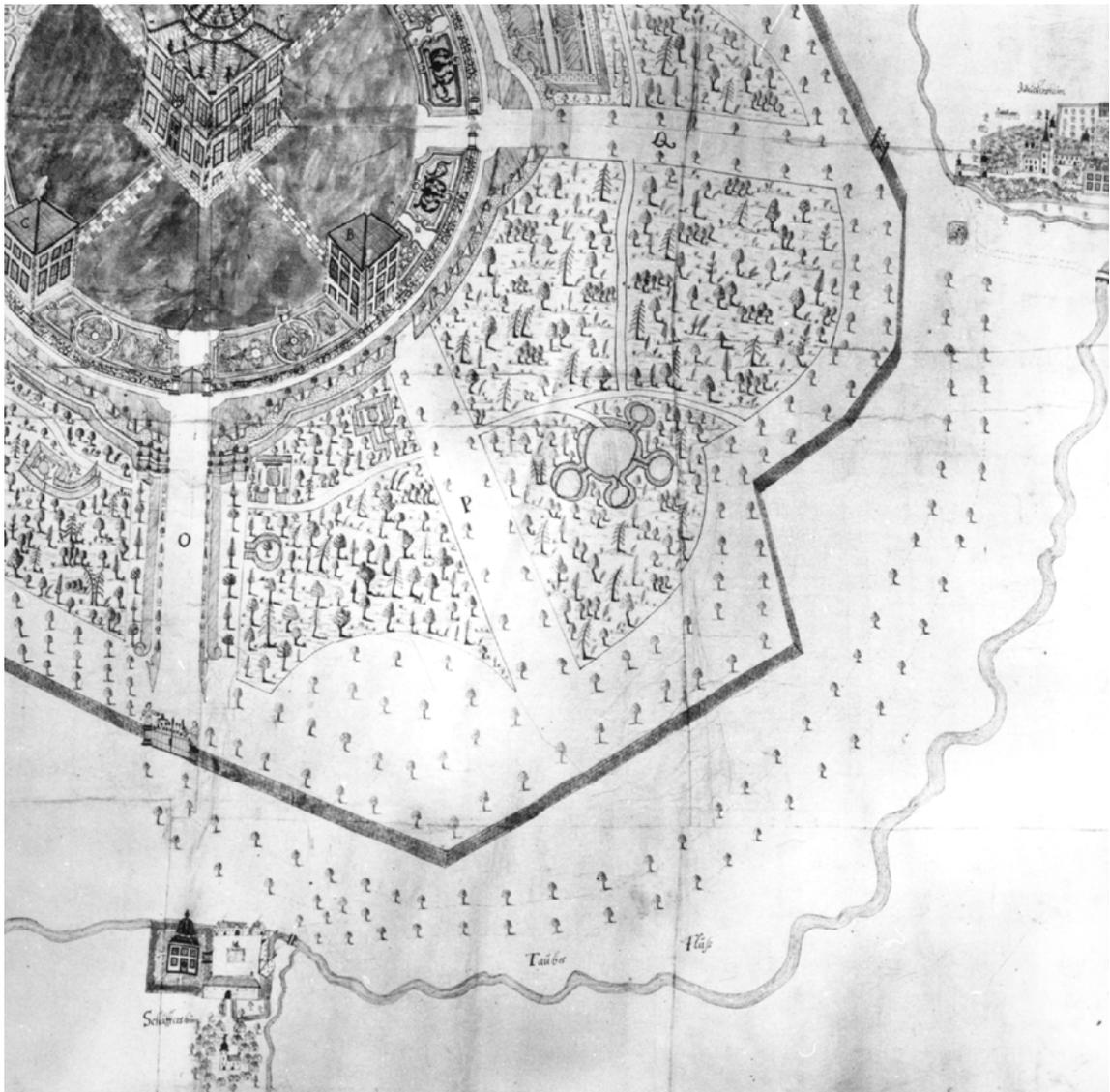


Abbildung 30: De Scription/oder Geometrischer Grunt/Riß über den Hoch Gräffl:/Hohenlohe-Weikers-heimischen/so genanten/Carlsberg (1728), unsigniert (Kopie), Neuenstein Hohenlohe-Zentralarchiv unverzeichnet

In seinem Buch „Romani eines edlen Wallachens Landwirtschaftliche Reise durch verschiedene Landschaften Europens“ von 1782 beschreibt Mayer nicht nur diese, sondern noch eine weitere Allee zwischen Schäfersheim und Weikersheim und

erwähnte ausserdem die Baumarten, mit denen sie besetzt waren: *Schöfersheim* (Schäfersheim, Anm. d. Verf.) ... *liegt keine ganze halbe Stunde von Weikersheim gegen Norden ab; ... und weil alles dieses sich gegen die Stadt Weikersheim vorn am Dorfe hinwendet, so macht es auf dieser Seite ein gar schönes Ansehen, ... durch die von Weikersheim an bis dahin mit Castanien und Linden besetzte Allee, .... In der Mitte dieser Allee zieht sich eine andere rechtshin auf einen Berg* (Karlsberg, Anm. d. Verf.), *welcher vormals die Rauhecke geheissen worden, ....* Akten aus dem Jahre 1848 erwähnen ausserdem noch mehrere Obstbäume zwischen den Kastanien und Linden (Hohenlohe-Zentralarchiv Bü. 565/ 1848-50).

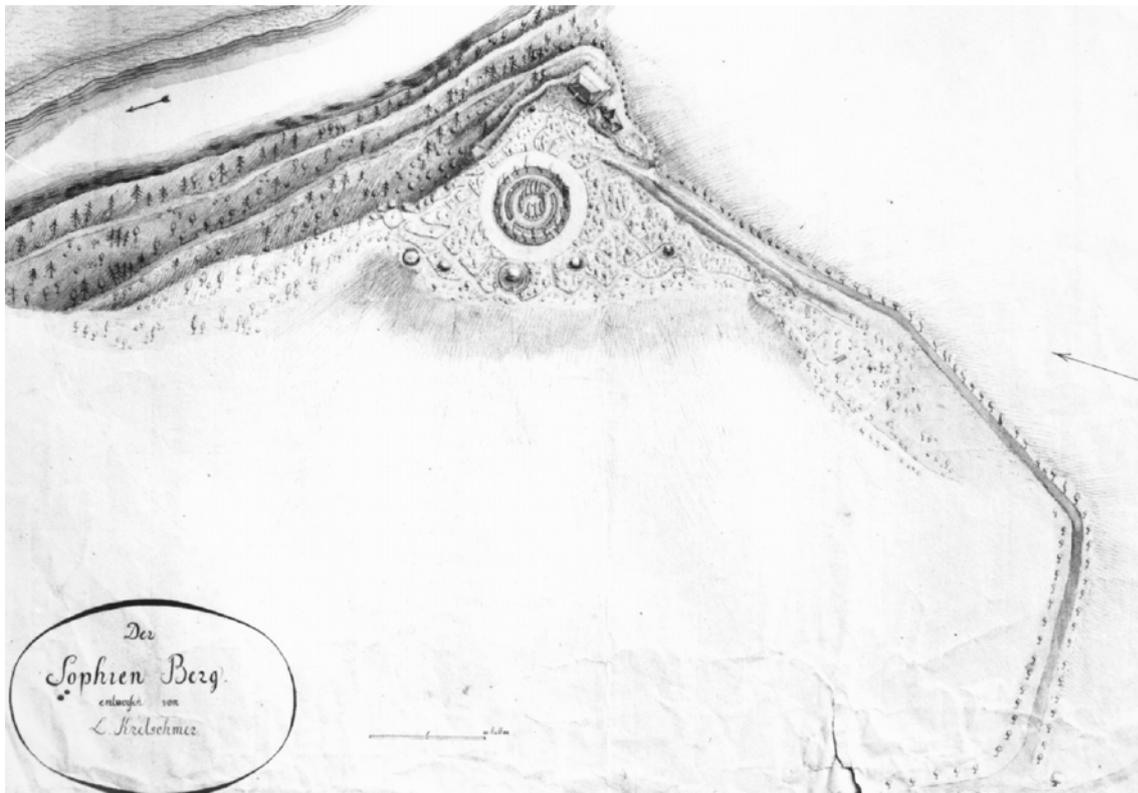


Abbildung 31: Sophienberg, undatiert, von Kretschmer, Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv III/213

Um 1782 begann Fürst Christian Friedrich Carl zu Hohenlohe-Kirchberg mit der Englischen Anlage auf dem Sophienberg, einer Anhöhe jenseits der Jagst. Der Hügel wurde bepflanzt, die Wege wurden angelegt und die Gebäude für ihn und seine Jagdgesellschaft errichtet (GRÜNENWALD 1954). Der undatierte Plan (s. Abb. 31) gibt die Anlage im wohl fertigen Zustand wieder. Eine Straße, anfangs von einer Allee gesäumt (im Bild unten rechts), später nur noch von einer einzelnen Baumreihe begleitet, führt bis unmittelbar an den Sophienberg heran. Die ausgewertete Literatur konnte keine nähere Auskunft über die Bepflanzung der Straße geben. GRÜNENWALD (1954) erwähnte in ihrem Artikel über Kirchberg und seine Parkanlagen, dass neben Ziersträuchern und Rosen auch Obstbäume zur Bepflanzung des Sophienberges und des Hofgartens gekauft wurden. Möglicherweise waren diese

Bäume nicht nur für den Sophienberg selber gedacht, sondern wurden ebenso an die Straße dorthin gesetzt. In jedem Fall deutet aber auch hier die dargestellte Baumform auf Laubgehölze hin. Die Zufahrtsallee zu dieser Anhöhe war nicht immer nur teilweise mit einer Allee bepflanzt. Abb. 32 zeigt eine Flurkarte aus dem Jahre 1829, also knapp 50 Jahre nach der Entstehung der Anlage, in der derselbe Zufahrtsweg durchgehend beidseitig mit Bäumen besetzt ist (s. Nr. 1). Es weist aber auch nur dieser Weg der Verbindungsstrecke Residenz – Sophienberg eine Bepflanzung auf. Sie endet, wo dieser Weg auf die Straße nach Kirchberg bzw. Richtung Jagst trifft.

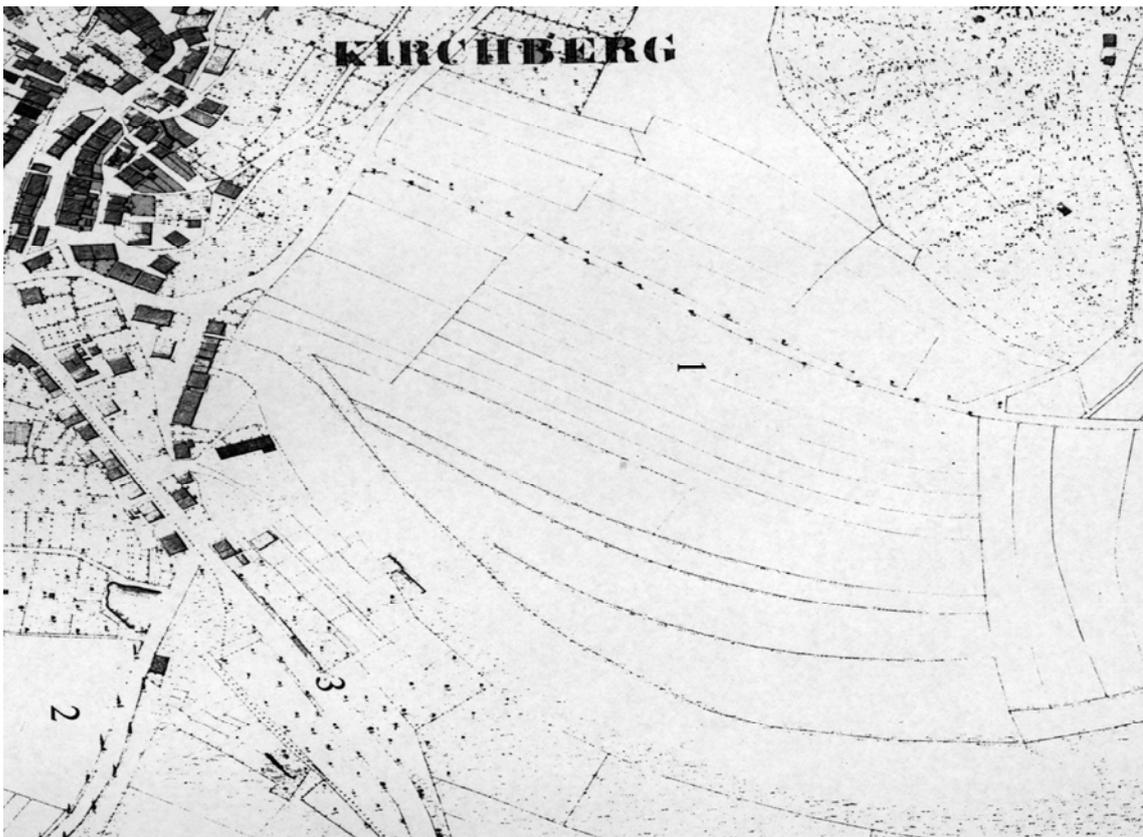


Abbildung 32: Flurkarte von Kirchberg und Umgebung 1829 (Ausschnitt), Zusammengesetzt aus den Flurkarten Nr. NO 6760 und NO 6860 (Quelle: Stadtarchiv Kirchberg)

Auf dieser Flurkarte sind noch zwei weitere Alleen eingezeichnet, die keine schlösserverbindende Funktion besitzen. Es handelt sich zum einen um eine mit kegelförmigen Bäumen besetzte Straße, die aus südwestlicher Richtung (von Kleinallmerspänn - Buch) zur Stadt führt (s. Nr. 2) und zum anderen um eine aus südöstlicher Richtung (von Lobenhausen) mit kugelförmigen Bäumen bepflanzte Straße (s. Nr. 3). Dass es sich bei den kegelförmigen Gehölzen um Pappeln handelte, konnte aus der Oberamtsbeschreibung von Gerabronn von 1847 entnommen werden. Im zweiten Fall jedoch kann keine sichere Aussage über die Baumartenwahl zur Zeit der Erstellung der Flurkarte gemacht werden. Hinweise gibt aber die Bestandsaufnahme vor der letzten Sanierung 1995, die in erster Linie Winterlinden (*Tilia cordata*), Sommerlinden (*Tilia*

*platyphyllos*) und Krimlinden (*Tilia x euchlora*) auswies. Ausserdem waren zwei Haselbäume (*Corylus avellana*) und zwei Feldulmen (*Ulmus carpinifolia*) den Reihen beigemischt.

Ebenso wie in der Kirchberger Flurkarte von 1829 sind in einem Grundriss des Waldenburger Forstes und in einer Karte von Ingelfingen und seiner Umgebung Alleen eingetragen, die in keiner unmittelbaren Verbindung zu Schlössern stehen. Auf dem „Grundriß von einigen dieß. Herrschaftlichen Waldungen des Waldenburger Forstes“ von 1783/84 (s. Abb. 33) verläuft eine Allee aus Richtung Gailenkirchen kommend (s. Bildrand unten links) zum Streithof, einer fürstlichen Domäne, die ca. zwei Kilometer südlich von Stadt und Schloss Waldenburg im Tal liegt. Es handelt sich hier also um eine bereits in größerer Entfernung zur Stadt gepflanzte Allee entlang einer Landstraße. Die Allee wurde in keiner der ausgewerteten Literaturquellen erwähnt. Eine Lithographie eines unbekanntenen Künstlers Anfang des 19. Jahrhunderts zeigt ausserdem ein Stück der Zufahrtsstraße aus Richtung Neuenstein beidseitig mit jungen Laubbäumen bepflanzt (s. Abb. 34).



Abbildung 33: Grundriß von einigen dieß. Herrschaftlichen Waldungen des Waldenburger Forstes (1783/84), von Wagner, Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv I/395

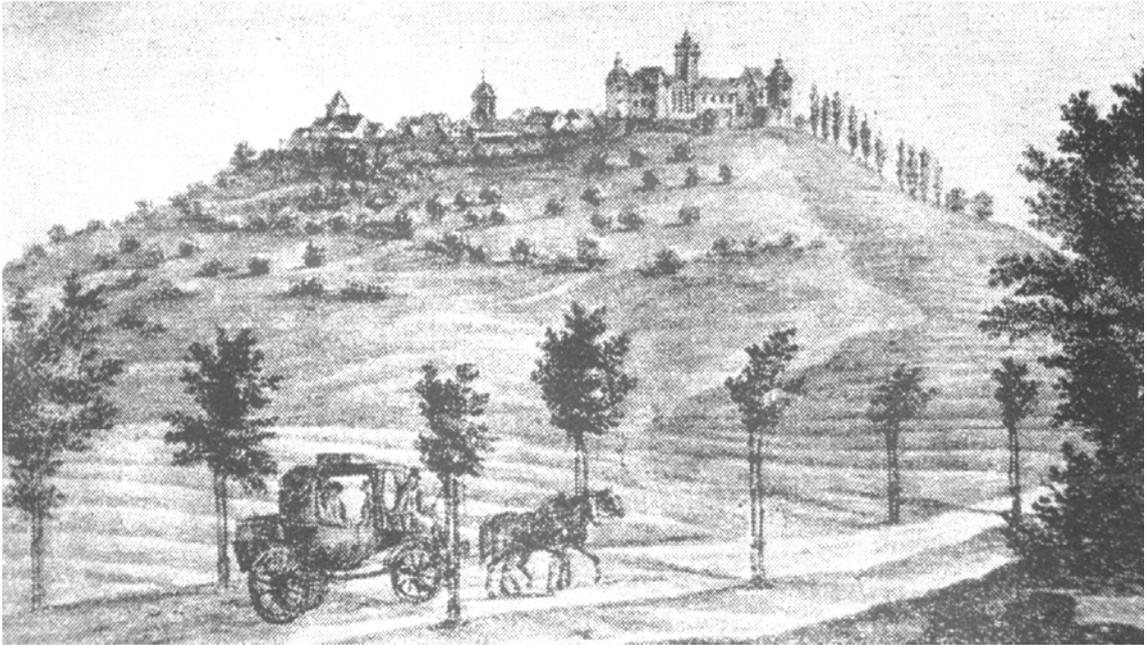


Abbildung 34: Mit der Postkutsche nach Waldenburg, Anfang 19. Jahrhundert, unsigniert (Quelle: SCHUMM 1955)



Abbildung 35: Karte von Ingelfingen und Umgebung, Ohne Titel, undatiert und unsigniert, Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv I/164

Auf der Karte von Ingelfingen säumt die Allee ebenfalls eine Landstraße (s. Abb. 35). Die Straße aus der Stadt führt zu einer Brücke über den Kocher, setzt sich hinter dieser Brücke fort und teilt sich kurze Zeit später in eine Straße nach Lipfersberg (s. Nr. 1) und eine nach Gaisbach (s. Nr. 2). Die Strecke von der Kocherbrücke bis zur Stelle der Verzweigung ist beidseitig bepflanzt. Diese Alleebepflanzung setzt sich nach der Verzweigung der Landstraßen jedoch nur entlang der Verbindung nach Gaisbach fort.

### 8.2.3 Aktuelle Situation der beschriebenen Alleen

Innerhalb der Gartenanlagen:

Im Hofgarten von Kirchberg a. d. Jagst sind heute die beiden Wegachsen aus dem Plan von 1750 mit Alleen aus Rosskastanien bepflanzt (s. Abb. 36). Die Bäume sind unterschiedlich alt, wobei auch die ältesten Exemplare nicht mehr aus der Mitte des 18. Jahrhunderts stammen. KÖHLER (1999 mdl.) schätzt sie auf circa 80 Jahre. Kommt es zu Ausfällen innerhalb der Reihen, so werden die Lücken mit neuen Rosskastanien bepflanzt. Die jungen Kastanien, die man auf den Fotos sieht, wurden vor 14 Jahren im Zuge einer Gesamterneuerung des Gartens gesetzt. Die Allee bleibt damit stets vollständig erhalten, weist aber einen sehr inhomogenen Charakter bezüglich ihrer Erscheinung auf (KÖHLER 1999 mdl.).



Abbildung 36:  
Rosskastanienallee im Schloss-  
garten von Kirchberg a. d. Jagst  
(Aufnahme im August 1999)

Der Ingelfinger Schlossgarten wurde im 20. Jahrhundert völlig zerstört. Schon 1937/38 existierte die Vorplanung, eine Umgehungsstraße, die zur Entlastung der

engen Gassen der Altstadt benötigt wurde, durch den Schlossgarten zu führen. In der Mitte dieses Jahrhunderts (1957) wurde diese Umgehungsstraße durch den Garten schliesslich gebaut. Bereits 1924 hatte man den Verlauf der Eisenbahnstrecke Künzelsau - Forchtenberg (s. Pfeil) durch den Garten gelegt (RAUSER 1980). Abbildung 37 zeigt das Gelände im heutigen Zustand.

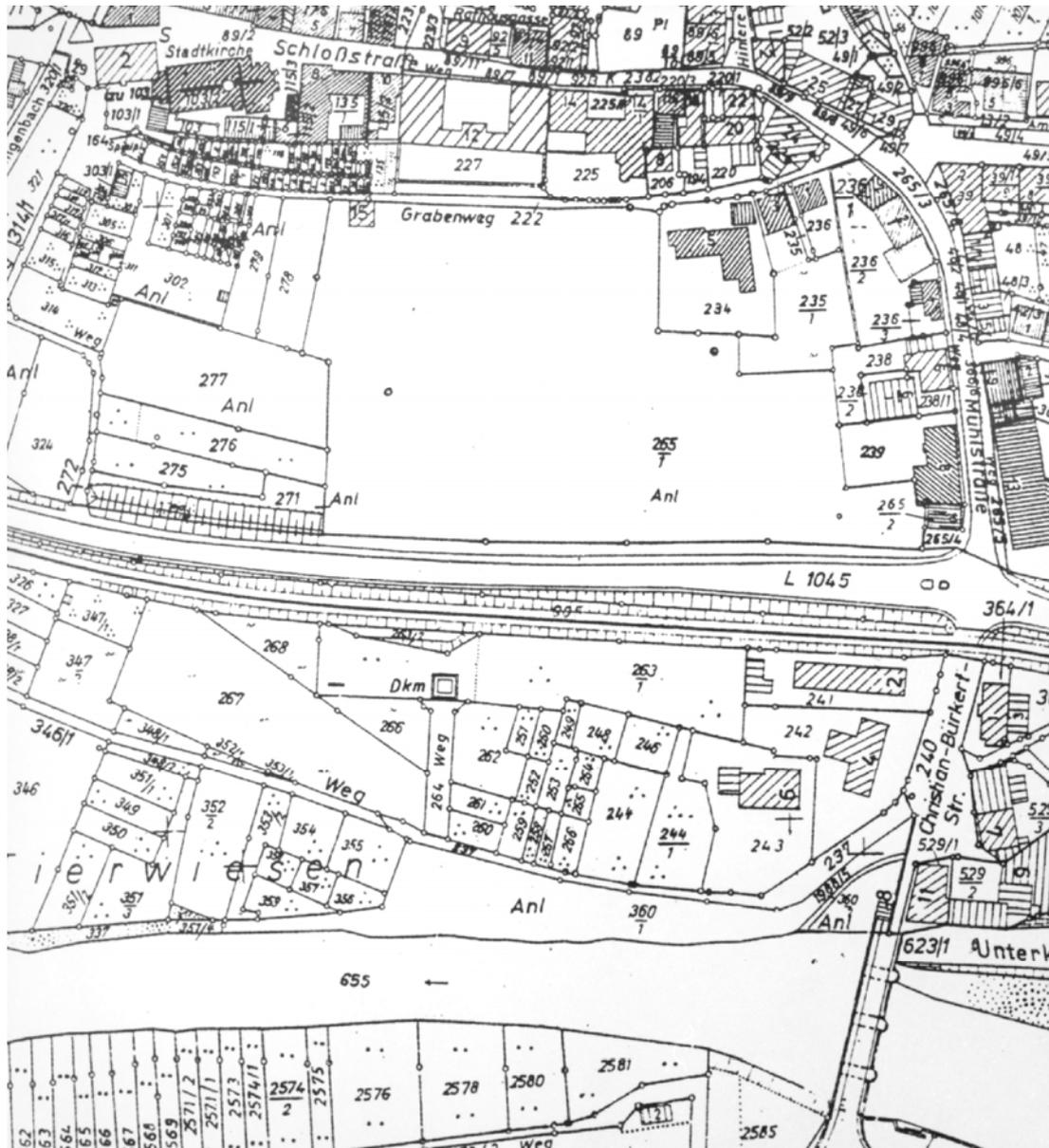


Abbildung 37: Der Schlossgarten von Ingelfingen (1993), Flurkarte NO 7639 (Ausschnitt) (Quelle: BAUMGARTNER 1996)

Von den parallelen Baumreihen des einstigen Barock- und späteren Englischen Gartens von Schloss Friedrichsruh besteht heute nur noch das südliche Stück der Mittelachse, die das Schloss mit dem 1852 abgebrochenen Gartenpavillon „Carolinenlust“ verband (GRÜNENWALD 1955). Der Weg ist bepflanzt mit Winterlinden, die von mir auf ungefähr 40 Jahre geschätzt werden (s. Abb. 38).

Innerhalb des Gartens von Schloss Ludwigsruhe besteht von den vier Alleen keine einzige mehr. Das Lustschlösschen Karlsberg bei Weikersheim besteht selber nicht mehr, nur noch zum Teil die Pavillons. Von den umfangreichen barocken Gartenanlagen aber ist nichts mehr vorhanden. Als die Linie Hohenlohe-Weikersheim 1756 mit dem Tod Graf Carl Ludwigs ausstarb, endeten auch die gartenbaulichen Aktivitäten (MERTEN 1996), was den Verfall der Anlagen des Karlsberges begünstigt haben wird. Nach wie vor gibt es hier ein Wildgehege und in neuerer Zeit wurden Weinberge angelegt (SCHLAUCH 1980).



Abbildung 38:  
Winterlindenallee im Schloss-  
garten von Schloss Friedrichsruh  
(Aufnahme im August 1999 mit  
Blick auf das Schloss)

In der Umgebung der Residenzen:

Völlig verschwunden sind die Alleen von Kirchberg a. d. Jagst zum Sophienberg, von Schloss Weikersheim zum Karlsberg und von Langenburg nach Schloss Ludwigsruhe. Während der Verlust der Allee zum Sophienberg (s. Abb. 39) nicht datiert werden konnte, ließ sich im Fall Weikersheim sowohl Jahr, als auch Grund des Verschwindens festmachen. So überließen 1848 die Fürsten die Allee der Stadt Weikersheim unter der Bedingung, dass diese die Allee erhalten und pflegen sollte. Die Stadtbürger aber holzten sie vollständig ab, nachdem die Allee schon in den Jahren vorher durch wiederholte Beschädigungen, vor allem durch Abschneiden der Äste als Heizmaterial, stark in Mitleidenschaft gezogen worden war (Hohenlohe-Zentralarchiv Bü. 565/ 1848-50). Heute steht in dem Gebiet, in dem die Allee verlief, ein Neubaugebiet (BEUTTER 1999 mdl.).



Abbildung 39: Die ehemals alleegesäumte Zufahrtsstraße von Kirchberg zum Sophienberg (Aufnahme August 1999 mit Blick vom Schlosshügel zum Sophienberg)

Eine beidseitige Bepflanzung der Straße von Schloss Langenburg nach Blaufelden konnte zuletzt für das Jahr 1965 anhand der Flurkarte Nr. 10 des Flurkartenregisters im Stadtarchiv Langenburg nachgewiesen werden (s. Abb. 40). Zu diesem Zeitpunkt fehlte bereits die Allee des Zufahrtsweges nach Ludwigsruhe. Wann und wodurch beide Alleen schließlich verschwanden, konnte nicht geklärt werden.

Neben diesen „Lustschlossalleen“ ist die Verbindung von Ingelfingen nach Gaisbach (vgl. Abb. 35) ebenso wenig noch baumbestanden, wie die Straße von Kirchberg nach Kleinallmerspann-Buch (vgl. Abb. 32), dem heutigen Autobahnzubringer zur A6. Im Fall der Landstraßenbepflanzung zum Streithof bei Waldenburg ist zwar auch keine Allee mehr vorhanden, doch steht noch eine einzelne Baumreihe aus jungen und alten Obstbäumen entlang dieser Straße. Stellenweise sind historische Alleeverläufe heute noch bepflanzt. Selten bedeutet dies, dass es sich noch um die Bäume handelt, die vor ca. 150 - 200 Jahren gepflanzt worden sind, obwohl dies aus botanischer Sicht möglich wäre. Die Crailsheimer Straße von Kirchberg a. d. Jagst Richtung Lobenhausen wird auch heute noch von Baumreihen begleitet. Es handelt sich um Winterlinden von unterschiedlichem Alter. Ein Datum der ersten Anlegung ist nicht bekannt, lediglich die Flurkarte von 1829 belegt bereits ihre Existenz (vgl. Abb. 32). Die ältesten Linden der heutigen Allee werden jedoch jünger geschätzt und müssen somit bereits als Nachpflanzungen gelten. Die Allee als solche wird erhalten, sie wurde 1995 zum letzten Mal ergänzt, wie Abb. 41 belegt (PANZHAFF 1999 mdl.).

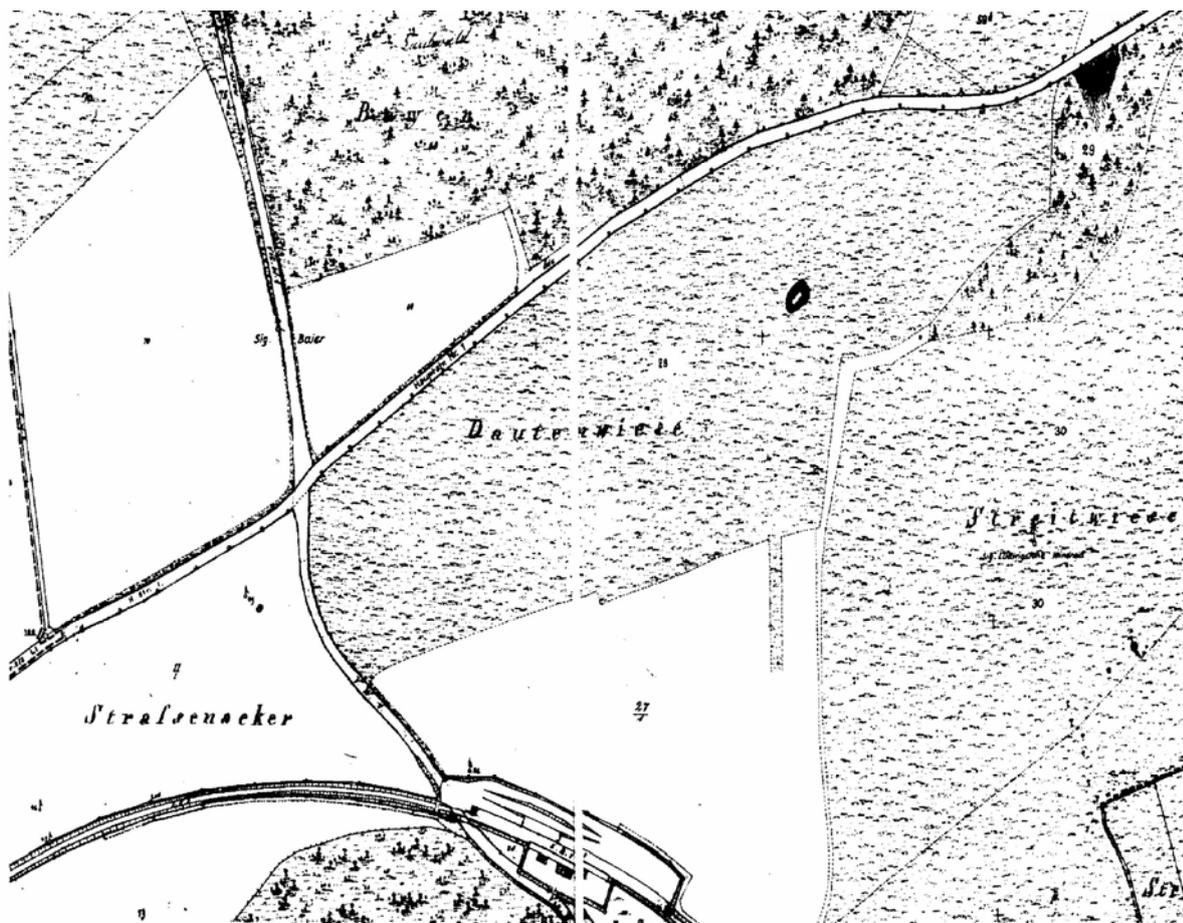


Abbildung 40: Flurkarte der Straße von Schloss Langenburg Richtung Blaufelden 1965 (Ausschnitt), Flurkarte Nr. NO LXXIII/54 (Quelle: Stadtarchiv Langenburg)

Auch die heute noch knapp 3 km lange Allee nach Schloss Friedrichsruh wurde bereits teilweise nachgepflanzt (s. Abb. 42). Die gut über 200 Jahre alten Winterlinden (BEUTTER 1999 mdl.) waren Ende der 70er bzw. Anfang der 80er Jahre zum großen Teil so morsch geworden, dass die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Eine Entfernung der gesamten Allee wurde diskutiert, während gleichzeitig eine Bürgerinitiative eine Unterschutzstellung der alten Bäume forderte. Schließlich einigte man sich auf die Entfernung der gefährlichsten Individuen und pflanzte in die Lücken wieder Winterlinden nach, jetzt aber in weiterem Abstand zur Straße als zuvor. Damit sollte ein Herabfallen der Äste auf die Fahrbahn in Zukunft verhindert werden. Ausserdem wurde die Allee über den Platzhof hinaus in Richtung Öhringen noch ca. 200 m verlängert. Bei dieser Maßnahme handelte es sich um ein Zugeständnis an die Bürgerinitiative (BEUTTER 1999 mdl.). An dieser Stelle standen ursprünglich Pappeln, von denen es noch eine Fotografie aus dem Jahr 1929 gibt, die aber aufgrund ihrer erhöhten Fäuleanfälligkeit nach ihrem Ausfall nicht mehr ersetzt wurden (MATTES 1929 und THIRY 1999 mdl.).



Abbildung 41:  
Lindenallee von Kirchberg a. d.  
Jagst Richtung Lobenhausen  
(Aufnahme im August 1999 mit  
Blick nach Kirchberg)



Abbildung 42: Lindenallee vom Platzhof nach Friedrichsruh (Aufnahme August 1999 mit Blick nach Friedrichsruh)

### 8.3 Obstbäume an Straßen in der Region Hohenlohe

#### 8.3.1 Anpflanzungen von Obstbäumen im 17. und 18. Jahrhundert

Hohenlohische Dorfordnungen wiesen schon im 17. Jahrhundert auf die Pflicht der Bürger zum Setzen *fruchtbarer Bäume* hin. So verpflichtete die Dorfordnung von Hollenbach 1661 unter Androhung von Strafe jeden von der Herrschaft neu angenommenen Bürger zur Anpflanzung von drei jungen Bäumen, die er zu veredeln hatte (SCHUMM & SCHUMM 1985). Eine spezielle Anordnung, dass diese Bäume an die Straßen oder Wege zu setzen seien, enthielten diese Anweisungen meist nicht. Die Dorfordnung von Ailringen von 1664 - 1684 gab eine detailliertere Anweisung bezüglich des Pflanzortes mit der Anweisung: *Ein jeder der in das Dorf Aylringen kombt, der soll uff ein Gemeind, alwo gemeine Drieb seind ..., drei junge Bäum zu setzen schuldig sein, ....* Ausserdem wurden die, die die Bäume pflanzten, in der Dorfordnung auch dazu verpflichtet, für deren Schutz zu sorgen, damit sie von den Ziegen und Schafen nicht gefressen wurden (SCHUMM & SCHUMM 1985). Laut GROSS (1998) beinhaltet das Wort „Trieb“ allerdings zwei Bedeutungen. Neben dem Weg zur Weide wurde auch die Weide selbst so bezeichnet. Welche der beiden Bedeutungen im Fall der Dorfordnung von Ailringen zutrifft, ist unbekannt.

Konkretere Hinweise auf eine Bepflanzung der Straßen mit Obstbäumen ergaben sich aus der zur Verfügung stehenden Literatur für das 18. Jahrhundert. Mehrfach wurde auf eine fürstlich-hohenlohische Verordnung hingewiesen, die im 18. Jahrhundert die Anpflanzung von Obstbäumen entlang der Straßen anordnete (MATTES 1929 und Stadtarchiv Neuenstein Bü. 215). Um 1785 erliess Fürst Heinrich August zu Hohenlohe-Ingelfingen eine Anordnung, in der er neben Wiesen, Gärten und Gemeindeplätzen auch die Bepflanzung der Straßen mit *guten fruchtbaren Bäumen, besonders Nüssen*, forderte und gleichzeitig verlangte, dass eigens dafür Baumschulen angelegt werden sollten, um die Bäume hierfür billiger an die Untertanen abgeben zu können<sup>42</sup>. Weitere Anordnungen, die von seiten der hohenlohischen Fürsten während ihrer Landesherrschaft bis 1806 erlassen wurden, sind nicht bekannt. Andere Dokumente gaben aber Aufschluss darüber, dass es Straßen gab, an denen in diesem Jahrhundert Obstbäume gepflanzt worden waren.

In Mayers Übersetzung des Reiseberichts „Romani eines edlen Wallachens Landwirtschaftliche Reise durch verschiedene Landschaften Europens“ von 1782 erzählte eben dieser Wallache von seiner Reise durch Hohenlohe. Er lobte dabei die gut gebauten Chausseen, die ... *theils drüben, theils hierüber am Graben mit fruchtbaren Obst- auch anderen schattengebenden Bäumen: Castanien, Linden, Pappelbäumen bepflanzt* waren. Er fügte den Nutzen dieser Bepflanzungen an, allen voran der Obstbäume, die neben Schatten und Markierung bei Nacht und Schnee, zusätzlich Nahrung lieferten. Ausserdem erwähnte der Wallache die sowohl mit veredelten als auch mit noch unveredelten Obstbäumen besetzten Chausseen nach Öhringen und Neuenstein und die Chaussee von Neuenstein nach Kupferzell, die ebenfalls von einer Obstbaumallee gesäumt war. Im Ganzen schätzte er mehr als 10000 Bäume entlang der Hohenloher Chausseen, wobei er allerdings nicht nach Obst- und Waldbäumen unterschied.

Heute geht man davon aus, dass Mayer dieses Buch selbst verfasste und darin von seinen eigenen Reiseerfahrungen berichtete (BEUTTER 1999 mdl.). Er war an der Förderung des Obstbaus allgemein sehr interessiert und empfahl dringend bereits 1773 in einem von ihm verfassten landwirtschaftlichen Lehrbuch den Anbau von Obstbäumen entlang der Chausseen. Er bezweckte damit einerseits eine Förderung der Wirtschaftskraft der Region und andererseits eine Verbesserung der Versorgungslage der Bevölkerung (MAYER 1773).

Eine andere Reiseerzählung berichtete 1798 von einer etwas aussergewöhnlichen Obstbaumallee. Erbprinz Georg Ludwig (1786 - 1836) zu Hohenlohe-Kirchberg reiste in diesem Jahr von Kirchberg nach Hall und berichtete anschließend: *Wenn man die gräßliche Kröffelbacher Steige oben ist, so kommt man in eine Allee, die wohl 2*

---

<sup>42</sup> HOHENLOHE-ZENTRALARCHIV PAÖ 128/5

*Viertelstunden lang ist und halb aus Obst – halb aus Pappelbäumen besteht. Sie geht bis vor Hall hin und die Pappeln derselben sind von einer außerordentlichen Dicke und Höhe*<sup>43</sup>.



Abbildung 43: Neuenstein (1828), unsigniert, Neuenstein, Hohenlohe-Zentralarchiv Bildersammlung unverzeichnet

Abb. 43 zeigt nun eine Baumreihe entlang der Straße von Neuenstein nach Grünbühl, deren Erscheinung an den Reisebericht des Prinzen erinnert. Ein Stück dieser Baumreihe wird aus niedrigen Laubbäumen abwechselnd mit hohen Pappeln gebildet. Es handelt sich hier zwar nicht um die Straße, von der der Prinz in seinem Reisebericht schrieb, doch lassen seine Ausführungen vermuten, dass es sich bei dieser Baumreihe bei Neuenstein auch, zumindest teilweise, um Obst- und Pappelbäume handelte, da diese Kombination scheinbar nicht unüblich war. Die Straße, an der die Baumreihe steht, führte weiter nach Kupferzell. Eben diese Straße von Neuenstein nach Kupferzell beschrieb MAYER (1782) als beidseitig mit Obstbäumen besetzt. Es ist also möglich, dass es sich bei dem Bildausschnitt nicht um eine einzelne Baumreihe handelt, sondern um den Teil einer Allee, die vom Maler des Bildes nicht vollständig gezeichnet wurde.

In einer „Mappa Generalis“ von 1787, die zur Dokumentation der gesamten Waldungen der Linie Hohenlohe-Waldenburg-Schillingsfürst angefertigt wurde, sind alle

---

<sup>43</sup> HOHENLOHE-ZENTRALARCHIV Nachlässe Bü 406



### 8.3.2 Obstbaumpflanzungen im 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts

Durch die Mediatisierung im Jahr 1806 wurde die Region Hohenlohe in das mittlerweile zum Königreich aufgestiegene Württemberg eingegliedert. Die Fürsten verloren ihre Landesherrschaft und wurden König Friedrich I. unterstellt, wodurch Hohenlohe als eigenständiges Fürstentum nicht mehr existierte (TADDEY 1993 und BEUTTER 1999 mdl.). Dies hatte zur Folge, dass von da an alle württembergischen Gesetze und Anordnungen auch für die Region Hohenlohe Gültigkeit besaßen. Dies schloss sämtliche Verordnungen über Bepflanzungen der Straßen mit ein. Inwieweit dazu noch die Gesetze von Herzog Karl von Württemberg, in denen er im 18. Jahrhundert die Anpflanzung von weissen Maulbeerbäumen und Obstbäumen entlang der Landstraßen anordnete, gerechnet werden müssen, ist nicht mit Sicherheit zu klären. In jedem Fall galten jedoch die nach der Mediatisierung erlassenen Gesetze (BEUTTER 1999 mdl.). Dazu zählten, auf die Straßenbepflanzung bezogen, beispielsweise eine Allgemeine Verordnung von 1806, die Königliche Wegordnung von 1808, eine Allgemeine Verordnung 1808, ein Erlass der Königlichen Sektion des Straßen-, Brücken- und Wasserbauwesens von 1816, ein Ministerialerlass an die Königlichen Regierungen von 1818 und ein Erlass des Königlichen Ministeriums des Innern von 1828 (vgl. Kapitel 4.3.2.). In der Allgemeinen Verordnung von 1806 ordnete König Friedrich I. die Besetzung sämtlicher Chausseen des Königreichs mit Obstbäumen an. Die Grundstücksbesitzer wurden dazu verpflichtet, die Bäume auf ihren Privatgrund und die Gemeinden entsprechend auf die Allmanden zu setzen. Er wiederholte diese Anordnung 1808, fügte hinzu, dass die Ortsvorsteher für ein vorschriftsmäßiges Setzen verantwortlich seien und gestattete nur an Stellen, an denen Obstbäume nicht gediehen, die Pflanzung von Wald- oder wilden Obstbäumen. Den Zweck, den König Friedrich I. mit den Anordnungen verfolgte, erläuterte er in der Allgemeinen Verordnung von 1808, in der er sowohl die Bedeutung des Obstes für die Ernährung der Bevölkerung als auch den wirtschaftlichen Nutzen, den das Obst als Handelsgut besaß, herausstellte. Die Erlässe von 1816, 1818 und 1828 enthielten in erster Linie Bestimmungen darüber, wie die Pflanzungen durchgeführt und die Bäume zukünftig gepflegt werden sollten. Wichtig war vor allem die Einhaltung bestimmter Abstände, nämlich 24 - 36 Schuh von Baum zu Baum und mindestens sechs Schuh vom Baum bis zum Grabenrand, um eine genügende Trocknung der Fahrbahn zu gewährleisten. Ausserdem wurden Richtlinien darüber aufgestellt, wie groß die Bäume beim Setzen sein mussten (sieben Schuh), über sorgfältiges Pflanzen und regelmäßiges Ausästen und den Schutz vor freilaufendem Vieh. Neben den Gesetzen zur Pflanzung von Straßenbäumen galten auch die Verordnungen gegen den Baumfrevel, die 1808 von König Friedrich I. erlassen worden waren (vgl. Kapitel 6.1.3).

Als Beispiele für Obstbaumpflanzungen im 19. Jahrhundert werden der Bezirk Mainhardtter Wald und die Oberämter Öhringen, Hall, Gerabronn und Mergentheim im Fol-

genden aufgeführt. Für das 20. Jahrhundert wurden die Straßen- und Wasserbauämter Hall und Künzelsau hinzugezogen.

So schrieb im Wochenblatt für Land- und Forstwirtschaft von der Königlich Württembergischen Centralstelle für die Landwirtschaft der landwirtschaftliche Verein des Oberamtes Hall 1838, dass die Obstbaumzucht *in letzter Zeit an Umfang gewonnen habe* und nannte an Zahlen für das Vorjahr 6.000 auf öffentliche und 2.000 auf private Kosten gepflanzte veredelte Obstbäume entlang verschiedener Straßen<sup>44</sup>. Für den Mainhardter Waldbezirk beklagte dagegen im selben Jahr die Zentralstelle für Landwirtschaft, dass in den letzten Jahrzehnten keine Obstbaumpflanzungen mehr stattgefunden hätten. Sie forderte die Bewohner der Region zu neuen Pflanzungen auf, um die zahlreichen Vorteile, die Obst *in grünem, getrocknetem und gekochtem Zustande sowie in seiner Verwendung zu Most und dergleichen* böte, ausnützen zu können<sup>45</sup>. 1850 wurde der Zentralstelle ein Bericht über den Zustand der Obstbaumzucht in diesem Bezirk vorgelegt, in dem die starke Verbesserung dieses Wirtschaftszweiges im Vergleich zu den vorangegangenen drei bis vier Jahrzehnten hervorgehoben wurde. Ohne Unterscheidung zwischen Straßen- und Nichtstraßenbepflanzungen wurden 33.026 Stück Kernobst und 8.976 Stück Steinobst für den Mainhardter Wald nachgewiesen<sup>46</sup>. Erst für den Zeitraum von 1850 - 1862 wurden explizit Straßenbepflanzungen mit Obstbäumen in diesem Bezirk genannt. Mehr als 15.000 Obstbäume hatte man in erster Linie an Straßen gesetzt<sup>47</sup>.

Für die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts lagen für den Zeitraum von 1868 bis 1873 mehrere Aufstellungen über erfolgte Bepflanzungen von Straßen und Wegen mit Obstbäumen in den Bezirken Hall, Öhringen, Gerabronn und Mergentheim vor. Diese Aufstellungen wurden alle in der Zeitschrift „Wochenblatt für Land- und Forstwirtschaft“ veröffentlicht. Im Folgenden werden die Pflanzungen nach Jahr und Zahl zusammengefasst dargestellt. Bei den Straßen handelte es sich um Land- und Dorfstraßen, sowie um Verbindungs- und Feldwege, die sowohl staatlich, als auch gemeindeeigen waren. Für das Oberamt Hall ergaben sich dabei insgesamt 3.010 Stück gepflanzte Obstbäume für die Jahre 1868 - 1873 (ohne das Jahr 1872). Ausserdem sind noch als „bedeutend“ bezeichnete Pflanzungen an Feldwegen in 20 Gemeinden hinzuzufügen, die in der Aufstellung aber nicht zahlenmäßig erfasst wurden. Dasselbe gilt für die ebenfalls nicht aufgezählten Ergänzungspflanzungen. Für das Jahr 1872 wurde eine „namhafte“ Anzahl Kernobstbäume erwähnt, die an Straßen und auf Allmanden gesetzt worden war. Im Oberamt Öhringen wurden in den Jahren 1869 - 1871 insgesamt 1.402 Stück Straßenobstbäume neu gesetzt. Auch hier müssen zusätzliche, nicht näher aufgezählte Pflanzungen entlang von Feldwegen

---

<sup>44</sup> Königlich Württembergische Centralstelle für die Landwirtschaft (Hrsg.) Nr. 7, 17. Februar 1838.

<sup>45</sup> Königlich Württembergische Centralstelle für die Landwirtschaft (Hrsg.): Nr.34, 25. August 1849, Beil. Nr. 17.

<sup>46</sup> Königl. Württemb. Centralstelle für die Landwirtschaft (Hrsg.): Nr. 20, 15. Mai 1852.

<sup>47</sup> Königl. Württemb. Centralstelle für die Landwirtschaft (Hrsg.): Nr. 10, 8. März 1862.

in 12 Gemeinden und Ergänzungspflanzungen mit eingerechnet werden. Für das Oberamt Gerabronn wurden innerhalb von vier Jahren 2.681, für das Oberamt Mergentheim innerhalb von drei Jahren 4.402 an Straßen und Wege gesetzte Obstbäume in den Aufstellungen aufgelistet<sup>48</sup>. Bei einer Inspektion der Straßenbauverwaltung im Jahre 1887 wurden innerhalb des Oberamtes Hall entlang der Straße Nr. 25 auf der Markung Westheim 45 Birnbäume und im Oberamt Öhringen an der Straße Nr. 10 auf der Markung Untereppach 5 Birnbäume verzeichnet<sup>49</sup>.

Für den Zeitraum von 1849 bis 1873 wird im Wochenblatt für die Land- und Forstwirtschaft wiederholt von einem Anwachsen der Obstkultur berichtet. Besonders erwähnt wurde dies für den Bezirk des Mainhardter Waldes, wo erste Fortschritte 1752, vor allem aber die intensive Bepflanzung der Straßen und Wege bis 1862, hervorgehoben wurden<sup>50</sup>. 1870 existierten in dem Gebiet *stundenlange Obstbaumalleen* entlang der Straßen, die der Bevölkerung einen *früher nie geahnten Obstsegen* spendeten<sup>51</sup>. Aber auch in anderen Regionen breitete sich die Obstkultur weiter aus. 1868 berichtete man von Öhringen, dass die Bepflanzung von Güterwegen mit Obstbäumen einen *erfreulichen Fortgang* nehme. Und für 1870 bestätigte man ein nachhaltiges Bepflanzen der Feldwege mit Obstbäumen<sup>52</sup>. Innerhalb des Oberamtes Gerabronn beschrieb man den Baumsatz an Staats- und Korporationsstraßen 1869 als nahezu vollständig und erwähnte das gestiegene Interesse der Bevölkerung, welches durch kontinuierliche Neupflanzungen und größere Sorgfalt dokumentiert wurde<sup>53</sup>. 1871 wurde in einem Bericht über die Fortschritte des Obstbaus in den Bezirken Hall, Öhringen, Gerabronn und Mergentheim berichtet, dass *diese nützliche Kultur* in fast allen Gemeinden deutlich zunehme und sich die Anzahl der Obstbäume an Straßen, Allmanden und Baumgütern deutlich vermehre<sup>54</sup>. Die gepflanzten Bäume unterlagen regelmäßigen Kontrollen durch den jeweiligen Bezirksbaumwart. Sogenannte Visitationen wurden unter Beteiligung der Güterbesitzer und gelegentlich auch der Gemeindebaumwarte durchgeführt. Hierbei wurden fehlende und beschädigte Bäume protokolliert und die Liste anschliessend der zuständigen Oberamtsverwaltung übergeben<sup>55</sup>. Der Schnitt bzw. die Ausästung der Bäume geschah zuweilen im Zuge der Visitationen, da gleichzeitig mit der Kontrolle die Güterbesitzer in der richtigen Pflege und Behandlung der Bäume unterwiesen wurden<sup>56</sup>. Neben diesen Kursen „vor Ort“ wurden auch junge Männer des

---

<sup>48</sup> Königl. Württemb. Centralstelle für die Landwirtschaft (Hrsg.): Nr. 9, 29. Februar 1868; Nr. 44, 30. Oktober 1869, Beilage Nr. 19; Nr. 44, 5. November 1870; Nr. 41, 11. Oktober 1873.

<sup>49</sup> Staatsarchiv Ludwigsburg Bestand E 166/ 5755.

<sup>50</sup> Königl. Württemb. Centralstelle für die Landwirtschaft (Hrsg.): Nr. 10, 8. März 1862.

<sup>51</sup> Königl. Württemb. Centralstelle für die Landwirtschaft (Hrsg.): Nr. 11, 19. März 1870.

<sup>52</sup> Königl. Württemb. Centralstelle für die Landwirtschaft (Hrsg.): Nr. 9, 29. Februar 1868 und Nr. 44, 5. 11. 1870.

<sup>53</sup> Königl. Württemb. Centralstelle für die Landwirtschaft (Hrsg.): Nr. 44, 30. Oktober 1869.

<sup>54</sup> Königl. Württemb. Centralstelle für die Landwirtschaft (Hrsg.): Nr. 39, 30. September 1871.

<sup>55</sup> Königl. Württemb. Centralstelle für die Landwirtschaft (Hrsg.): Nr. 9, 29. Februar 1868 und Nr. 44, 5. November 1870.

<sup>56</sup> Königl. Württemb. Centralstelle für die Landwirtschaft (Hrsg.): Nr. 9, 29. Februar 1868.

Bezirks auf Kosten der Zentralstelle für die Landwirtschaft zu Obstbaukursen in die Landwirtschaftsschule nach Hohenheim geschickt. Ausserdem unterwies ein Bezirksobstwart alle Lehrer des Mainhardter Waldes ein Jahr lang in der Obstzucht und leitete den Schnitt sämtlicher Bäume an allen Land- und Dorfstraßen im Frühjahr 1861<sup>57</sup>.

Über die verwendeten Obstsorten gab es nur sehr wenige Angaben. Lediglich für die Pflanzungen der 15.000 Bäume zwischen 1850 und 1862 im Mainhardter Wald gab es konkretere Nennungen. Es handelte sich dabei vor allem um verschiedene Sorten von Apfelbäumen, die sowohl der Erzeugung von Wirtschaftsobst als auch von Tafelobst dienten. Als Sortenbeispiele wurden genannt: GoldreINETTE, MuskatreINETTE, ReINETTE von Canada, Rosenäpfel, Calville und Bergamotte<sup>58</sup>. In den ausgewerteten Berichten des Wochenblattes von 1865 wurde ein reduzierter Anbau des Zwetschgenbaumes angeführt. Diese Tatsache wurde mit einem erhöhten Verbrauch von Mostwein durch die Bevölkerung erklärt, der einen gestiegenen Anbau von Mostbirnen nach sich zog<sup>59</sup>. Eine besonders robuste Mostbirne, die Zogelbirn, wurde 1868 für den Anbau in rauheren Lagen empfohlen. Sie wuchs erfolgreich im Oberamt Gerabronn, stellte nur geringe Ansprüche an den Boden und lieferte guten, haltbaren Most<sup>60</sup>.

1921 gaben sowohl das Straßen- und Wasserbauamt Hall als auch das Straßen- und Wasserbauamt Künzelsau Verzeichnisse über die Anzahl der Obstbäume entlang verschiedener Staatsstraßen in ihren Bezirken heraus. Eine nähere Unterscheidung der Obstbäume fand nicht statt. Für den überwiegenden Teil der Strecken ist eine beidseitige Pflanzung belegt. An 17 Staatsstraßen standen demnach auf einer Strecke von 164 km im Bezirk des Straßen- und Wasserbauamtes Hall insgesamt 3.277 Obstbäume. Dabei säumten die Bäume nicht die komplette Wegstrecke, sondern jeweils nur Teile davon. Innerhalb des Verzeichnisses wurde bei jeder Straße angegeben, von welchem Kilometer bis zu welchem Kilometer Bäume standen. Die Anzahl der Bäume pro Strecke variierte dabei sehr stark. So standen an der Straße Nr. 5 Öhringen/Jagsthausen auf einer Strecke von 12,855 km 84 Bäume, während an der Straße Nr. 10 Öhringen/Hall auf der doppelten Strecke die fünffache Menge (485 Stück) an Bäumen stand. Das Straßen- und Wasserbauamt Künzelsau verzeichnete 1921 an sechs Staatsstraßen auf einer Strecke von 155 km 4.026 Obstbäume. Auch hier waren nur einzelne Streckenabschnitte bepflanzt, die anhand der eingetragenen Kilometernummern verzeichnet waren<sup>61</sup>.

---

<sup>57</sup> Königl. Württemb. Centralstelle für die Landwirtschaft (Hrsg.): Nr. 10, 8. März 1862.

<sup>58</sup> Königl. Württemb. Centralstelle für die Landwirtschaft (Hrsg.): Nr. 10, 8. März 1862.

<sup>59</sup> Königl. Württemb. Centralstelle für die Landwirtschaft (Hrsg.): Nr. 45, 11. November 1865, Beilage Nr.13.

<sup>60</sup> Königl. Württemb. Centralstelle für die Landwirtschaft (Hrsg.): Nr.9, 29. Februar 1868.

<sup>61</sup> STAA Ludwigsburg E166/Bü 5755.

1922 beklagte das Oberamt Öhringen den fehlenden Baumsatz an Nachbarschaftstraßen und wies nachdrücklich auf die nach wie vor geltende Königlich Württembergische Wegordnung von 1808 hin, die die Güterbesitzer zur Bepflanzung sämtlicher *chausseemäßig* hergestellter Nachbarschaftstraßen verpflichtete. Die Schult- heißenämter wurden aufgefordert, die Güterbesitzer *auf das Setzen fehlender Bäume mit allem Nachdruck hinzuweisen*<sup>62</sup>. 1924 fand eine Besichtigung der Obstbäume an den Staatsstraßen der Straßen- und Wasserbauämter Hall und Künzelsau statt. Unter der Leitung eines Obstbauinspektors wurde die Kontrollbegehung in Anwesenheit der zuständigen Oberstraßenmeister und Baumwarte durchgeführt. In seinem abschliessenden Bericht bemängelte der Obstbauinspektor auf einigen Strecken einen unsachgemäß durchgeführten und unterhaltenen Baumsatz. Den anwesenden verantwortlichen Personen wurde die Beseitigung dieser Mängel aufgetragen. Dieser Obstbauinspektor führte den Apfelbaum als den am häufigsten gesetzten und wertvollsten Straßenbaum an und begründete dies mit der vielfältigen Verwendbarkeit und der langen Haltbarkeit von Äpfeln. Er wies allerdings auch auf seine geringe Widerstandskraft hin und empfahl besonders in rauheren Lagen einen vermehrten Anbau der robusteren Mostbirnen. Der geringere Arbeitsaufwand der Birnenbaumzucht, ihre gute Eignung zur Mostherstellung, sowie die guten Preise, die für Birnenobst gezahlt wurden, sprachen laut dem Obstbauinspektor ebenfalls für eine Steigerung des Birnbaumanbaus an Stelle der Apfelbäume. Bei der Sortenwahl verlangte er allgemein mehr darauf zu achten, nur auf bereits in der Gegend bewährte Sorten zurückzugreifen und die Pflanzungen einheitlich mit nur einer Sorte durchzuführen. Ausserdem sollte auf Bäume mit einer Kronenentwicklung in die Breite ganz verzichtet werden, da der Verkehr nicht behindert werden durfte. Wildlinge durften nur dort gesetzt werden, wo Obstbäume nicht wachsen konnten<sup>63</sup>. Auch zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden Männer in der Obstbaumzucht unterwiesen. Jährlich wurden in der königlich landwirtschaftlichen Anstalt in Hohenheim und in der Königlichen Weinbauschule in Weinsberg mehrwöchige Kurse in Theorie und Praxis angeboten. Sämtliche Oberämter waren verpflichtet, dieses Angebot in ihrem Bezirk bekannt zu machen. Für die Zeit von 1905 bis 1914 existieren zahlreiche Belege über die Teilnahme von Männern aus dem Bezirk des Straßen- und Wasserbauamtes Hall an Kursen in Hohenheim<sup>64</sup>.

Der Zeitraum von 1920 bis 1970 konnte nicht auf einen erfolgten Straßenanbau von Obst hin untersucht werden.

---

<sup>62</sup> TAA Ludwigsburg F19211/Bü 1068.

<sup>63</sup> STAA Ludwigsburg E166/Bü 5997.

<sup>64</sup> STAA Ludwigsburg E166/5754.

### 8.3.3 Neuere Obstbaumpflanzungen im Hohenlohekreis

Im Hohenlohekreis wurden schon sehr frühzeitig Maßnahmen getroffen, um den rapiden Schwund der alten Obsthochstämme zu stoppen. Seit Anfang der 1970er Jahre versucht man in Flurbereinigungsverfahren, Randstreifen auszumarkieren und teilweise einseitig, teilweise zweiseitig mit Obsthochstämmen zu bepflanzen. Pflege und Nutzniessung dieser Bäume werden bei der Grundstückszuteilung den Anliegern übertragen. Meist wurden diese Bäume einige Jahre vor der allgemeinen Zuteilung von der Flurbereinigungsbehörde gepflanzt und auf Kosten der Teilnehmergemeinschaft 3-5 Jahre gepflegt (Düngung, Schnitt, Pflanzenschutz usw.). In der Hauptsache wurden Apfelbäume gepflanzt. Zur Abwechslung und in Anlehnung an traditionelle Vorgehensweisen wurden dabei Most- und Tafelbirnen, Süßkirschen, Zwetschgen, Nussbäume und Quitten eingestreut. Diese Obstbaumpflanzungen besitzen keine wirtschaftliche Bedeutung, sie dienen vor allem der Selbstversorgung der Anlieger. Bei dem Anbau der widerstandsfähigen und meist einheimischen Sorten überwiegen die Tafelobstsorten gegenüber den Mostobstsorten<sup>65</sup>. Verwendete Sorten sind beispielsweise:

Tabelle 1: Verwendete Straßenobstsorten des Landwirtschaftsamtes (Quelle: LANDWIRTSCHAFTSAMT ÖHRINGEN, Abteilung Obstbau 1999)

Tafeläpfel	Roter Boskop, Gelber Boskop, Grahams Jubiläumsapfel, Kaiser Wilhelm
Mostäpfel	Kardinal Bea, Bohnapfel, Hauxapfel
Tafelbirnen	Herzogin Elsa, Pastorenbirne, Doppelte Philippsbirne
Mostbirnen	Kirchensaller Mostbirne
Zwetschgen	Spätzwetschge, Wangenheimer Zwetschge
Kirschen	Große Schwarze Knorpelkische, Büttners Rote Knorpelkirsche,

Auch von seiten der Straßenbaubehörde werden in der heutigen Zeit Obstbaumpflanzungen an Straßen durchgeführt. Dies geschieht in der Regel im Zuge von Ausbaurbeiten entlang der Straßen. Im Jahr 1998 wurden beim Ausbau der Kreisstraße K 2387 Cappel - Michelbach a. W. 500 m der Strecke als Allee bepflanzt. Im selben Jahr erfolgte beim Ausbau der Kreisstraße K 2354 Neuenstein - Friedrichsruh eine 800 m lange Alleepflanzung. Abb. 45 zeigt einen Teil dieser Allee aus Apfelbäumen im August 1999. 1999 bepflanzte man nach dem Ausbau der Kreisstraße K 2386 Mangoldsall – L 1051 und dem Ausbau der Kreisstraße K 2300 Garnberg – L 1033 jeweils 500 m der Straße als Allee.

<sup>65</sup> Akte des Landwirtschaftsamtes Öhringen 1999, unpaginiert und unverzeichnet.



Abbildung 45: 1998 gepflanzter Teil einer Apfelbaumallee entlang der Straße K 2354 von Neuenstein nach Friedrichsruh

Tabelle 2: Verwendete Straßenobstsorten (Äpfel) des Straßenbauamtes (Quelle: Straßenbauamt Bad Mergentheim 1998 und 1999)

Apfelsorten	
Wirtschaftsapfel	Jakob Fischer, Maunzenapfel, Wettringer Taubenapfel
Wirtschafts- und Tafelapfel	Kaiser Wilhelm, Roter Boskop, Grahams Jubiläumsapfel
Mostapfel	Kardinal Bea, Hauxapfel
Most- und Wirtschaftsapfel	Bohnapfel

Bei den verwendeten Baumarten handelte es sich hierbei um verschiedene Apfel- und Birnensorten, die sowohl zum Wirtschafts- und Tafelobst, als auch zum Mostobst gerechnet werden (Tabellen 2 und 3).



## 9 Diskussion Teil 2

Bei der Untersuchung des historischen Alleenvorkommens in der Region Hohenlohe beschränkte ich mich auf sechs fürstliche Residenzen. Dabei handelte es sich lediglich um einen Teil aller in diesem Gebiet existierenden herrschaftlichen Schlösser des Geschlechtes Hohenlohe. Aus den Untersuchungsergebnissen können daher nicht automatisch verallgemeinernde Schlüsse über Art, Umfang und Ablauf der Verwendung von Alleen in und um Herrschaftssitze in der Region Hohenlohe gezogen werden. Aufgrund der Tatsache, dass sich die politischen und kulturellen Strömungen dieser Zeiten aber über ganze Länder ausbreiteten, ist es eher unwahrscheinlich, dass sich die nicht erwähnten Schlossanlagen vom allgemeinen Zeitgeist wesentlich unterschieden. Diese Annahme wird von der Tatsache unterstützt, dass die Region Hohenlohe von bis zu zwölf Fürsten gleichzeitig regiert wurde und diese kleinen Fürstentümer allein schon durch die räumliche Nähe miteinander in Kontakt standen. Zusätzlich herrschte sicherlich ein gewisses Konkurrenzdenken zwischen den einzelnen Linien, welches Nachahmung und ein gegenseitiges Überbieten darin förderte.

In diesem zweiten Teil der Arbeit beschränkte ich mich auf Alleen im Bereich von hohenloher Residenzen und auf Obstbaumpflanzungen an Straßen in der Region Hohenlohe. Daraus darf jedoch nicht gefolgert werden, dass Alleepflanzungen für die Stadtbürger oder in kirchlichen Anlagen nicht durchgeführt wurden. Denn beispielsweise für das Kloster Schöntal ist eine Allee vom Kloster bis zur Heiliggrabkapelle belegt.

Auch die Aussagen über Alleenvorkommen und -verläufe, die ich anhand der Auswertungen der Karten und Pläne traf, können nicht als eindeutig abgesicherte Ergebnisse gewertet werden. Dazu fehlte es auf der einen Seite zu oft an Schriftgut, welches das Vorhandensein der eingezeichneten Alleen bestätigt hätte. Auf der anderen Seite handelte es sich laut BEUTTER (1999 mdl.) bei den Karten und Plänen auch nicht immer um eine wahrheitsgetreue Wiedergabe der Realität, sondern vielmehr um idealisierte oder geplante Vorstellungen. Darüber hinaus erschienen einige Karten und Pläne unfertig, was ebenfalls von BEUTTER bestätigt wurde (1999 mdl.).

Die geringe Verfügbarkeit vor allem von Primärquellen verhinderte ausserdem häufig konkrete Aussagen bezüglich der verwendeten Baumarten. Lediglich die zeichnerische Darstellungsform ließ gewisse Rückschlüsse auf die Baumarten zu. So handelte es sich bei den kegelförmigen Bäumen aller Wahrscheinlichkeit nach um Pyramidenpappeln. Dies kann nur daraus gefolgert werden, dass sie ab einer gewissen Zeit zu den verbreitetsten Baumarten gehörten und ausserdem für derart gezeichnete Bäume an der Straße nach Friedrichsruh Pappeln als verwendete Baumart schriftlich belegt sind.

Die Ursachen für die geringe Menge an schriftlichem Material erklärte BEUTTER (1999 mdl.) durch den Umstand, dass die geringe Größe der einzelnen Fürstentümer in der Region einen Schriftverkehr unnötig machte und daher Anordnungen der Fürsten in den allermeisten Fällen mündlich erfolgten. Ausserdem besaßen Anweisungen über Baumpflanzungen scheinbar nicht diese Wichtigkeit, die die Kosten des Druckens gerechtfertigt hätte. Als ein weiterer Grund für das Fehlen von Akten ist der Verlust des Materials durch unglückliche Umstände zu nennen. So brannte das Waldenburger Schloss im April 1945 völlig aus, wobei sämtliche Archivalien über diese Familie und ihre Aktivitäten vernichtet wurden.

Schwierigkeiten ergaben sich auch bei der Zusammenstellung des Materials zur Untersuchung des Straßenobstbaus. Diese waren vor allem auf die unergiebigsten Recherchen in den Stadtarchiven zurückzuführen. So war ein Teil der Archive nicht oder nur unzureichend inventarisiert, nicht alle beschäftigten zudem einen Archivar. Eine gezielte und systematische Suche wurde daher erheblich erschwert. In den übrigen Archiven waren den Archivaren Dokumente über Baumpflanzungen meist unbekannt, wodurch sich die geringe Menge an verwendetem Material erklären lässt. Eine zusätzliche Auswertung historischer Flurkarten, die Aufschluss über durchgeführte Pflanzungen hätte geben können, konnte aufgrund eines plötzlichen Schicksalsschlages in der Familie eines Archivars nicht mehr vorgenommen werden. Auch die Literatursuche im Staatsarchiv Ludwigsburg konnte nur in geringem Umfang erfolgen, da mir ein enger finanzieller und zeitlicher Rahmen gesteckt war. Zudem wirkte sich die dort für das Thema unzureichende Archivierung negativ aus, so dass ein zielorientiertes und rasches Vorgehen verhindert wurde.

Die Untersuchung des historischen Alleenvorkommens im Bereich der herrschaftlichen Residenzen ergab, dass sowohl im Barock als auch zur Zeit der Englischen Gärten Alleen innerhalb von Gärten und entlang von Schlossauffahrten gepflanzt worden waren. Die Art, wie sie eingesetzt wurden, orientierte sich dabei an den allgemein verbreiteten Grundsätzen der Gartenkunst dieser Zeiten. Im Barock gaben sie auch hier den Gärten Gliederung, führten auf bestimmte Blickpunkte zu, begleiteten Schlossauffahrten oder bildeten Jagdschneisen, wie die Anlage im Küchengarten in Friedrichsruh vermuten lässt. Auch der Mode der Englischen Gärten passten sich die Fürsten an, denn sie verbannten die Allee in dieser Zeit ebensowenig aus ihren Gärten oder von ihren Auffahrten, wie der Adel in Schloss Nymphenburg, Schloss Schwetzingen oder anderen Residenzen. Aus der Übernahme des allgemeinen Zeitgeistes lässt sich daher ebenfalls vermuten, dass die Aufgaben, die den Alleen zugewiesen wurden, denen der allgemein angewandten Gartenkunst entsprachen. Dazu gehörte beispielsweise die Betonung der Machtverhältnisse, die Verschönerung der Landschaft und der Gärten und das Spenden von Schatten. Insgesamt aber müssen Umfang und Art der Verwendung von Alleen im internationalen und innerdeutschen Vergleich als eher unbedeutend und "unspektakulär" bezeichnet

werden. BAUMGARTNER (1996) bezeichnete diesen Unterschied im Barock sogar als "unüberbrückbare Distanz", die die Hohenloher Fürstenanlagen von den vollendeten Werken italienischer und französischer Gartenkunst trennte. Eine Ausnahme bildet lediglich der beschriebene Karlsberg, der ebenso wie das dazugehörige Schloss Weikersheim den Ruf vollendet umgesetzter Gartenkunst genießt. Wesentliche Gründe für den relativ sparsamen Umgang mit Alleen liegen wohl in der starken räumlichen Zersplitterung, die die Existenz so vieler Fürstentümer in dieser Region mit sich brachte. Innerhalb der kleinen Territorien bestanden nur begrenzte Möglichkeiten zur Anlage langer Alleeachsen. Fast noch stärker wurde dies durch die häufig ungünstige Topographie verhindert, wie beispielsweise im Fall des auf einer Bergzunge gelegenen Schlosses Waldenburg oder auch in Kirchberg a. d. Jagst. Darüber hinaus verfügten die Fürsten laut BEUTTER (1999 mdl.) über ein vergleichsweise geringes finanzielles Vermögen, das ihnen bei der Gestaltung ihrer Anlagen rasch Grenzen auferlegte. Sowohl die geringe territoriale Größe als auch die begrenzten finanziellen Möglichkeiten hatten ausserdem zur Folge, dass es keine Heere gab. Dadurch wurden Chausseebepflanzungen zum Schutz der marschierenden Soldaten, wie sie in Preußen und Frankreich durchgeführt wurden, ebenfalls unnötig.

Bei der Wahl der Baumarten fällt auf, dass es sich im Fall der schriftlich belegten Baumarten stets um Linden-, Rosskastanien- und Pappelbäume gehandelt hatte. Eine konkrete Begründung für die gehäufte Verwendung dieser Baumarten liegt nicht vor. Es ist jedoch wahrscheinlich, dass sich die Fürsten auch hier der allgemeinen Mode angepasst hatten, denn ANDREAE (1991) schrieb, dass es sich bei diesen Baumarten, neben Eichen, Ulmen und Ahornen, um die beliebtesten Alleebäume des 18. und 19. Jahrhunderts in Deutschland handelte. Andere Gründe sind wahrscheinlich auch in der Ästhetik zu suchen. So ist die Pyramidenpappel durch ihren hohen schlanken Wuchs eine besonders markante Erscheinung, die als weithin sichtbares Herrschaftssymbol dienen konnte. Der häufigen Wahl der Rosskastanie könnte ihre unübertroffene Blütenpracht zugrunde gelegen haben. Sie ist der Laubbaum mit den größten, durch den Rispenaufbau bis über 20 cm langen Blütenständen, die den Baum noch aus größerer Entfernung wie übersät mit Blüten erscheinen lassen. Vor allem im fürstlichen Umfeld verlangte man bekanntlicherweise nach repräsentativen und ästhetischen Baumarten, die zusätzlich eine dichte Belaubung aufweisen sollten, um vor Sonne und Regen zu schützen. Die Kastanie konnte all diese Ansprüche erfüllen und bot dazu noch einen anderen Vorteil: Die jährliche Kastanienernte konnte von den Herrschern zur Fütterung ihres Wildes in den Wildgehegen genutzt werden.

Auch die Linden entsprachen diesen Wünschen des Adels und verbanden Schönheit mit Nützlichkeit durch ihre imposante Gestalt, ihre herzförmigen Blätter, ihren angenehmen Duft und ihre positiven Eigenschaften als Bienenweide. Neben diesen offensichtlichen Vorteilen könnten aber auch andere in der Mythologie verankerte Hinter-

gründe bei der Wahl der Linde eine Rolle gespielt haben. Nach GODET (1994) war die Linde für die Germanen ein heiliger Baum, der der Liebesgöttin Freya geweiht war. Sie versinnbildlichte Fruchtbarkeit, Güte, Mütterlichkeit und immerwährendes Leben. Daneben galt sie im germanischen Glauben als Freiheitsbaum, den man weithin sichtbar auf Erhebungen im Gelände pflanzte. Ihr Ansehen wuchs noch, als man sie zu dem zentralen Dorfbaum machte. Unter ihr spielten sich lange Zeit bedeutsame Ereignisse des menschlichen Lebens ab: Trauungen, Zusammenkünfte, Feste und Gerichtsversammlungen. Es wäre also denkbar, dass diese traditionelle Sonderstellung, vielleicht auch nur unbewusst, die häufige Wahl dieses Baumes begünstigt hat.

Neben den herrschaftlichen Alleepflanzungen kam es in der Vergangenheit auch zur Anlage von Obstalleen entlang von Straßen und Wegen in der Region Hohenlohe. Aufgrund der geringen Datenbasis können jedoch keine Rückschlüsse auf die Bedeutung des Straßenobstbaus in den verschiedenen Jahrhunderten gezogen werden. Ebenso wenig lassen die Belege über durchgeführte Pflanzungen in den ausgewerteten Oberämtern und Straßen- und Wasserbauämtern allgemein gültige Aussagen über Vorgehensweise und Umfang der Straßenobstpflanzungen in der gesamten Region zu. Innerhalb der dokumentierten Bezirke lässt sich aber für das 19. Jahrhundert ein Vorantreiben des Straßenobstbaus und damit ein Anstieg der Bedeutung feststellen. Dabei könnte es sich um eine die gesamte Region Hohenlohe betreffende Tendenz gehandelt haben, da dieses Jahrhundert durch eine massive Unterstützung des Straßenobstbaus gekennzeichnet war. Diese erfolgte vor allem durch die zahlreichen herrschaftlichen Anordnungen, die zum Teil, wie der Aufruf König Friedrich I. von Württemberg, sämtliche Landstraßen seines Königreichs soweit möglich mit Obstbäumen zu bepflanzen, das ganze Jahrhundert und noch länger ihre Gültigkeit behielten. Darüber hinaus förderten auch die Pomologen durch Aufklärung und Fortbildung der Landbevölkerung die Akzeptanz und Bedeutung der Obstbaumpflanzungen an Straßen.

Die angebauten Obstsorten waren bis auf wenige Ausnahmen nicht belegt. Aus der Tatsache heraus, dass die Region Hohenlohe 1806 württembergisch wurde und der Pomologe Lucas gegen Ende des 19. Jahrhunderts mehrfach erfahrungsbedingte Empfehlungen für Straßenobstsorten für Württemberg herausgab, lässt sich vermuten, dass zumindest einige der bei LUCAS (1871 und 1881) genannten Sorten auch entlang Hohenloher Straßen gepflanzt worden waren. Einen weiteren Hinweis auf verwendete Sorten gab REISSIG (1999 mdl.), als er die heute gepflanzten Sorten als traditionelle bzw. regional bewährte Sorten bezeichnete. Die Verwendung des Obstes dürfte sich wohl an den allgemein bekannten Verfahren orientiert haben. Dabei war die Nutzung für den Hausgebrauch wohl selbstverständlich und auch das Mosten der Äpfel und Birnen war laut REISSIG (1999 mdl.) sehr verbreitet.

Zeitpunkt und Ursache des Verschwindens von Alleeen war in der überwiegenden Anzahl der Fälle nicht dokumentiert. Für die Alleeen der herrschaftlichen Gärten wäre es möglich, dass sie erstens durch weitere Umgestaltungen des Geländes verschwanden. Zweitens wäre es denkbar, dass abgängige Bäume nicht mehr ersetzt wurden, da beispielsweise nach dem Tod des letzten Fürsten das Haus leer stand und Haus- und Gartenanlagen mangels Pflege nun langsam verwahrlosten.

Auch im Fall der Alleeen entlang von Landstraßen ist es möglich, dass die Bäume mit der Zeit abstarben und aus mangelndem Interesse oder Geld nicht wieder ersetzt wurden. Ihr Verlust könnte jedoch auch auf gezielte Beschädigung bzw. Absägen zurückzuführen sein, da Brennholz selbst in diesem Jahrhundert durch die Kriege immer wieder dringend benötigt wurde. Die Alleeen, die weder durch die genannten Gründe noch durch die Konkurrenz des Intensivobstbaus verschwanden, könnten auch dem Ausbau der Straßen in den 1950er, 1960er und 1970er Jahren zum Opfer gefallen sein. KNAPP (1999) führte dazu an, dass ein großer Teil der Alleebäume in Westdeutschland zwischen 1949 und 1990 im Zuge der Angleichung der Straßen an neue Normbreiten abgeholzt wurde.

Vergleicht man heute das herrschaftliche Alleevorkommen und den Bestand der Obstbaumpflanzungen miteinander, so ist eine unterschiedliche Tendenz feststellbar. Nachdem beide Alleetypen zunächst einen Rückgang zu verzeichnen hatten, werden die Alleeen in und um die herrschaftlichen Residenzen heute nur auf dem aktuellen Status quo erhalten, während die Obstbaumpflanzungen an Straßen zunehmen. Die Erhaltung der herrschaftlichen Alleeen ist sicherlich zum überwiegenden Teil auf kulturhistorische und touristische Aspekte zurückzuführen. Dass es zu keiner Ausweitung bzw. zu keinen Neupflanzungen beispielsweise an alten Schlossauffahrten kommt, mag vor allem an begrenzten finanziellen und räumlichen Möglichkeiten liegen. Die Ausdehnung des Straßenobstanbaus ist dagegen im wesentlichen auf ein verändertes Umweltbewusstsein zurückzuführen. Nachdem man in den vergangenen Jahrzehnten im Zuge der Flurbereinigung und des Straßenausbaus zahlreiche dieser Obstbaumreihen ersatzlos entfernt hatte, ist man sich heute ihrer wichtigen ökologischen Bedeutung innerhalb der Kulturlandschaft bewusst.

## 10 Schlussfolgerungen der Diskussionen und Ausblick

Betrachtet man die in der Region Hohenlohe untersuchten Aspekte von Alleen vor dem Hintergrund der allgemeinen Geschichte der parallelen Baumreihen, so ist klar erkennbar, dass generelle Strömungen in der Verwendung von Alleen auch in diesem Gebiet aufgenommen und verwirklicht wurden. Diese allgemeinen Tendenzen beziehen sich dabei sowohl auf ihren Einsatz als Gestaltungsmittel in der hohenlohischen Gartenkunst des 18. und 19. Jahrhunderts, als auch als nutzbringende Obstbaumalleen entlang von Straßen und Wegen. Die Tatsache aber, dass in diesem Gebiet die Ausprägung der verschiedenen Alleetypen vergleichsweise bescheiden war, liess nie den Ruf der Region Hohenlohe als ein „Alleenland“ entstehen. Vor allem die herrschaftlichen Alleen aus Großbäumen konnten aufgrund zahlreicher Hemmnisse die Region nicht in besonderer Weise prägen. Es ist daher fraglich, ob die Großbaumalleen aus kulturhistorischer Sicht durch Neuanlagen gefördert werden sollten. Darüber hinaus ist in dieser von Natur aus und durch vielfältige historische Nutzung kleinstrukturierten Gegend die Notwendigkeit für die Gestaltung einer abwechslungsreichen Landschaft durch neu gepflanzte Großbaumalleen ebenfalls nicht zwingend erforderlich. Allenfalls ökologische Gründe würden dafür sprechen. Erhalten werden sollten jedoch in jedem Fall die bis heute bestehenden Alleen innerhalb der Schlossgärten und entlang der Auffahrten. Darin eingeschlossen sind fortlaufende Nachpflanzungen, so dass die Existenz der dortigen Alleen dauerhaft gesichert wird. Vorstellbar wäre auch, die ehemals bepflanzten Schlossauffahrten wieder mit Großbäumen zu besetzen. Vorzugsweise sollte dies mit den Baumarten geschehen, die aus der Geschichte belegt sind oder von denen sehr wahrscheinlich ist, dass sie verwendet worden sind. Indem man die historisch belegbaren Alleenverläufe von Großbaumalleen erhält bzw. wieder neu bepflanzte, jedoch von darüber hinausgehenden Pflanzungen absieht, wird man der tatsächlichen „Alleenvergangenheit“ herrschaftlicher Gartenkunst dieser Region am ehesten gerecht. Diese dokumentieren dann ein Stück Geschichte der Region Hohenlohe und besitzen nicht zuletzt dadurch einen besonderen touristischen Wert.

Nicht nur in der Geschichte, auch in neuerer Zeit werden gewisse gesamtdeutsche Entwicklungen auch in der Region Hohenlohe sichtbar. Dies betrifft unter anderem den wieder vermehrten Anbau von Obstbäumen entlang von Straßen und Feldwegen, der in einem Zusammenhang mit dem neuen Umweltbewusstsein der Gesellschaft steht. Zwar ist die Region Hohenlohe an sich eine sehr strukturierte Landschaft, jedoch fand auch hier im Bereich der Äcker und Felder eine Vernichtung von natürlichen Kleinstrukturen, wie beispielsweise Alleen statt. Das Pflanzen von Straßenobstbäumen sollte daher aus mehreren Gründen noch weiter ausgebaut werden. Zum einen handelt es sich dabei um eine kulturhistorische Tradition, die zwar vielleicht nicht so ausgeprägt war wie in anderen Teilen Deutschlands, jedoch sicherlich stärker vertreten war als es heute der Fall ist. Zum anderen bereichern diese

parallelen Baumreihen in mehrfacher Hinsicht die flurbereinigten Wirtschaftsflächen und liefern darüber hinaus noch Obst zur Selbstversorgung der Besitzer. Nicht nur wegen des Obstertrages, auch wegen ihres kleineren Wuchses in Bezug auf Krone und Stamm eignen sie sich hierfür wesentlich besser als Großbaumalleen. Ein weiterer Aspekt, der für eine weitere Ausdehnung der Pflanzungen spricht, ist die Tatsache, dass bei den neuen Pflanzungen alte, heimische Baumarten verwendet werden. Ein vermehrter Anbau dieser Sorten sichert neben dem Fortbestand regionaler Besonderheiten ein größeres Genreservoir für die Zukunft. Da sich durch Rationalisierung und Intensivierung der Obstsortenreichtum in den letzten Jahrzehnten stark reduziert hat, sollte die Chance genutzt werden alte Sorten und damit einen vielfältigen Genpool zu erhalten. Allgemein betrachtet bleibt darüber hinaus zu hoffen, dass die Deutsche Alleenstraße zwischen Ostsee und Bodensee zum sichtbaren Zeichen des Zusammenwachsens beider Teile Deutschlands wird, zu dem alte und neue Bundesländer gleichermaßen ihren Beitrag leisten. Eine solche Symbolfunktion wäre damit zweifellos ein Ausdruck einer der höchsten Wertschätzungen und Würdigungen, die den parallelen Baumreihen im Laufe ihrer wechselvollen Geschichte zuteil wurde.

## 11 Zusammenfassung

Alleen sind Elemente unserer Kulturlandschaft, die auf eine wechselvolle Geschichte zurückblicken. Die Einstellung der Menschen ihnen gegenüber wechselte von großer Verehrung bis zu gezielter Vernichtung. Seit den 90er Jahren dieses Jahrhunderts wird Alleen wieder eine größere Wertschätzung entgegengebracht, was sich vor allem in einem vermehrten und verbesserten Schutz der parallelen Baumreihen äussert.

Die Arbeit ist in zwei Teile gegliedert. Im ersten Teil sollten die wesentlichen Aspekte von Alleen untersucht und dargestellt werden. Es handelte sich hierbei um die Bereiche geschichtliche Entwicklung, Baumartenwahl und Funktionen sowie Gefahren für Alleen und Maßnahmen zu deren Vermeidung. Im zweiten Teil der Arbeit sollte in der Region Hohenlohe in Nord-Baden-Württemberg das historische Alleenvorkommen in und um einige fürstliche Residenzen sowie das Vorkommen historischer Obstbaumalleen an Straßen untersucht werden.

Zur Erarbeitung des ersten, kulturhistorischen Abschnitts der Arbeit wurde eine umfangreiche Literaturrecherche durchgeführt. Der Schwerpunkt lag hier auf der Auswertung von Sekundärquellen, daneben wurde in geringer Zahl auf Primärliteratur zurückgegriffen. Zur besseren Dokumentation einzelner Sachverhalte wurden Pläne und Bilder verwendet, mündliche Mitteilungen dienten zur Klärung der aktuellen Situation.

Im zweiten Teil der Arbeit lag der Schwerpunkt bei der Untersuchung des Alleenvorkommens im Bereich der hohenloher Residenzen auf der Analyse von Karten und Plänen aus dem 18. und 19. Jahrhundert. Diese wurden gesammelt im Hohenlohe-Zentralarchiv in Neuenstein aufbewahrt. Dagegen wurde die Fragestellung nach erfolgten Straßenobstpflanzungen hauptsächlich durch die Auswertung von Sekundärliteratur bearbeitet. Zusätzliche Informationen für beide Sachverhalte wurden aus Primär- und Sekundärquellen sowie Flurkarten und mündlichen Mitteilungen gewonnen. Der heutige Zustand der beschriebenen Alleen sowie die Tendenz im Straßenobstanbau wurde über Geländebegehungen, Befragungen von Beamten und Auswertungen amtlicher Aufstellungen dokumentiert.

Die Allee, deren Name sich von dem französischen Wort „aller“ (= gehen) ableitet, ist immer an das Vorhandensein einer Straße oder eines Weges gebunden. Eine systematische Bepflanzung der Straßen kam jedoch erst mit der Entstehung und Verbreitung des Chausseebaus im 17. und 18. Jahrhundert auf. Nach ihrem Zweck und der Gestaltung ihrer Anlage kann man verschiedene Alleetypen und -formen unterscheiden.

Alleen spielten in der Vergangenheit in verschiedenen Bereichen des Lebens eine Rolle. Sie wurden in der Gartenkunst, als Begrünung der Städte und im Militär- und Wirtschaftswesen verwendet. Innerhalb der Gartenkunst erlangte die Allee ihre größte Wertschätzung in der Epoche des Barock. Sie diente zu dieser Zeit in erster Linie der Befriedigung der Bedürfnisse der absolutistischen Herrscher, die sie als Ausdrucksmittel ihrer Macht benutzten. Aber selbst in den Englischen Gärten wurde sie nach wie vor verwendet. Heute werden die alten Alleenbestände der Schlossgärten in den meisten Fällen erhalten und gepflegt und innerhalb von Stadtgärten kommt es auch zu Neuanlagen. Als Baumarten verwendete man meist Linden, Rosskastanien und Pappeln. Ihre wesentlichen Funktionen als Gestaltungsmittel der Gartenkunst lagen in der Gliederung und Verschönerung der Gärten und Landschaften, der Beschattung der Wege und der Repräsentation von herrschaftlicher Macht.

Im Bereich der Städte pflanzte man Alleen in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts bevorzugt auf den ehemaligen Stadtwällen. Sie dienten den Bürgern vor allem als geselliger Treffpunkt und zugleich als Verschönerung der Städte. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts wurde die Allee als architektonisches Mittel im Städtebau entdeckt, wodurch sie innerhalb der Städte eine größere Verbreitung fand. Ihre Bedeutung für das Stadtbild und für die Lufthygiene wurde im 19. und 20. Jahrhundert immer mehr erkannt und so ist sie heute ein fest integrierter Bestandteil der Städteplanung. Neben den heimischen Waldbäumen pflanzte man in den städtischen Siedlungen vor allem ab Ende des 19. Jahrhunderts häufig auch ausländische Baumarten, da sie sich als widerstandsfähiger erwiesen hatten.

Neben der Bepflanzung von Heerstraßen, die dazu diente, dass die Soldaten im Schatten marschieren konnten, wurden Alleen vor allem auch aus wirtschaftlichen Gründen gesetzt. Zahlreiche Verordnungen förderten den Obstanbau an Landstraßen im 18. und 19. Jahrhundert in Württemberg. Der umfangreiche Anbau von Obstbäumen sollte einerseits die heimische Wirtschaft und andererseits den Aussenhandel stärken. Darüber hinaus pflanzte man Weiden und Waldbäume, von denen man in erster Linie das Holz nutzte. Maulbeerbaumpflanzungen dienten der Ernährung der Seidenraupen, die man wiederum zur Seidenproduktion nutzte.

In den vergangenen Jahrhunderten waren Alleen vor allem durch mangelnde Pflege und gezielte Beschädigung gefährdet. Im 20. Jahrhundert fielen dagegen viele Alleen dem Ausbau der Straßen zum Opfer. Die zunehmende Industrialisierung hatte ausserdem eine Schädigung der Bäume durch Luftverschmutzung und belastende Einträge in den Boden zur Folge.

Die Untersuchung des historischen Alleenvorkommens im Bereich der fürstlich hohenloheschen Residenzen ergab, dass Alleepflanzungen auch dort in der Vergangenheit erfolgt waren. Die Fürsten der Region Hohenlohe verwendeten Alleen im

18. und 19. Jahrhundert in ihren Gartenanlagen und entlang der Schlossauffahrten. Sie orientierten sich bei der gestalterischen Umsetzung am allgemeinen Zeitgeist. Bei den hierfür verwendeten Baumarten herrschten Linden, Rosskastanien und Pappeln vor.

Auch der Anbau von verschiedenen Obstsorten entlang von Straßen und Wegen ist in der Region für das 18., 19., und den Anfang des 20. Jahrhunderts belegt. Diese Pflanzungen wurden unter fachlicher Aufsicht gepflegt und unterlagen zudem regelmäßigen Kontrollen.

Sofern sie noch vorhanden sind, werden die Alleen der herrschaftlichen Gärten auch heute noch gepflegt und durch Nachpflanzungen für die Zukunft erhalten. Neuanlagen von Alleen aus Großbäumen im Bereich der Residenzen finden nicht statt. Dagegen werden seit wenigen Jahrzehnten wieder verstärkt Obstbäume an Straßen gesetzt, nachdem ihr Bestand unter anderem durch die Flurbereinigung stark zurückgegangen war. Die Pflanzungen werden vor allem von der Flurbereinigungsbehörde und dem Straßenbauamt gefördert. Verwendet werden dabei hauptsächlich heimische und widerstandsfähige Apfel- und Birnensorten.

Der geschichtliche Verlauf der Alleenentwicklung zeigt einen Wandel der Allee von einem der Herrschaft vorbehaltenen Instrument zu einem Element der bürgerlichen Welt. Obwohl sich mit zunehmendem Fortschritt Zweck und Nutzen von Alleepflanzungen änderten, behielten sie bis heute ihre Multifunktionalität und vereinen Ästhetik mit lufthygienischem, politischem und ökologischem Nutzen. Dabei wird in den Städten immer mehr auf ausländische Baumarten zurückgegriffen, da sie mit den speziellen standörtlichen Bedingungen dort besser als die meisten heimischen Baumarten zurechtkommen.

Gefahren bestanden für Alleen zu allen Zeiten. Während die Bauern in den vergangenen Jahrhunderten durch die Existenz von Alleen aber tatsächlich in ihrer Arbeit eingeschränkt wurden, wurde den Alleen im 20. Jahrhundert in Westdeutschland meist ungerechtfertigt die Schuld am Tod von Autofahrern zugeschrieben. Trunkenheit am Steuer und zu hohe Geschwindigkeit wurden erst nach dem Abholzen vieler Alleen als Unfallursache anerkannt. Der unter anderem daraus resultierende größere Alleenbestand der neuen gegenüber den alten Bundesländern bekam nach der Wende eine politische Komponente. Alleen stellen heute durch die Gründung der Deutschen Alleenstraße eine sichtbare Verbindung zwischen den beiden Teilen Deutschlands dar.

Die Ergebnisse aus der Untersuchung des Alleenvorkommens in der Region Hohenlohe müssen hinsichtlich ihrer Aussagekraft kritisch betrachtet werden. Aufgrund zeitlicher und räumlicher Beschränkungen, einer unzureichenden Datenbasis und technischer Mängel können nur in begrenztem Umfang gesicherte und verallge-

meinerbare Aussagen getroffen werden. So konnte zwar belegt werden, dass innerhalb der untersuchten fürstlichen Gartenanlagen und entlang einiger Schlossauffahrten Alleen gepflanzt worden waren. Nicht sicher geklärt werden konnte jedoch, in wieweit dies für sämtliche Residenzen in der Region gegolten hatte. Ebenfalls unsicher ist in einigen Fällen die Wahl der Baumarten. Darüber hinaus muss der gartenkünstlerische Einsatz von Alleen in der Region als eher unbedeutend bewertet werden.

Die Durchführung von Straßenobstpflanzungen konnte für Teile der Region für die vergangenen Jahrhunderte nachgewiesen werden. Rückschlüsse über die Bedeutung und den Umfang in der gesamten Region lassen sich daraus aber nicht ziehen. Für das 19. Jahrhundert dürfte die zunehmende Bedeutung des Straßenobstbaus in den ausgewerteten Gebieten jedoch als eine allgemein gültige Tendenz in Hohenlohe gewertet werden. Als verwendete Obstbaumsorten sind die in der damaligen Zeit für ganz Württemberg angegebenen und empfohlenen Sorten wahrscheinlich.

Vor dem historischen Hintergrund, dass Alleepflanzungen nie eine herausragende Bedeutung in Hohenlohe gespielt haben, sollten Neupflanzungen von Alleen aus Großbäumen unterbleiben. Erhalten werden sollten dagegen die bis heute bestehenden Alleevorkommen aus Großbäumen in den herrschaftlichen Gärten und entlang von ehemaligen Schlossauffahrten. Da es durch Flurbereinigung und Ausbau der Straßen zu einem deutlichen Rückgang der Straßenobstbestände gekommen ist, sollten die bereits erfolgten Neupflanzungen von Obstbäumen weiter ausgebaut werden. Neben der Wiederbelebung einer alten Tradition sollten damit vor allem ökologische Nischen, die der Flurbereinigung zum Opfer fielen, wieder neu geschaffen werden. Zudem sollte durch die Verwendung alter, heimischer Obstsorten deren Fortbestand und damit eine Erhöhung der genetischen Vielfalt gesichert werden. Bezüglich der Deutschen Alleenstraße lässt sich nur hoffen, dass sie zu einem Symbol für das weitere Zusammenwachsen der beiden Teile Deutschlands wird.

## 12 Quellenverzeichnis

### 12.1 Literatur

- ANDREAE, J. (1991): Die Allee – ein lebendiges Gestaltungselement des Planers. In: Mitt. Dtsch. Dendrol. Ges. 80, Bonn: S. 235-239
- ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHE ALLEENSTRASSE e. V. (Hrsg.) (1998): Themen, Tips & Trends, Dezember 1998, Ausgabe 1, S. 1-4
- ARBEITSKREIS „STRASSENBÄUME“ DER STÄNDIGEN KONFERENZ DER GARTENAMTSLEITER BEIM DEUTSCHEN STÄDTETAG (1995): Straßenbaumliste der Gartenamtsleiter. Beurteilung von Baumarten für die Verwendung im städtischen Straßenraum. Herausgegeben vom Bund deutscher Baumschulen (BdB) e. V. als Sonderdruck der Verbandszeitschrift „Grün ist das Leben“ 11/95, S. 3-16
- BADER, K. S. (1973): Rechtsformen und Schichten der Liegenschaftsnutzung im mittelalterlichen Dorf. Wien-Köln-Graz: Hermann Böhlau Nachfolger, S. 193-204
- BALDER, H., EHLEBRACHT, K., MAHLER, E. (1997): Straßenbäume planen, pflanzen, pflegen. Berlin-Hannover: Patzer Verlag, S. 12; 40-43
- BARTELS, H. (1993): Gehölzkunde. Einführung in die Dendrologie. Stuttgart: Verlag Eugen Ulmer (UTB für Wissenschaft: Uni/Taschenbücher; 1720), S. 79; 115-118; 136
- BAUER, H. (Hrsg.) (1977): Die große Enzyklopädie der Malerei. Fünfter Band. Freiburg-Basel-Wien: Herder Verlag KG, S. 1644-1646
- BAUMGARTNER, M. (1996): Fürstengärten in Hohenlohe. Liebende Blicke aus der Distanz. In: Siebenmorgen, H. (Hrsg.): Hofkunst in Hohenlohe. Sigmaringen: Jan Thorbecke Verlag, S. 73-85
- BAZIN, G. (1990): Du Mont`s Geschichte der Gartenbaukunst. Du Mont Buchverlag, S. 22; 28; 145
- BOELCKE, W. A. (1987): Wirtschaftsgeschichte Baden-Württembergs. Von den Römern bis heute. Stuttgart. Konrad Theis Verlag, S. 108
- BRAUN, B., KONOLD, W. (1998): Kopfweiden. Kulturgeschichte und Bedeutung der Kopfweiden in Südwestdeutschland. Erschienen in der Reihe „Beihefte zu den Veröffentlichungen für Naturschutz und Landschaftspflege“ der

Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg, Abteilung 2 – Grundsatz Ökologie. Ubstadt-Weiher: Verlag Regionalkultur, S. 39-77

BUCHWALD, K., ENGELHARDT, W. (1973): Landschaftspflege und Naturschutz in der Praxis. München-Bern-Wien: BLV Verlagsgesellschaft, S. 308-309

BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR (BMV) (Hrsg.) (1992): Merkblatt Alleebäume – Ausgabe 1992. In: Verkehrsblatt – Dokument Nr. : B 6513 – Vers. 92.1. Dortmund: Verkehrsblatt – Verlag Borgmann, S. 4-20

BUNDESMINISTERIUM FÜR ERNÄHRUNG, LANDWIRTSCHAFT UND FORSTEN (Hrsg.) (1998): Bericht über den Zustand des Waldes. Ergebnisse des forstlichen Umweltmonitoring, S. 32

CLIFFORD, D. (1966): Geschichte der Gartenkunst. München: Prestel – Verlag, S. 404-418

DTV-LEXIKON in 20 Bänden (1995): Band 1, S. 69 u.122-123; Band 3, S. 108; Band 4, S. 210 u. 239; Band 5, S. 234; Band 14, S. 329; Band 16, S. 284; Band 18, S. 43. Mannheim: F.A. Brockhaus GmbH und München: Deutscher Taschenbuch Verlag GmbH & Co. KG

DIEL, J., ECKER, U., KLUG, W., SÜSS, W. (1988): Stadt und Festung Freiburg. Karten und Pläne zur Geschichte der Stadtbefestigung. Begleitbuch zur Ausstellung „Stadt und Festung Freiburg“. Freiburg i. Br.: Verlag Stadtarchiv Freiburg i. Br., S. 267-268

FELLENBERG, G. (1991): Lebensraum Stadt. Zürich: Verlag der Fachvereine. Stuttgart: B. G. Teubner, S.180-181; 188-190

FINGER, W. (1794): Praktische Abhandlung vom Schnadeln und Köpfen der Bäume, wie auch vom Nutzen und Anpflanzen der Pappel- und Kopfweiden. Kassel: Griesbachsches Hofbuchhandlung, S. 31-35

FINK, E. (1955): Die Baumallee, ihre Entwicklung und Bedeutung in der Gartenkunst. In: Das Gartenamt 3/1955, S. 48-49 und 4/1955 S. 65-67

FLECK, W.-G. (1981): Burgen und Schlösser in Nord-Württemberg. Frankfurt a. M. Verlag Weidlich, S. 241-249; 275-279

FOCHLER-HAUKE, G. (1972): Verkehrsgeographie. 3. verbesserte Auflage. Braunschweig: Georg Westermann Verlag, S. 138-139

- GEOGRAPHISCH-KARTOGRAPHISCHES INSTITUT MEYER (Hrsg.) (1978): Schülerduden „Die Geographie“. Mannheim-Wien-Zürich: Dudenverlag, S. 225;281
- GODET, J.-D. (1994): Bäume und Sträucher. Einheimische und eingeführte Baum- und Straucharten. Augsburg: Naturbuch Verlag (Godet Pflanzenführer), S. 54
- GROSS, V. (1998): Kulturhistorische Untersuchungen zur Schafhaltung und Schäferei sowie floristische Untersuchungen von Schaftriften im Jagsttal. Diplomarbeit für die Forstwissenschaftliche Fakultät an der Albert-Ludwigs-Universität zu Freiburg im Breisgau, S.11; 132
- GRENZWÜRKER, U. (1997): Gut Ludwigsruhe – Vorschlag zum Umgang mit historischer Substanz und aktueller Nutzung. Diplomarbeit an der Fachhochschule Nürtingen, S. 60-75
- GRÜNENWALD, E. (1954): Schloss Kirchberg an der Jagst. Baugeschichte und Parkanlagen von 1590-1800. In: Württembergisch Franken, Neue Folge 28/29. Jahrbuch des Historischen Vereins für Württembergisch Franken 1953/54. Schwäbisch Hall: Historischer Verein für Württembergisch Franken, S. 178-224
- GRÜNENWALD, E. (1955): Friedrichsruh in der Geschichte. - Hohenloher Chronik, 3 (3): S. 8-9
- HAECKEL, J. (1913ff.): Die Anfänge der Berlin-Potsdamer Eisenbahn. (Mit besonderer Beziehung auf Potsdam). In: Vorstand des Vereins für die Geschichte Potsdams (Hrsg.): Mitteilungen des Vereins für die Geschichte Potsdams. Neue Folge, IV. Band, (des Gesamtwerks 11. Band), Potsdam (1932): Druck von A. W. Hayn`s Erben, S. 305
- HAGDORN, H., SIMON, T. (1988): Geologie und Landschaft des Hohenloher Landes. Sigmaringen: Jan Thorbecke Verlag, S. 11
- HAGEL, J. (1987): Zur Geschichte der Verschönerungsvereine in Südwestdeutschland. In: Kommission für geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg und württembergischer Geschichts- und Altertumsverein (Hrsg.): Zeitschrift für Württembergische Landeskunde, 46. Jahrgang, S. 351-360
- HASEL, K. (1985): Forstgeschichte. Ein Grundriss für Studium und Praxis. Hamburg-Berlin: Verlag Paul Parey, S. 108-109

- HEIN, E. (1993): Ein geographischer Überblick. In: Bauschert, O. (Hrsg.): Hohenlohe. Aus: Schriften zur politischen Landeskunde Baden-Württembergs, herausgegeben von der Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg, Band 21. Stuttgart-Berlin-Köln: Verlag W. Kohlhammer, S. 86-107
- HEINRICH, G. (1963): Heer- und Handelsstraßen um 1700. In: Historische Kommission zu Berlin (Hrsg.): Historischer Handatlas zu Berlin. Berlin: Walter de Gruyter, S. 88-95
- HENNEBO, D. (1979): Entwicklung des Stadtgrüns von der Antike bis in die Zeit des Absolutismus – Band I. Aus der Reihe: Geschichte des Stadtgrüns. 2. Auflage bearbeitet und erweitert. Hannover-Berlin: Patzer Verlag GmbH & Co. KG, S. 38-145
- HENNEBO, D. (1982): Städtische Baumpflanzungen in früherer Zeit. In: Meyer F. H. (Hrsg.): Bäume in der Stadt. 2. Auflage. Stuttgart: Verlag Eugen Ulmer, S. 11-45
- HERRMANN, H. (ohne Datum, um 1985): Ein Gang zum Carlsberg ist ein Streifzug durch die Hohenloher Geschichte. Selbstverlag, S. 13-20; 54
- HIRSCHFELD, C.C.L. (1779). Theorie der Gartenkunst. Nachdruck (1990), in Auszügen vorgestellt, herausgegeben und mit einem Nachwort versehen von Franz Ehmke. Berlin: Union Verlag. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt GmbH (für die westdeutsche Ausgabe), S. 183-220
- HOCKENJOS, W. (1978): Begegnung mit Bäumen. Stuttgart: DRW-Verlag Weidbrenner KG, S. 105
- HUSCHKE, W., VULPIUS, W. (1956): „Park um Weimar“ – Ein Buch von Dichtung und Gartenkunst. Weimar: Verlag Hermann Böhlau Nachfolger, S. 10-11
- KARG, D. (1982): Alleen als Gegenstand der Denkmalpflege – Anmerkungen zur Entwicklung, Bedeutung, und Erhaltung. In: Bauakademie der DDR (Hrsg.): Architektur der DDR 8/1982. Berlin-Ost: Verlag für Bauwesen der DDR, S. 492-496
- KATHOLISCHE BIBELANSTALT STUTTGART (Hrsg.) (1997): Einheitsübersetzung der Heiligen Schrift. Die Bibel. Gesamtausgabe. Stuttgart: Verlag Katholisches Bibelwerk GmbH, S. 201
- KLIMPERT, R. (1896): Lexikon der Münzen, Maße, Gewichte, Zählarten und Zeitgrößen aller Länder der Erde. 2. vielfach verbesserte und vermehrte Auf-

lage. Unveränderter Nachdruck (1972). Graz: Akademische Druck- und Verlagsanstalt, S. 111

KNAPP, H. (1999): Alleen - nostalgische Relikte vergangener Kulturlandschaften? In: Nationalpark -Umwelt-Natur Nr. 102/1/1999 S. 28-32

KÖNIG, G. M. (1996): Eine Kulturgeschichte des Spazierganges. Spuren einer bürgerlichen Praktik 1780-1850. Wien-Köln-Weimar: Böhlau Verlag (KulturstudienSonderband 20), S. 390

KÖNIGLICHES STATISTISCH-TOPOGRAPHISCHES BUREAU (Hrsg.) (1865): Beschreibung des Oberamts Oehringen. Stuttgart: H. Lindemann, S. 365-367

KÖNIGLICH WÜRTTEMBERGISCHE CENTRALSTELLE FÜR DIE LANDWIRTSCHAFT (Hrsg.): Wochenblatt für Land- und Forstwirtschaft.

Stuttgart: Verlag der J. G. Cotta`schen Buchhandlung, 1838, Nr. 7, S. 29-31; 1849, Nr. 34, S. 217-218; 1852, Nr. 20, S. 132; 1862, Nr. 10, S. 53-54; 1868, Nr. 9, S. 44 u. Nr.11, S. 56; 1869, Nr. 44, S. 246-247; 1870, Nr. 11, S.67 u. Nr. 44, S. 241-242; 1871, Nr. 39, S. 141; 1873, Nr. 20, S. 94-95

LANGENSCHIEDT-REDAKTION (Hrsg.) (1993): Langenscheidts Fremdwörterbuch. Berlin-München-Wien-Zürich-New York: Langenscheidt KG, S. 188; 529

LANDGREBE, H. (1966): Alleebäume in Straßen. In: Deutscher Rat für Landespflege. Heft 9, März 1968, S. 15-18.

LEHMANN, I. (1994): Der Straßenbaum als Lebensraum. Referat anlässlich der Tagung „Nordische Baumtage“ der Deutschen Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftspflege e. V. Landesverband Mecklenburg-Vorpommern am 9. Juni 1994 in Rostock, S.4-5; 20-26

LUCAS, E. (1871): Württembergs Obstbau. Festschrift des pomologischen Instituts in Reutlingen zur 25-jährigen Vermählungsfeier ihrer Majestäten des Königs Karl und der Königin Olga von Württemberg. Verlag: Eugen Ulmer, S. 58-87; 95- 98; 102-113

LUCAS, E. (1881): Der Obstbau an Staats- und Gemeindestraßen. Für Straßenbau-beamte, Ortsvorsteher & Baumwärter. Stuttgart: Verlag von Eugen Ulmer, S. 1-47

LUCKE, R., SILBEREISEN R., HERZBERGER E. (1992): Obstbäume in der Landschaft. Stuttgart Eugen Ulmer GmbH & Co., S. 11-41; 63-191

- MATTES, W. (Hrsg.) (1929): Oehringer Heimatbuch. Öhringen: Hohenlohesche Buchhandlung Ferdinand Rau, Tafel 31
- MAYER, J. F. (1773): Lehrbuch für die Land- und Hauswirthe in der pragmatischen Geschichte der gesamten Land- und Hauswirtschafft des Hohenlohe Schillingsfürstischen Amtes Kupferzell. Nürnberg: verlegt Johann Eberhard Zeh. Faksimiledruck Schwäbisch Hall 1980, S. 183-190
- MAYER, J. F. (1782): Romani eines edlen Wallachens landwirtschaftliche Reise durch verschiedene Landschaften Europens. Vierter Theil. Nürnberg: bey Johann Eberhard Zeh, S. 195; 479
- MERTEN, K. (1996): Die Schlösser der Grafen und Fürsten von Hohenlohe im 18. Jahrhundert. In: Siebenmorgen, H. (Hrsg.): Hofkunst in Hohenlohe. Sigmaringen: Jan Thorbecke Verlag, S. 23-38
- MEYERS KONVERSATIONLEXIKON (1906): Fünfzehnter Band, sechste Auflage. Öhmichen bis Plakatschriften. Leipzig und Wien. Bibliographisches Institut, S. 468
- MITTENZWEI, S., HARIK, S. (1997): Die Linden. Vom kurfürstlichen Reitweg zur hauptstädtischen Allee. Katalog zur Ausstellung der Staatsbibliothek zu Berlin. Wiesbaden: Dr. Ludwig Reichert Verlag, S. 2-5; 40-51
- PASCHKE, U. K. (Hrsg.) (1994): Das große Buch der Weltgeschichte. Von der Urzeit bis zur Gegenwart. Augsburg: Holle Verlag im Weltbild Verlag GmbH, genehmigte Lizenzausgabe für Nebel Verlag GmbH, Erlangen, S. 353
- PETERS, J. (1996): Alleen und Pflasterstraßen als kulturgeschichtliche Elemente der brandenburgischen Landschaft. Dissertation an der Technischen Universität Berlin Band 1, S. 13-19; 105-108, 115; 150-157
- PÜCKLER-MUSKAU, v. H. FÜRST (1833): Andeutungen über Landschaftsgärtnerei verbunden mit der Beschreibung ihrer praktischen Anwendung in Muskau. Herausgegeben von G. J. Vaupel. Nachdruck (1988), 1. Auflage. Frankfurt a. M.: Insel Verlag (Insel Taschenbuch 1024), S.102-105
- RAUSER, J. H. (1980): Ingelfinger Heimatbuch. Erstes Buch Stadtgeschichte. Veröffentlicht durch die Stadt Ingelfingen anlässlich der 900-Jahrfeier ihrer Erstnennung 1080/1980, S. 131-133
- REISINGER, C. (1987): Der Schlossgarten zu Schwetzingen. Worms: Wernersche Verlagsgesellschaft mbH, S. 33; 39; 43

- SCHARFE, M. (1983): Straße. Ein Grund-Riss. In: Zeitschrift für Landeskunde, Band 79. Öffentlicher Vortrag anlässlich der Österreichischen Volkskundetagung 1983, „Probleme der Gegenwartsvolkkunde“ (veranstaltet vom Österreichischen Fachverband für Volkskunde, vom Institut für Gegenwartsvolkkunde und vom Verein für Volkskunde) in Mattersburg 11. Mai 1983, S. 171-191
- SCHEURMANN, I. (1997): Landschaft als begehbares Kunstwerk – die Gärten des Hermann Fürst von Pückler-Muskau. In: Reisezeiten – Streifzüge durch die deutsche Kulturlandschaft. 2. Auflage. Bonn: Verlag der Deutschen Stiftung Denkmalschutz, S. 320-353
- SCHILLER, J. C. (1795): Die Baumzucht im Großen aus zwanzigjährigen Erfahrungen im Kleinen in Rücksicht auf ihre Behandlung, Kosten, Nutzen und Ertrag beurtheilt. Neustrelitz: in der neu-priviligierten Hofbuchhandlung. Nachdruck (1993) herausgegeben von Gottfried Stolle. Stuttgart: Eugen Ulmer Verlag, S. 13-25; 99-108
- SCHLAUCH, R. (1980): Hohenlohe - Franken. Landschaft, Geschichte, Kultur, Kunst, Volkstum. 3. ergänzte Auflage; Heroldsberg bei Nürnberg: Glock und Lutz Verlag, S. 95- 100; 200- 230
- SCHMIDT, U. E. (1997): Das Problem der Ressourcenknappheit – dargestellt am Beispiel der Waldressourcenknappheit in Deutschland im 18. und 19. Jahrhundert – eine historisch politische Analyse. Habilitationsschrift für die Forstwissenschaftliche Fakultät der Ludwig-Maximilians-Universität, München, S.320
- SCHOLZE-IRRLITZ, L. (1992): Historischer Exkurs. In: Landratsamt Beeskow (Hrsg.): Alleen und Straßenbäume. Berlin: Printos Verlag GmbH, S. 12-16
- SCHÜTZ, E., GRUBER, E. (1996): Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933-1941. 1. Auflage. Berlin: Christoph Links Verlag, S. 127-131
- SCHULZ, G. (1992): Lennes Entwürfe für die Gestaltung von Volksgärten. In: Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege (Hrsg.): Peter Joseph Lenne: Gartenkunst im 19. Jahrhundert. Berlin-München: Verlag für Bauwesen, S. 86-87; 92-95
- SCHUMM, K. (1955): Die rechte Reisekunst. – Hohenloher Chronik, 3 (8): S. 1-2
- SCHUMM, K., SCHUMM, M. (1985): Hohenlohische Dorfordnungen. Stuttgart: W. Kohlhammer Verlag, S. 42; 88; 144; 145; 212; 558

- SCHWARZE, W. (1978): Alte Münchener Stadtansichten. Mit 66 Ansichten aus vier Jahr-hunderten. Wuppertal: Kunst und Wohnen Verlag GmbH, S. 76
- SCHWENECKE, W. (1992): Zur Erhaltung von Alleen in historischen Gärten. In: Deutsches Zentrum für Handwerk und Denkmalpflege, Probstei Johannesberg, Fulda e. V., Beratungsstelle für Formgebung und Denkmalpflege (Hrsg.): Allee und Raum, 7. Seminar für Gartendenkmalpflege in Fulda vom 10.9. bis 11.9. 1992, S. 1-3
- SCKELL, v. F. L. (1825): Beiträge zur bildenden Gartenkunst für angehende Gartenkünstler und Gartenliebhaber. Nachdruck (1998) Worms: Wernersche Verlagsgesellschaft mbH, S. 166-173; 202-205
- SENATOR FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELTSCHUTZ IN BERLIN (Hrsg.) (1985): Raum, Stadt, Straße. Gerike GmbH, S.30-36
- SITTE, C. (1909): Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. 4. Auflage vermehrt um „Grossstadtgrün“. Wien: Verlag von Karl Graeser & Kie, S. 200-211
- SPECK, A. (1953): Die historisch-geographische Entwicklung des sächsischen Straßenwesens. Wissenschaftliche Veröffentlichung des Deutschen Instituts für Länderkunde, NF 12, S. 131-174
- SZYMCZYK-EGGERT, E. (1993): Das Dörfle war nicht englisch oder das Missverständnis von Hohenheim. In: Günther, H. (Hrsg.): Gärten der Goethe Zeit. Edition Leipzig, S. 161-170
- TADDEY, G. (1993): Hohenlohe – ein geschichtlicher Überblick. In: Bauschert, O. (Hrsg.): Hohenlohe. Aus: Schriften zur politischen Landeskunde Baden-Württembergs, herausgegeben von der Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg, Band 21. Stuttgart-Berlin-Köln: Verlag W. Kohlhammer, S. 21-50
- TESKE, R. (1993): Kulturlandschaft Hohenlohe. Betrachtungen zur Bildenden Kunst. In: Bauschert, O. (Hrsg.): Hohenlohe. Aus: Schriften zur politischen Landeskunde Baden-Württemberg, herausgegeben von der Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg, Band 21. Stuttgart-Berlin-Köln: Verlag W. Kohlhammer, S. 202-250
- WARNKE, M. (1992): Politische Landschaft. Zur Kunstgeschichte der Natur. München-Wien: Carl Hanser Verlag, S. 20-22; 39; 104

- WILHARM, K. (1929): Straßen- und Wegebau im Moor. Dissertation an der landwirtschaftlichen Hochschule zu Berlin. In: Verein zur Förderung der Moorkultur im deutschen Reich, S. 33-34
- WINDISCH-HOJNACKI, C. (1989): Die Reichsautobahn. Dissertation an der Philosophischen Fakultät der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Bonn, S. 54-64
- WUNDER, B. (1994): Der Chausseebau in Württemberg während des 18. Jahrhunderts. In: Aus südwestdeutscher Geschichte, Festschrift für Hans-Martin Maurer. Stuttgart: Verlag W. Kohlhammer, S. 526-538
- WÜRTZ, L. (1970): Die geschichtliche Entwicklung des Straßennetzes in Baden Württemberg. Bonn – Bad Godesberg: Kirschbaum Verlag, S. 13-27; 44-54; 87; 93

## 12.2 Ungedruckte Quellen

### STADTARCHIV FREIBURG

- C1 Landwirtschaft 3, Nr. 3
- C1 Landwirtschaft 2, Nr. 18

### HOHENLOHE-ZENTRALRARCHIV NEUENSTEIN

- Partikulararchiv Öhringen: Bü. 128/5
- Partikulararchiv Kirchberg: Nachlässe Bü. 406
- Schlossarchiv Weikersheim/Rentamt Weikersheim: Bü. 565, 1848-1850

### STADTARCHIV NEUENSTEIN

- Bezirks-Obstausstellung in Neuenstein Bü. 215

### STAATSARCHIV LUDWIGSBURG

- Bestand E 166/Bü. 5754
- Bestand E 166/Bü. 5755
- Bestand E 166/Bü 5997

### LANDESARCHIV SPEYER

- Bestand B2 / Nr. 1695: Copia N. 1663 und Copia N.2376

### 12.3 Mündliche Mitteilungen

Herrn Beutter (Hohenlohe-Zentralarchiv in Neuenstein), mehrfache Gespräche im August 1999

Herrn Degmair (Regierungsdirektor an der Regierung von Oberbayern, München), Telefonat am 22.10.1999

Herrn Fiedler (Landratsamt Freiburg, Amt für Umweltschutz), Gespräch am 20.9.1999

Herrn Huber (Staatliches Vermögens- und Hochbauamt Karlsruhe), Telefonat am 23.9.1999

Herrn Jungmann (Straßenbauamt Bad Mergentheim – Bauleitung Künzelsau), Telefonat am 3.11.1999

Herrn Köhler (Bauamt Stadt Kirchberg Abt. Gartenbau), Telefonat am 2.11.1999

Herrn Krebs (Bayerische Schlösser- und Seenverwaltung), Telefonat am 13.10.1999

Obst- und Gemüsevertrieb Südbaden GmbH Freiburg, Telefonat am 14.9.1999

Frau Panzhaff (Stadtverwaltung Kirchberg a. d. Jagst), Telefonat am 8.10.1999

Herrn Ratzke (Staatliches Vermögens- und Hochbauamt Bruchsal), Telefonat am 30.9.1999

Herrn Rehbein (Gartenamt Freiburg), Gespräche am 10.9.1999, 16.9.1999 und 11.11.1999

Herrn Reissig (Landwirtschaftsamt Öhringen), Telefonat am 3.11.1999

Herrn Schneider (Landratsamt Freiburg, Abteilung Obstbau), Telefonat am 7.9.1999

Herrn Thiry (Forstamt Löwenstein), Telefonat am 2.9.1999

### 12.4 Sonstige Informationsquellen

#### STÄDTISCHES GARTENAMT FREIBURG

- Akte: Anlagen Werderstraße-Hochallee, Heft 1/1919, darin: Freiburger Zeitung vom 28.9.1928 und Der Alemanne vom 8.10.1935, unpaginiert und unverzeichnet
- Gartenbauakten 1999, unpaginiert und unverzeichnet

#### LANDWIRTSCHAFTSAMT ÖHRINGEN ABTEILUNG OBSTBAU

- Akte des Landwirtschaftsamtes 1999, unpaginiert und unverzeichnet

#### STRASSENBAUAMT BAD MERGENTHEIM BAULEITUNG KÜNZELSAU

- Straßenbauakten 1998 und 1999, unpaginiert und unverzeichnet

## 12.5 Karten und Pläne

### HOHENLOHE-ZENTRALARCHIV NEUENSTEIN

- Grundriss des Kirchberger Gartens, 1750 von Drechsler, unverzeichnet
- Der Schlossgarten von Ingelfingen, um 1795, VI/201 unsigniert
- Plan des Hochfürstlich Oehringischen Jagdschlusses Friedrichsruh und der anliegenden Gegend, 1796, I/73 unsigniert
- De Scription/oder Geometrischer Grunt/Riß über den Hoch.Gräffl:/Hohenlohe-Weikersheimischen/so genanten/Carlsberg, 1728, unverzeichnet und unsigniert (Kopie)
- Plan des hochfürstlich oehringischen Jagdschlusses Friedrichsruh nebst Schoenau und Platzhof, 1808 von Mittnacht, I/75
- Grundriss über die fürstlichen Domainen Güther LudwigsRuhe und Neuhof, 1817 von Kusterer, I/244
- Sophienberg undatiert von Kretschmer, III/213
- Grundriss von einigen dieß. Herrschaftlichen Waldungen des Waldenburger Forstes, 1783/84 von Wagner I/395
- Karte von Ingelfingen und Umgebung. Ohne Titel, undatiert und unsigniert, I/164
- Neuenstein, 1828 unsigniert, Bildersammlung unverzeichnet
- Mappa Generalis von den gesamten Hochfürstlichen Hohenlohe Waldenburg und Schillungsfürstlichen Waldungen, 1787 von Wagner, I/134

### STADTARCHIV KIRCHBERG

- Flurkarte von Kirchberg a. d. J. und Umgebung von 1829, zusammengesetzt aus Ausschnitten der Flurkarten Nr. NO 6760 und NO 6860

### STADTARCHIV LANGENBURG

- Flurkarte der Straße von Schloss Langenburg Richtung Blaufelden von 1965, Flurkarte Nr. NO LXXIII/54, Flurkartenregister Karte Nr. 10

### LANDESVERMESSUNGSAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (Hrsg):

- Verwaltungs- und Verkehrskarte Baden-Württemberg, 1993; Nördliches Blatt, im Maßstab 1 : 200 000
- Topographische Karte Öhringen, 1996; Nr. 6723 im Maßstab 1 : 25 000

## **Danksagung**

An dieser Stelle möchte ich die Gelegenheit nutzen, den Menschen meinen Dank auszusprechen, die mich während der Entstehung dieser Arbeit auf so vielfältige Weise unterstützt haben.

Zunächst möchte ich Herrn Beutter vom Hohenlohe-Zentralarchiv in Neuenstein dafür danken, dass er sich der Fülle meiner Fragen stets bereitwillig stellte, mir bei der Materialbeschaffung half und mich schonungslos mit der Wahrheit über die Bedeutung von Alleen in der Region Hohenlohe konfrontierte.

Herrn Marx und Herrn Zähringer von der Universität Freiburg danke ich für die große Mühe, die sie sich bei der professionellen Erstellung der Fotos und Zeichnungen machten.

Mein spezieller Dank geht an Herrn Volker Groß, der mich durch seine konstruktive Kritik und sein Fachwissen sehr unterstützte und in schwierigen Situationen immer weiterbrachte. Für ihre künstlerischen Ratschläge und ihre unkonventionelle Art Probleme zu interpretieren möchte ich ausserdem besonders Frau Kirsten Krüger danken.

Stellvertretend für alle, die sich die Zeit nahmen und sich die Mühe machten mir meine Fragen zu beantworten, möchte ich Herrn Rehbein vom Gartenamt Freiburg, Herrn Reissig vom Landwirtschaftsamt Öhringen und Herrn Jungmann vom Straßenbauamt Bad Mergentheim sehr danken.

Nicht zuletzt möchte ich mich auch ganz herzlich bei meinen Eltern für ihre nie versiegende moralische Unterstützung und die Ermöglichung des Studiums bedanken.

## CULTERRA - SCHRIFTENREIHE DES INSTITUTS FÜR LANDESPFLEGE

der Albert-Ludwigs-Universität, D - 79085 Freiburg

Die nicht aufgeführten Nummern sind vergriffen. Eine Neuauflage ist nicht vorgesehen.

- |         |                                                                                                                                                                                                                                              |         |
|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Heft 10 | BÜRGER, R., HEIDER, O., KOHLER, V. & STEINLIN, H. (1987):<br>Leitfaden zur Beurteilung von Straßenbauvorhaben unter Gesichtspunkten des Natur- und Landschaftsschutzes                                                                       | € 10,-- |
| Heft 17 | WALDENSPUHL, T. K. (1991):<br>Waldbiotopkartierungsverfahren in der Bundesrepublik Deutschland -<br>Verfahrensvergleich unter besonderer Berücksichtigung der bei der<br>Beurteilung des Naturschutzwertes verwendeten Indikatoren           | € 20,-- |
| Heft 19 | PERPEET, M. (1992):<br>Landschaftserlebnis und Landschaftsgestaltung                                                                                                                                                                         | € 10,-- |
| Heft 20 | NIPKOW, M. (1995):<br>Ein synoptischer Verfahrensansatz zur naturschutzfachlichen Gebiets-<br>bewertung auf der Basis multivariater Analysemethoden – Avifaunistische<br>Untersuchungen in den Wäldern der Trockenaue am südlichen Oberrhein | € 15,-- |
| Heft 21 | HOCHHARDT, W. (1996):<br>Vegetationskundliche und faunistische Untersuchungen in den Niederwäldern<br>des Mittleren Schwarzwaldes unter Berücksichtigung ihrer Bedeutung für den<br>Arten- und Biotopschutz                                  | € 20,-- |
| Heft 22 | QUIMIO, J. M. (1996):<br>Grassland Vegetation in Western Leyte, Philippines (in Englisch)                                                                                                                                                    | € 17,-- |
| Heft 23 | ALBERTERNST, B. (1998):<br>Biologie, Ökologie, Verbreitung und Kontrolle von Reynoutria-Sippen in<br>Baden-Württemberg                                                                                                                       | € 17,-- |
| Heft 24 | SIMON, A. & REIF, A. (1998):<br>Landnutzung in Pfaffenweiler (Markgräfler Land, Südbaden) –<br>Biotopkartierung, Biotopbewertung, Vorschläge für eine Umsetzung in die<br>Praxis                                                             | € 15,-- |
| Heft 25 | SUN YEE (1998):<br>Waldvegetation und Standorte im Odaesan-Nationalpark (Südkorea) als<br>Grundlage für ein standortkundliches Verfahren und umweltschonende,<br>naturnahe Waldnutzung                                                       | € 15,-- |

Heft 26	BÖNECKE, G. & SEIFFERT, P. (2000): Spontane Vegetationsentwicklung und Rekultivierung von Auskiesungsflächen	€ 15,--
Heft 27	WATTENDORF, P. (2001): Hutweiden im mittleren Savatal (Naturpark Lonjsko Polje/Kroatien)	€ 20,--
Heft 28	DEGMAIR, J. (2002): Alleen - Geschichte und Funktion mit einem Blick auf Hohenlohe	€ 17,--
Heft 29	GERBER, A. & KONOLD, W. (2002): Nachhaltige Regionalentwicklung durch Kooperation - Wissenschaft und Praxis im Dialog	€ 20,--
Heft 30	DOERK, S. (2002): Landschaft in Bewegung - Das Verhältnis des Menschen zu Landschaft und Natur am Beispiel aktueller Zeitströmungen im Tanz	€ 17,--

Weiterhin sind folgende Restbestände erhältlich:

KONOLD, W. (1994): Historische Wasserwirtschaft im Alpenraum und an der Donau, 592 S.	€ 17,--
SEIFFERT, P., SCHWINEKÖPER, K. & KONOLD, W (1995): Analyse und Entwicklung von Kulturlandschaften - Das Beispiel Westallgäuer Hügelland, 456 S.	€ 17,--

**Bezugsadresse:**

Institut für Landespflege  
Tennenbacher Str. 4  
79085 Freiburg im Breisgau

Telefon 0761 - 2033637  
Fax 0761 -2033638  
Email [landespflge@landespflge.uni-freiburg.de](mailto:landespflge@landespflge.uni-freiburg.de)