

Klimafreundlich durch **Alleen**

**Empfehlungen und
Beispiele zum Radwegebau
in Niedersachsen**

NHB 
Niedersächsischer Heimatbund e. V.





Impressum

Herausgeber: Niedersächsischer Heimatbund e. V.
Rotenburger Str. 21
30659 Hannover
Telefon: 0511 – 35 33 77 – 0
E-Mail: heimat@niedersaechsischer-heimatbund.de
Web: www.heimatniedersachsen.de

Schriften zur Heimatpflege, Band 26,
herausgegeben vom Niedersächsischen Heimatbund e. V.

Text & Konzeption: Stephan Lahmann

Layout: Ludwig Brügger, Verlag Jörg Mitzkat

Druck: art + image GmbH & Co. KG

ISBN: 978-3-9827030-0-8

Copyright: Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Herausgebers unzulässig und strafbar. Das gilt ebenso für jede Form der Vervielfältigung, Übersetzung, Verfilmung oder elektronischen Verarbeitung.

September 2025, Hannover



Hinweis zur Verwendung von gendergerechter Sprache

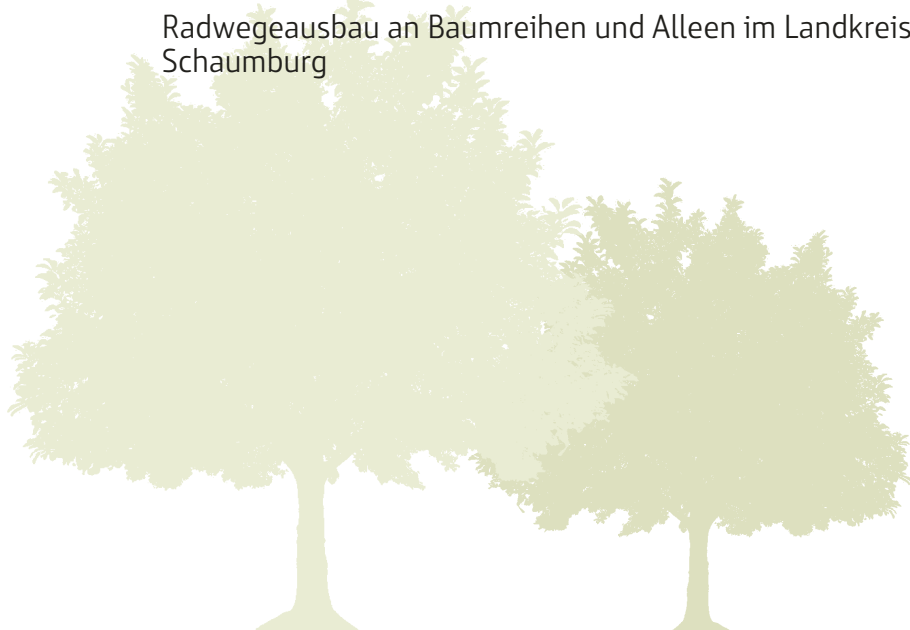
Da diese Publikation Inhalte verschiedener Autoren beinhaltet, hat sich der Niedersächsischer Heimatbund e.V. dazu entschieden, den Autoren die Verwendung von gendergerechter Sprache freizustellen. Der NHB steht für Inklusion, weshalb in den von der Projektleitung verfassten Textabschnitten die Vermeidung des generischen Maskulinums umgesetzt wird. Falls nicht möglich, wird auf die sogenannte Paarform zurückgegriffen.

Gefördert durch die Niedersächsische Bingo-Umweltstiftung

Inhaltsverzeichnis

	Grußworte	2
	Einleitung	4
	Modellregionen	8
	Arbeitskreis – Radwege und Straßengrün im Konflikt	12
	Beteiligte des Arbeitskreises	
	Schwerpunkte des Arbeitskreises	
	Empfehlungen aus dem Arbeitskreis	
	Kommentare der Beteiligten	17
	Alleen in der Planung	
	Alleen an Straßen und Radwegen – ein Kommentar aus landwirtschaftlicher Perspektive	
	Radwegeausbau an Baumreihen und Alleen im Landkreis Schaumburg	

	Best- und Worst-Practice-Beispiele	24
	Beispiele aus dem Landkreis Schaumburg	
	Radwegeneubau entlang des Piccardie-Coevorden-Kanals/ der Kreisstraße 19 im Zuge von Alleen zwischen den Gemein- den Georgsdorf und Emlichheim	
	Radweg am Verbindungskanal in Nordhorn – Zweispurigkeit entlang einer denkmalgeschützten Lindenallee	
	Radwegeneubau mit Baumbestand, alternativ – Schonung von Bäumen, Vermeidung von Wurzeleinwuchs in den Radwegkörper	
	Beispiele aus Osnabrück	
	Beispiele aus den Akten	
	Alleebäume fachgerecht pflegen – für den Erhalt lebendiger Alleen	40
	Infomaterial und Alleendatenbank	43
	Projekte aus der Kulturlandschaft	46
	Weiterführende Informationen	48
	BaumLand-Kampagne	
	Landwirtschaftskammer Niedersachsen	
	Danksagung	50
	Bildnachweis	52



Grußworte

Grußwort der Präsidentin

Seitdem sich 2013 der damalige wissenschaftliche Referent beim Niedersächsischen Heimatbund e.V., Dr. Ansgar Hoppe, mit dem Thema „Kartierung von Alleen“ beschäftigte, hat das Thema den NHB nicht mehr verlassen. Das ist nicht erstaunlich. Seit über 300 Jahren gibt es Alleen bei uns, anfangs in herrschaftlichen Gärten, dann als Begleitung der neu gebauten Chausseen, als Gestaltungselement im urbanen Raum. Aber alle daran Beteiligten, Straßenbaubehörden und Bauhöfe, Naturschutzverbände, Städte und Gemeinden hatten sich nie einen Überblick verschafft wann wo welche Baumreihe aus welchem Grund gepflanzt wurde und welchen Nutzen sie haben. 2015 war das „Grüne Netz“ so löcherig geworden, dass der NHB erst mit der Kartierung der Alleen begann und später Paten für Alleen suchte, eine Wanderausstellung mit Fotos von Alleen entwarf und jetzt die hier von Stephan Lahmann vorgelegte Arbeit „Klimafreundlich durch Alleen“ publiziert.

Längst ist sowohl von Naturschutzverbänden wie von Straßenbaubehörden der Wert von Alleen als landschaftsprägendes Natur- und Kulturgut anerkannt worden. Aber wie in Zeiten von immer noch wachsendem Verkehr für alle Teilnehmer damit umgehen?



Abb. 1: Marlies Linnemann, Präsidentin des NHB.

Die Arbeit von Stephan Lahmann gibt darauf Antworten. Praxisorientiert, mit den verschiedensten Beteiligten sind Beispiele entstanden, wie Alleen bestehen können oder durch Umbau wieder entstehen können. Damit wird allen Behörden Argumente an die Hand gegeben, wie sie die Alleen schützen können.

Möge diese Publikation weiter dazu beitragen, dass der Niedersächsische Landtag sich entschließt, Alleen zu geschützten Landschaftsteilen zu erklären. Wir danken Stephan Lahmann für seine wertvolle Arbeit!



Grüßwort der Geschäftsführers

Es begann damit, dass ein Mitglied des niedersächsischen Landtages den NHB darauf hinwies, dass der Zustand der Alleenlandschaft beklagenswert sei und viele Alleen vor dem Untergang stünden. Sehr gern nahm der NHB diesen Impuls auf und bis heute konnten in verschiedenen Projekten und stets mit bereitwilliger Unterstützung der Niedersächsischen Bingo-Umweltstiftung verschiedene Aspekte des Kulturguts Alleen ins öffentliche Bewusstsein gebracht werden.

Zunächst startete das Erfassungsprojekt „Die 500 schönsten Alleen Niedersachsens“ und der Aufbau der Alleendatenbank unter den Projektleitern Dr. Ansgar Hoppe und Dr. Max Peters – inzwischen mit rund 2.400 Alleen im Bestand. Anschließend warben die Projektleiterinnen Nora Pfaff, geb. Kraack, und Julia Rex landesweit „Alleepatinnen“, die sich vor Ort um „ihre“ Alleen kümmern. Auch Abgeordnete, Landrätinnen und Bürgermeisterinnen wurden ideelle Alleepatinnen. Schirmherr war Landesminister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung Bernd Althusmann MdL. Das Projekt wurde 2020 als UN-Dekade-Projekt Biologische Vielfalt ausgezeichnet.

Um den ökologischen und ästhetischen Wert der Alleen noch stärker hervorzuheben, wurde 2018/2019 eine Wanderausstellung konzipiert, die bisher 17 Stationen durchlaufen hat. Ergänzend weist die Pressekampagne „Allee des Monats“ auf besondere oder schützenswerte Alleen in Niedersachsen hin.

Der menschengemachte Klimawandel hat endlich auch das öffentliche Bewusstsein für die zunehmend katastrophalen Folgen geweckt. Um als eine Anpassungsmaßnahme die Mobilität möglichst klimaneutral zu entwickeln, wird mit verschiedenen Programmen des Bundes und der Länder der Radverkehr ausgebaut.

Als ein früherer Bundesverkehrsminister von einem „Antiwurzelprogramm“ sprach, wurden die Alleenfreundinnen hellhörig: Es kann nicht sein, dass zugunsten des klimaneutralen Radwegausbaues klimapositive Alleeebäume fallen müssen! Das Projekt „Klimafreundlich durch Alleen“ war geboren und wurde von Stephan Lahmann, geb. Plücker, und Sylvie Lahmann mit großem Engagement durchgeführt. Der Niedersächsische Verkehrsminister und jetzige Ministerpräsident Olaf Lies übernahm die Schirmherrschaft.

In diesem Projekt wirkten wieder die Landesbehörden, Landkreise und Kommunen sowie alte und neue Alleepatinnen aktiv mit. Das bestehende bundesweite Netzwerk von Alleefreunden aus unterschiedlichen Organisationen, Verbänden und Initiativen wurde weiter ausgebaut und die Zusammenarbeit intensiviert. Ein Ergebnis ist die nun vorliegende Abschlusspublikation.

Der NHB hofft sehr und bemüht sich weiterhin, dass das Projektende „Klimafreundlich durch Alleen“ nicht das Ende dieses Engagements für die Alleen in Niedersachsen bedeutet.

Hannover, im August 2025

Thomas Krueger, NHB-Geschäftsführer



Abb. 2: Thomas Krueger, NHB-Geschäftsführer.

Einleitung

Alleenerfassung in Niedersachsen

Besonders in landwirtschaftlich genutzten Gegenden sind Alleen heute oft die einzigen strukturgebenden Elemente. Trotz ihrer Bedeutung als Natur- und Kulturgut und ihren Leistungen im Klimaschutz verschwinden Alleen jedoch weiterhin aus der Landschaft. Die Verkehrssicherungspflicht sowie Unterhaltung und Ausbau von Verkehrswegen, und aktuell insbesondere der Radwegebau, bedrohen den Fortbestand straßenbegleitender Alleen. Verschiedene Richtlinien und Empfehlungen erschweren anschließende Nach- oder Neupflanzungen und fördern gemeinsam mit der Tatsache, dass nur wenige Alleen rechtlich geschützt sind, die Entfernung von Alleebäumen.

Für den Schutz und Erhalt der Alleen setzt sich der NHB bereits seit 2015 in verschiedenen Projekten ein, welche von 2015 bis 2025 von der Niedersächsischen Bingo Umweltstiftung gefördert wurden. Da ein landesweites Alleenkataster nicht existierte, wurde mit Hilfe der Bevölkerung eine repräsentative Übersicht der niedersächsischen Alleen geschaffen. Auf Basis der entstandenen Kontakte zu lokalen Alleefreunden und Ehrenamtlichen wurde ab 2019 nach Alleepaten gesucht. Im Sinne des „Citizen-Science Ansatz“ sollten in dem Projekt Bürger*innen in Niedersachsen dazu motiviert werden, sich mit ihrer Heimat und der Natur vor ihrer Haustür zu beschäftigen und sich für diese einzusetzen – im Speziellen für Alleen. Bis heute wurden dadurch über 2.300 Alleen kartiert und dokumentiert. Die erfass-

ten Alleen finden sich unter alleen-niedersachsen.de, einer im Rahmen der Projekte angelegten Datenbank. Über die App „Alleen2Go“ kann jeder auch unterwegs Alleen erfassen. Das Projekt „Alleepaten für Niedersachsen“ hat jedoch auch gezeigt, dass ehrenamtliches Engagement für die Alleen vor allem dort erschwert wird, wo die unterschiedlichen Interessen der Eigentümer von Alleen und Engagierten aufeinandertreffen.

Diese Konfliktfelder bestehen ebenso beim Radwegebau an alleenbegleiteten Straßen. Für einen erfolgreichen und langfristigen Schutz und Erhalt von Alleen im Allgemeininteresse setzte sich das Projekt „Klimafreundlich durch Alleen“ ein. Der Radwegeausbau, zu dem der NHB gemeinsam mit den relevanten Akteuren ausgewählter Modellregionen Lösungen zu einem sinnvollen und gerechten Umgang mit Straßenbegleitgrün entwickelte, lag dabei im Fokus. Im Arbeitskreis des Projekts hat sich, neben den bekannten Problemen der Einhaltung von in Richtlinien festgehaltenen Abständen, der Notwendigkeit für Wurzel- und Baumschutz sowie der Finanzierung, besonders die Flächenbeschaffung als zentraler Konfliktpunkt herauskristallisiert. Die Landesstraßenbaubehörde und ihre Regionalbereiche können keine Flächenpools aufbauen, um beim Radwegeausbau nötige Flächen der dortigen Anlieger durch Tauschverfahren zu kompensieren. Das kann den Verlust der vor Ort vorhandenen Gehölze vorantreiben, da es anderweitig nicht möglich ist, die gesetzlichen Vorgaben und Richtlinien für den Bau einzuhalten. Darüber hinaus

findet nicht immer rechtzeitig ein Austausch zwischen allen Akteuren statt. Das führt, im Speziellen bei den Flächeneigentümern, zu Frust und senkt die Bereitschaft, Flächen für den Radwegeausbau und Alleen-erhalt bereitzustellen.

Projekt „Klimafreundlich durch Alleen“

Die Idee zum Projekt „Klimafreundlich durch Alleen“, unter der Schirmherrschaft des damaligen Minister für Wirtschaft, Bauen, Verkehr und Digitalisierung Olaf Lies, entstand bereits während der Durchführung des Vorgängerprojekts. Durch die intensive Arbeit mit ehrenamtlichen Meldern und der Bearbeitung von Verbandsbeteiligungsverfahren nach § 63 des Bundesnaturschutzgesetzes wurde schnell ersichtlich, dass das Konfliktfeld Radwegeausbau und Alleenerhalt besonderem Fokus bedarf. Es sollte ein Nachfolgeprojekt geschaffen werden, das sich für den Schutz und Erhalt von Alleen besonders an Radwegen einsetzt und Lösungsansätze erarbeitet, die den Alleenschutz in den Ausbau des Radwegenetzes integriert.

Besonders in Fällen, in denen viele unterschiedliche Interessen beim Radwegebau an Straßen mit Alleen aufeinandertrafen, wurde die Arbeit der ehrenamtlichen Mitwirkenden erschwert. Deshalb sollte das neue Projekt die Beteiligten an einen Tisch bringen, um sich direkt und zwanglos zu den komplexen Problemstellungen der Realität und der gesetzlichen Landschaft auszutauschen.





Aktenanalyse

Um eine initiale Übersicht über die Situation des Radwegebaus in Niedersachsen unter dem Gesichtspunkt des Gehölzerhalts zu erlangen, wurden im ersten Projektabschnitt die Verbandsbeteiligungen von 2014 bis 2022 mit diesem Themenschwerpunkt gefiltert und analysiert. Weitere eingehende Beteiligungsverfahren im Projektverlauf wurden in allen Auswertungen mit einbezogen. Die erste Sortierung erfolgte nach Relevanz, also ob das Verfahren einen Radweg, eine Allee/Baumreihe oder einen Radweg mit Allee/Baumreihe betraf. Es fanden sich drei Verfahren, welche nur Alleen/Baumreihen betrafen; 141 Verfahren, welche nur Radwege ohne Alleen/Baumreihen betrafen und 47 Verfahren, welche Radwege mit Alleen/Baumreihen betrafen.

Im Anschluss wurden die, für das Projekt wichtigen, 47 Verfahren nach Regionen aufgeschlüsselt (siehe Tabelle). Basierend auf diesen Verfahren entwickelte die Projektleitung in Zusammenarbeit mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) Kriterien zur Einstufung. Es stellte sich heraus, dass die Landkreise Schaumburg und Grafschaft Bentheim in ihren jeweiligen Verfahren durchweg positiv in Hinblick auf den Baumerhalt und Kompensationsmaßnahmen zu bewerten waren, so dass sie als Modellregionen angefragt wurden. Der Landkreis Schaumburg befand sich zu dieser Zeit in der Entwicklungsphase eines Radwegekonzepts, im Landkreis Grafschaft Bentheim hingegen war der Radwegeausbau bereits fast vollständig abgeschlossen.

Tabelle 1. Anzahl der Verfahren nach Region bzw. Landkreis. NHB

Region/Landkreis	Anzahl der Verfahren
Ammerland	2
Celle	2
Cloppenburg	3
Diepholz	5
Friesland	2
Gifhorn	2
Grafschaft Bentheim	3
Hildesheim	8
Holzminde	1
Lüchow-Dannenberg	1
Lüneburg	1
Nienburg/Weser	1
Oldenburg	1
Osnabrück	2
Osterholz	1
Region Hannover	8
Schaumburg	2
Verden	1
Wesermarsch	1

Erweiterung der Alleendatenbank

Nachfolgend wurde die vom NHB geführte Alleendatenbank unter alleen-niedersachsen.de schrittweise um mehrere Darstellungsebenen erweitert. Nun können interessierte Nutzer und Melder den direkten Bezug von Alleen und Radwegen über ganz Niedersachsen hinweg einsehen. Die erforderlichen Daten wurden dankenswerterweise von der TourismusMarketing Niedersachsen GmbH (TMN) über das Niedersachsen Hub zur Verfügung gestellt. In der Basisebene der Radwege konnte nicht nur eine Möglichkeit zur Routenplanung in Google Maps eingebunden werden sondern zum Ende des Projekts auch eine Verlinkung zum passenden Eintrag unter entdecke-nds.de realisiert werden, um alle Informationen zum Radweg gebündelt anzubieten. Die mobile Variante der Datenbank, welche gleichzeitig zur Meldung von weiteren Alleen genutzt werden kann, die Alleen2Go-App im Google Play Store und Apple Store, wurde um dieselben Funktionen ergänzt.

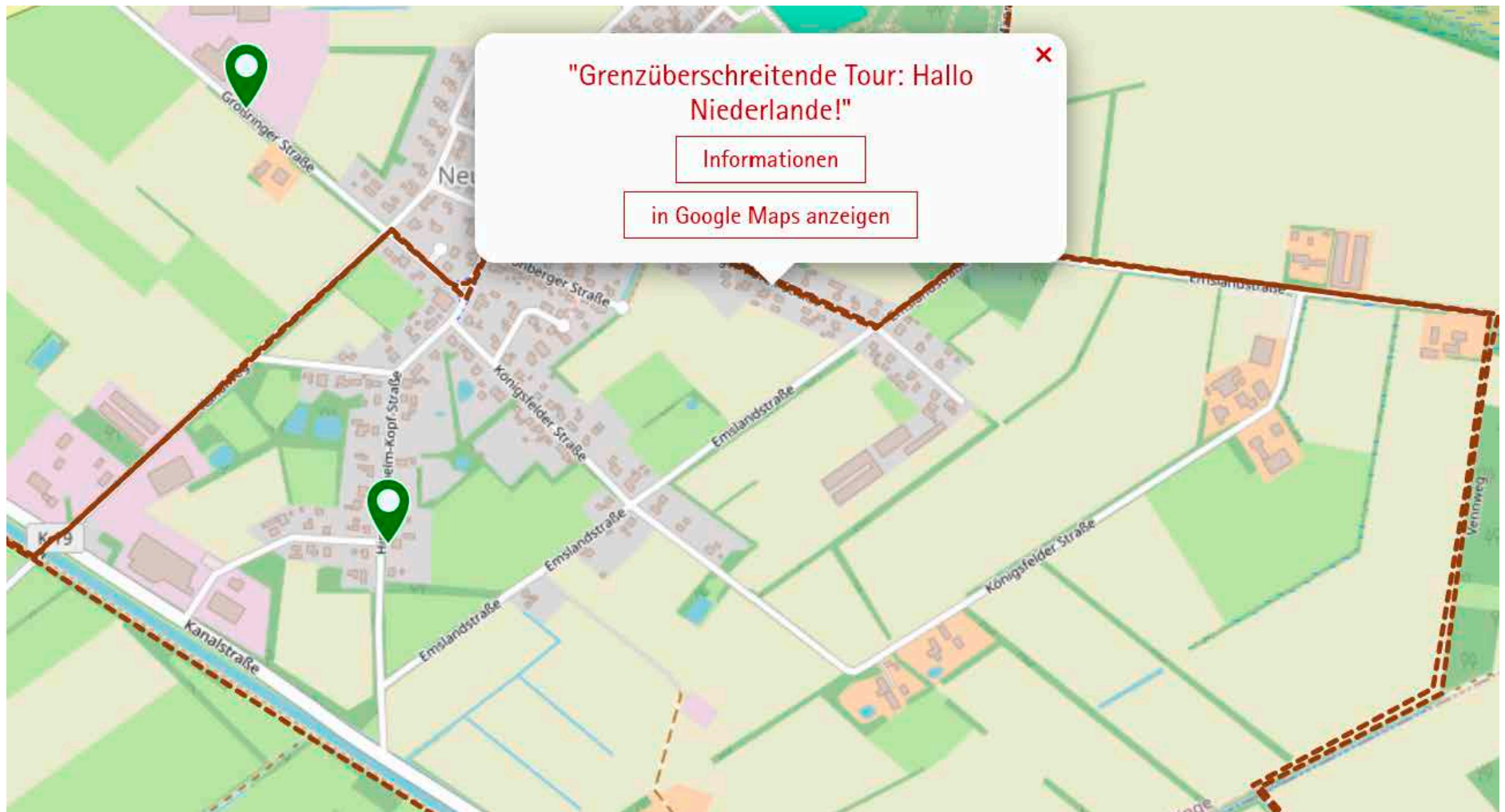


Abb. 3: Beispiel Radweg durch Neugnadenfeld (LK Grafschaft Bentheim) mit neuen Funktionen.

Auftaktveranstaltung und Arbeitskreis

Nachdem der Landkreis Schaumburg und der Landkreis Grafschaft Bentheim als Modellregionen für das Projekt gewonnen werden konnten, fand am 27. August 2024 eine Auftaktveranstaltung im Kreishaus

Stadthagen statt. An dieser nahmen auch im Vorfeld ausgewählte weitere Beteiligte teil. Nach intensiven Diskussionsrunden im Kreishaus bildete sich im Anschluss der Arbeitskreis des Projekts, welcher sich Sitzung für Sitzung noch vergrößern sollte. Eine Über-

sicht über alle Beteiligten und die Inhalte findet sich im späteren Kapitel „Arbeitskreis – Radwege und Straßengrün im Konflikt“.



Abb. 4: Auftaktveranstaltung zum Projekt mit ausgewählten Motiven der Alleen-Wanderausstellung (links).



Abb. 5: Exkursion Rodenberger Allee Bad Nenndorf.

Abschlussveranstaltung

Am 26. Juni 2025 fand die Abschlussveranstaltung des Projekts in der Wandelhalle in Bad Nenndorf statt. Aufgrund der Wetterlage wurde die geplante Exkursion vorgezogen. Anhand der Rodenberger Allee diskutierten die Teilnehmer die Probleme und Erfahrungen, die sie mit Straßenbäumen und Radwegeausbau gemacht haben. Es folgten Vorträge zum Radverkehrskonzept des Landkreises Schaumburg, den Alleen der Grafschaft Bentheims und dem Projektabschluss. Eine große Diskussionsrunde mit allen Anwesenden läutete das Ende der Veranstaltung und damit auch des Projekts ein.

Öffentlichkeitsarbeit

Wie auch in den Vorgängerprojekten fand im Rahmen des Projekts ausgiebige Öffentlichkeitsarbeit statt. Die bewährte Veröffentlichung der „Allee des Monats“ wurde fortgeführt.

Die Alleen-Wanderausstellung des NHB kehrte über die Projektjahre hinweg in vielen Stationen ein, unter anderem in Winsen (Aller), Buxtehude, Schwaneviede, Peine, Norden, Wildeshausen, Alfeld, Soltau und Bremen.

Aus dem Arbeitskreis heraus wurde ein Übersichtsflyer zum Thema „Radwege und Straßengrün im Konflikt“ veröffentlicht und final diese Publikation. Weiteres dazu findet sich im Kapitel „Informationsmaterial und Alleendatenbank mit App“.

Übersicht über die Modellregionen

Landkreis Schaumburg

Der Landkreis Schaumburg, an der Schwelle der nord-deutschen Tiefebene zwischen den Ballungsräumen Hannover und Ostwestfalen gelegen, ist durch historische Gemeinsamkeiten geprägt und verbunden.

Eine landschaftlich reizvolle Region in seinen natürlichen Grenzen der waldreichen Höhenzüge des Deisters, Süntels und des Weserberglandes sowie in den flachen nördlichen Regionen durch das Steinhuder Meer und den Schaumburger Wald entlang des Mittellandkanals.

Die Gesamtfläche umfasst 675,52 km², umgeben von den niedersächsischen Landkreisen Hameln-Pyrmont im Südosten, Hannover im Osten, Nienburg im Norden sowie den nordrhein-westfälischen Kreisen Minden-Lübbecke im Westen und Lippe im Südwesten. Die größten Ausdehnungen des Landkreises betragen von Nord nach Süd 42,15 km und von West nach Ost 33,35 km.

Aufgrund seiner guten Mittellage hat der Landkreis relativ günstige Verkehrsanbindungen. Wirtschaftlich und auch ländlich übernimmt die Region eine wichtige Drehscheibenfunktion im Ost-West- und Nord-Süd-Verkehr.

Um die Verkehrswende im Landkreis Schaumburg voranzubringen, wurde ein Integriertes Mobilitätskonzept erstellt, welches im Dezember 2023 beschlossen wurde. Dazu erarbeitete die Bietergemeinschaft CIMA und PGV Dargel-Hildebrandt ein Mobilitätskonzept, das die Förderung einer nachhaltigen Mobilität zum Ziel hat. Im Frühjahr 2022 fanden im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Workshops und eine umfassende Onlineumfrage statt, an der sich rund 2700 Schaumburgerinnen und Schaumburger beteiligten.

Rechts: Abb. 6: Kartenausschnitt Landkreis Schaumburg, Kreisgrenze in Rot.



Landkreis Grafschaft Bentheim

Der Landkreis liegt in direkter Nachbarschaft zu den Niederlanden und zum Münsterland. Er besteht aus 25 Gemeinden, rund 140.000 Einwohnern und hat eine Fläche von 980 km².

Die Region ist landwirtschaftlich geprägt und verfügt über eine flächendeckend flache Topographie. Im Norden erstrecken sich Moor- und Heidegebiete, im Süden findet sich ein Ausläufer des Teutoburger Walds. Der Landkreis ist eine touristische Radregion und verfügt über ein ausgeprägtes Radverkehrsnetz an klassifizierten Straßen. Insgesamt umfasst er ca. 390 km Bundes-, Landes- und Kreisstraßen mit ca. 450 km Radweg an diesen, teils auch beidseitig. Es führen 1200 km ausgewiesener Radwanderrouen durch die Grafschaft. Das Radwegenetz des Landkreises ist fast vollständig geschlossen. Das Hauptaugenmerk im Radwegebau liegt nun auf der Erhaltung, Erneuerung und Pflege der Wege.

Die Landschaft ist geprägt von ehemals als wirtschaftliches Wasserwegenetz genutzten Kanälen, die sich bis in die Niederlande ziehen.

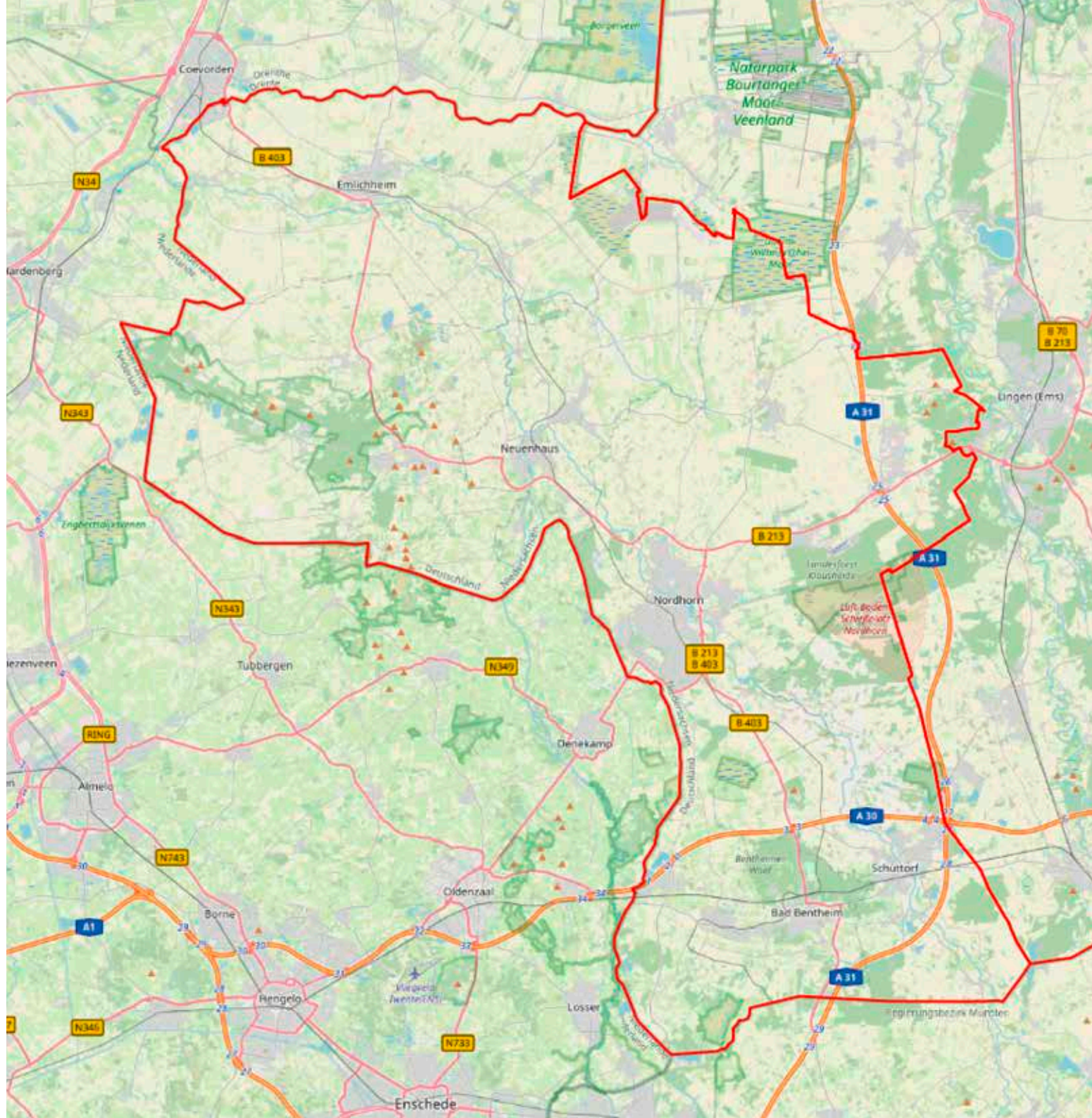
Im Jahre 1907 vollendet, diente das Netz dem Transport von Rohstoffen wie Torf oder Steinkohle. Darüber hinaus diente es der Entwässerung der Moore.

An diesen Kanälen verlaufen lange Alleen, überwiegend gesäumt von Stiel-Eichen. Nicht nur sind die denkmalgeschützten Alleen entlang von Kanälen eine Besonderheit in sich; man findet in der Grafschaft am Ems-Vechte-Kanal und am Süd-Nord-Kanal Alleen, die rund 8,5 km und 6,5 km lang sind. Damit teilen sie sich die Titel längste und zweitlängste Allee in Niedersachsen mit den Alleen im Emsland. Radstrecken wie die „Naturtour Alte Kanalallee“ entlang des Vechte-Kanals und des Nordhorn-Almelo-Kanals verknüpfen Radtourismus mit der landschaftlichen Bedeutung und Schönheit der Alleen.

Generell finden sich viele historische Alleen im Landkreis. Beim Radwegebau legt die Verwaltung Wert auf eine baumschonende Ausbaweise.

Ein herausragendes Beispiel ist der Coevorden-Piccardie-Kanal bei Emlichheim. Im Kapitel „Best- und Worst-Practice-Beispiele“ wird der Ausbau an diesem Kanal detailliert vorgestellt.

Rechts: Abb. 7: Kartenausschnitt Landkreis Grafschaft Bentheim, Kreisgrenze in Rot.



Arbeitskreis

Radwege und Straßengrün im Konflikt

Beteiligte des Arbeitskreises: Johanna Berkenbusch, Holger Eberhardt, Cornelia Ehrhardt, Martina Engelking, Michael Geissler, Marvin Kruse, Andreas Kuklinski, Martin Lemberg, Steven Lünemann, Robert Möwisch, Marcus Polaschegg, Julia Ritsche, Ferdinand Teepe, Malin Tiebel, Karsten Többen, Klaus Todtenhausen, Antje Wiskow, Dirk Zapke

Allgemeines zum Arbeitskreis

Nach der Bildung des Arbeitskreises im Nachgang der Auftaktveranstaltung wurden vier Online-Sitzungen zum Thema „Radwege und Straßengrün im Konflikt“ abgehalten. Zu Beginn nahmen hauptsächlich Beteiligte aus den Modellregionen bzw. der Landesbehörde teil, das änderte sich aber schnell. So wuchs das Projekt über die Modellregionen hinaus und umfasste zum Schluss ganz Niedersachsen.

Der Austausch erfolgte stets sachlich und offen. Der NHB ist überzeugt davon, dass mit den Veröffentlichungen aus dem Arbeitskreis heraus eine breite Masse an Planern, Zuständigen, Naturschützern, Radfahrern und vielen Weiteren erreicht wurde und wird. Nachfolgend finden Sie zusammengefasst die größten Themenbereiche, derer sich im Arbeitskreis angenommen wurde.

Schwerpunkte des Arbeitskreises

Fördermöglichkeiten

privat, kommunal und bundesweit

Nach Recherchen des Arbeitskreises existieren in Niedersachsen lediglich zwei Förderrichtlinien auf Landesebene: die Richtlinie Landschaftswerte sowie eine Städtebauförderrichtlinie. Darüber hinaus existiert noch das Niedersächsische Gemeindeverkehrs-

finanzierungsgesetz (NGVFG). Diese Förderquellen sind jedoch in der Regel nicht für Alleenspflanzungen und -pflege im landeseigenen Bereich zugänglich. Diese Mittel stehen vor allem dem kommunalen und privaten Sektor zur Verfügung. Historisch war es üblich, dass Dritte wie Kommunen Radwege an Bundesstraßen anlegten. Mit einer veränderten politischen Haltung wird Radwegen nun eine direkte Verbindung zu Bundesstraßen zugeschrieben, wodurch Bundesförderungen für Straßenbehörden möglich werden.

Ein wichtiger nächster Schritt wäre, den Zusammenhang zwischen Bäumen und Radwegen stärker zu betonen, um Förderungen für Straßenbäume und Alleen zu ermöglichen. So könnten beispielsweise Fördermittel für Alleen an privaten Hofeinfahrten genutzt werden. Die rechtliche Grundlage hierfür bildet das Bundesfernstraßengesetz.

Das Bundesförderprogramm „Stadt und Land“ bietet die Möglichkeit, bis zu 75 Prozent der Gesamtkosten eines Radweges zu fördern. In Absprache mit der jeweiligen Kommune können auch Baumreihen oder Alleen im Rahmen dieses Programms finanziert werden. Für finanzschwache Kommunen besteht die Option, Förderungen bis zu 90 Prozent zu erhalten. Allerdings ist die verbleibende Kostenbeteiligung für die Kommunen oft schwer zu stemmen. Daher wird empfohlen, in solchen Fällen zwischen der Landes-

straßenbauverwaltung, dem Landkreis und der Kommune eine Lösung zu entwickeln, bei der der Landkreis die restlichen Kosten übernimmt.

Ein anschauliches Negativbeispiel ist die Teilerneuerung einer historischen Allee in Braunlage durch das Land. Bei der Nachpflanzung von 33 Bäumen im Rahmen der Maßnahme wurde vom Land erklärt, dass diese Maßnahme nicht förderfähig sei, da sie in die Zuständigkeit der Kommune falle. Da Braunlage die Kosten für Nachpflanzungen nicht tragen konnte, ging die Allee verloren. Dies verdeutlicht die Notwendigkeit, innerstädtisches Grün sowie Pflanzungen an Landesstraßen bei Förderprogrammen stärker zu berücksichtigen, insbesondere bei Maßnahmen zum Ausgleich von Altbeständen.

Im Arbeitskreis kam die Idee auf, privaten Initiativen die Erlaubnis zu erteilen, Bäume an Landesstraßen zu pflanzen. Es gibt bereits jetzt Initiativen, die solche Pflanzungen gerne durchführen würden. Die Pflanzung sollte dann durch eine Fachfirma und die Pflege durch die NLStBV durchgeführt werden. In einigen wenigen Fällen wurde eine solche Regelung bereits getroffen. Allerdings gestaltet sich die Förderung schwieriger, da die Sorge seitens der Förderer besteht, dass möglicherweise öffentliche Mittel indirekt zur Entlastung des Landeshaushalts verwendet werden würden.



Ein weiteres Beispiel ist die Bereitstellung einer landwirtschaftlichen Fläche durch einen Landwirt an die Straßenbaubehörde zur Pflanzung von Bäumen. Bei der Planfeststellung ist nun die eigentumsrechtliche Situation zu klären, wobei die Unterhaltung der Bäume zukünftig durch die NLStBV erfolgen soll. Auch solche Absprachen sind möglich.

Probleme und Lösungsansätze beim Ausbau von Radwegen entlang von Gehölzen

Der Ausbau von Radwegen in Gebieten mit bestehenden Gehölzen stellt Planer und Bauherren vor besondere Herausforderungen. Eine frühzeitige und sorgfältige Planung ist essenziell, um potenzielle Probleme wie Entwässerungsstörungen oder Schwierigkeiten beim Zugang zu Grundstücken zu vermeiden. Eine mögliche Lösung besteht darin, die Radweghöhe anzuheben, um die Wurzeln der Bäume zu schonen und deren Vitalität zu erhalten.

Bei der Gestaltung der Radwege sollte der Fokus auf Qualität gelegt werden, anstatt nur auf eine schnelle Umsetzung. Besonders im Waldgebiet sind die Anforderungen an Ausgleichsmaßnahmen hoch, da das Forstrecht entsprechende Vorgaben macht. Eine Überlegung ist, Waldschneisen für Radwege mit zu nutzen, was im Bundeswaldgesetz bislang nicht vorgesehen ist. Es besteht jedoch die Möglichkeit, diese Regelung im niedersächsischen Waldgesetz politisch zu verankern.

Ein weiterer Aspekt betrifft die Integration von Alleen in die Radwegestruktur. In baumfreien Gebieten ist häufig zusätzlicher Flächenbedarf für landwirtschaftliche Nutzflächen notwendig, was auf Widerstand bei Landwirten stoßen kann. Zudem stellen Bäume in der Nähe der Straße Sicherheitsbedenken

dar, wenn der Radweg direkt hinter den Bäumen verläuft. Straßenbäume können jedoch ökologisch vorteilhaft sein und das Landschaftsbild aufwerten, sofern ausreichend Platz vorhanden ist. In Niedersachsen sind Straßenbäume grundsätzlich erwünscht, solange die Sicherheitsabstände eingehalten werden.

Ein Beispiel für nachhaltige Pflanzungen sieht man in Bergkirchen entlang der Landesstraße 370. Hier wurden Linden, die an Vitalität verloren hatten, umgepflanzt. Dabei wurden große Pflanzgruben mit einem Volumen von bis zu zwölf Kubikmetern ausgehoben, um das Wurzelwachstum zu fördern und flächennahe Wurzelausbreitungen zu verhindern. Die Gruben wurden mit luftdurchlässigem Substrat gefüllt, das Wasser speichert und die Vitalität der Bäume verbessert. Seit mehreren Jahren zeigt sich, dass diese Maßnahme erfolgreich ist: Es sind keine Aufwerfungen an Straße oder Radweg entstanden. Obwohl die Pflanzung aufwändiger und kostenintensiver war, amortisieren sich die Investitionen langfristig durch vitalere Bäume und eine geringere Gefahr von Schäden an der Bausubstanz. Die höheren Kosten im Vergleich zu herkömmlichen Pflanzmethoden können durch die nachhaltigen Ergebnisse gerechtfertigt werden.

Alternativer Modellradweg in Meine

In Zusammenarbeit mit dem Vegetationstechniker Dr. Heidger entwickelte und testete die NLStBV Wolfenbüttel eine Bauweise für Radwege, bei welcher der Wurzelraum der Bäume geschont wird. Am Beispiel eines Modellradwegs in Meine, der aufgrund enger Straßenverhältnisse und anderer Herausforderungen alternative Lösungen erforderte, wurde ein Testbau durchgeführt (siehe S. X). Das Konzept umfasste

die Entfernung der Krautschicht, das Auftragen einer luftführenden Schotterschicht ohne Feinanteile sowie eines Vlieses, gefolgt von der Standardbauweise nach RSTO. Auf etwa 300 m wurde ein Wurzellockstoff eingebracht, um das Wurzelwachstum in die Tiefe zu lenken. Fünf Jahre nach der Umsetzung zeigt das Monitoring, dass die Wurzeln ihre Lage nicht verändert haben und der Radweg unbeschädigt blieb. Es ist zu beachten, dass die Kosten-Nutzen-Betrachtung bei Radwegprojekten individuell erfolgen muss, da alternative Bauweisen trotz höherer Anfangskosten langfristig wirtschaftlich vorteilhaft sein können. Eine gründliche Vorplanung ist hierbei essenziell. Weitere Teststrecken sollen folgen, um das Konzept weiter, unter Entwicklung eines Merkblattes, zu optimieren.

Flächenakquise

Beim Erwerb von Flächen für Bauprojekte wie Radwege ist es hilfreich, soziale und emotionale Ansprache zu nutzen. Ein Beispiel aus Cloppenburg zeigt, dass es gut ankommt, wenn man Landwirte darauf hinweist, dass ihre Kinder den Radweg zur Schule nutzen könnten und dass Bäume entlang des Weges Schutz vor Wind und Wetter bieten. Das schafft eine persönliche Verbindung und zeigt den Beteiligten den Nutzen für die Gemeinschaft auf.

Die direkte Unterstützung von Ortsbürgermeistern und der lokalen Gemeinschaft erleichtert die Flächenakquise massiv. Wenn engagierte Ortsbürgermeister hinter einem Projekt stehen, ist es also oft einfacher, die Zustimmung der Flächenbesitzer und -pächter zu erhalten.

Der Flächentausch ist eine weitere Möglichkeit zur Flächenakquise. Indem man Flächen tauscht, zum Beispiel im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren,

können Bereiche zum Ausbau gewonnen werden. Allerdings ist diese Methode bei Flächenbesitzer weniger beliebt, weil es oft negative Erfahrungen mit diesem Verfahren in der Vergangenheit gab und es für die ausführenden Straßenbaubehörden keine klare Vorratspolitik gibt, die solche Tauschflächen dauerhaft sichert.

Kommunen sind flexibler beim Grunderwerb als Land oder Bund, da die Landesbehörden den Anlieger nur den Gutachterpreis für ihre Flächen zahlen können, welcher im Vergleich extrem niedrig sei. Falls Flächenbesitzer nicht bereit sind, Flächen abzugeben, kann ein Planfeststellungsverfahren Druck ausüben. Durch offizielle Verfahren kann manchmal die Zustimmung erreicht werden, weil dem öffentlichen Druck nachgegeben wird. Das sollte aber immer das letzte Mittel der Wahl sein.

Neupflanzungen an Radwegen

Die Integration von Straßenbäumen entlang von Radwegen bietet vielfältige ökologische, soziale und klimatische Vorteile. Besonders bei Freizeit- und Urlaubsfahrten im Sommer sind Schatten spendende Bäume eine willkommene Erleichterung. Sie erhöhen die Aufenthaltsqualität und leisten einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz, indem sie CO₂ binden und somit den Klimawandel mildern. Bäume entlang von Radwegen tragen auch wesentlich zur Verbesserung des Radfahrklimas bei und fördern dadurch die Nutzungshäufigkeit von Radwegen.

Darüber hinaus bieten Straßenbäume Schutz vor Wind und Wetter. Während auf Hauptverkehrsstraßen vor allem Schatten gewünscht wird, suchen Radfahrer auf landwirtschaftlichen Wegen und in Wäldern häufig Windschutz, insbesondere in Übergangszeiten. Hier-

bei zeigen Abstandsregelungen und andere Sicherungsmaßnahmen manchmal nur begrenzte Wirkung, sodass Bäume eine wichtige ergänzende Schutzfunktion übernehmen können.

Bei der Umsetzung von Radwegemaßnahmen entlang von Gemeindestraßen besteht die Möglichkeit, Unterstützung durch Landesbehörden bei der Pflanzung von Bäumen zu erhalten. Allerdings gestaltet sich die Umsetzung oft schwierig, da unterschiedliche Interessengruppen unterschiedliche Ansichten und Prioritäten haben, was die Planung und Durchführung negativ beeinflussen kann.

Die Bedeutung von Alleen und Baumreihen entlang von Radwegen sollte durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit hervorgehoben werden. Informationsmittel wie Flyer können genutzt werden, um die Öffentlichkeit über laufende Projekte und Maßnahmen zu informieren, um alle Bereiche für das Thema zu sensibilisieren. Eine bewusste Kommunikation trägt dazu bei, Akzeptanz zu schaffen und die Bedeutung der Alleen für das Landschaftsbild und den Klimaschutz zu unterstreichen.

Darüber hinaus sind die Förderung alternativer, baumschonender Bauweisen sowie die Neupflanzung von Gehölzen an Wegen von zentraler Bedeutung. Hierfür sollten Anreize geschaffen werden, um die Akzeptanz bei Planern und Bauherren zu erhöhen. Zudem ist es wichtig, über bestehende Fördermöglichkeiten umfassend zu informieren. Ein systematischer Überblick über verfügbare Förderprogramme sowie deren gezielte Vermarktung kann die Akquise von Fördermitteln erleichtern und die Umsetzung nachhaltiger Maßnahmen fördern.

Zur Sicherstellung einer nachhaltigen und funktionalen Radweginfrastruktur ist die Entwicklung kla-

rer Grundanforderungen an Radwege notwendig. Eine strukturierte Vorgehensweise bei Planung und Gestaltung kann dazu beitragen, ökologische Aspekte, wie die Integration von Bäumen, sowie Sicherheits- und Komfortkriterien optimal zu berücksichtigen.

Verordnung zum Schutz von Baumreihen, Hecken und Feldgehölzen im Landkreis Osnabrück

Durch Herrn Lambert wurde die Baumreihenverordnung von 1996 des Landkreises Osnabrück vorgestellt. Diese Verordnung hat zum Ziel, Gehölzbestände, Hecken und Alleen zu schützen, indem sie diese zu geschützten Landschaftsbestandteilen erklärt. Besonders wichtig ist dabei, dass die Verordnung bereits ab fünf Bäumen in einer Reihe greift. Das bedeutet, dass nicht nur Straßenbäume, sondern auch Feldgehölze unter den Schutz fallen. Ausgenommen sind lediglich Bereiche, die bereits durch Bebauungspläne geregelt sind, also die freie Landschaft, sowie das Gebiet des Landkreises Vechta, das von der Straßenbaubehörde betreut wird.

Die Entfernung, Zerstörung oder Schädigung der geschützten Bestände sind verboten. Das gilt auch für den Wurzelbereich. Es gibt bestimmte Bedingungen für eine Freistellung, etwa im Hinblick auf den Schutz der Bäume, den Umgang mit Grundwasserabsenkungen und den Einsatz von Streusalz. Gründe der Verkehrssicherheit sind dabei keine überwiegenden Gründe des Allgemeinwohls, weil die Bäume separat zu diesem Aspekt kontrolliert werden.

In der Verordnung fehlen Regelungen zur Baumpflege, allerdings ermöglicht sie der unteren Naturschutzbehörde durch Festlegung des Schutzzweckes die betroffenen Landschaftselemente selbst auf Privatgrundstücken durch die Behörde zu pflegen. Das



kann zum Beispiel eine sinnvolle Lösung sein, wenn Eigentümer nicht willens sind oder nicht in der Lage sind, die Pflege selbst zu übernehmen.

Zur Praxis: Bei einem Projekt entlang eines Radweges konnte durch gute Planung und Bürgerbeteiligung sichergestellt werden, dass eine bestehende Allee erhalten bleibt. Dabei wurde auch die Inanspruchnahme des angrenzenden Ackerlandes berücksichtigt, wofür entsprechende Mittel bereitgestellt wurden. Es wurde außerdem auf die Tauschoptionen bei Flurbereinigungen hingewiesen, wobei die fehlende Möglichkeit der Straßenbaubehörde, Tauschflächen selbstständig vorzuhalten, die Umsetzung erschweren kann.

Insgesamt leistet die Verordnung einen wichtigen Beitrag zum Schutz der grünen Landschaftselemente. Sie ermöglicht es, Landschaftsbestandteile auch auf Privatgrundstücken zu pflegen und bei Fällungen durch Ersatzpflanzungen auszugleichen. Die Praxis zeigt, dass eine enge Abstimmung und gute Planung notwendig sind, um die Ziele des Naturschutzes und der Verkehrssicherheit miteinander in Einklang zu bringen.

Die Idee, dass Städte sich ähnlich dieser Verordnung selbst zum Baumschutz verpflichten, sollte jede Kommune für sich prüfen.

Diskrepanz von Fällungen und Nachpflanzungen

Die Umsetzung von Nachpflanzungen im Straßenraum steht vor erheblichen Herausforderungen, die sowohl rechtlicher, finanzieller als auch organisatorischer Natur sind. Trotz bestehender Rechtsgrundlagen und Verordnungen gestaltet sich die tatsächliche Realisierung von Ersatzpflanzungen häufig schwierig, was zu einer Diskrepanz zwischen Bedarf und Umsetzung führt.

Die Eingriffsregelung bildet die rechtliche Basis für die Notwendigkeit von Ersatzpflanzungen bei

Eingriffen in die Natur, insbesondere bei Baumfällungen. Während in einigen Regionen, wie beispielsweise in Schaumburg, ähnliche Verordnungen wie in Osnabrück existieren, zeigen sich in der Praxis kaum Erfolge. Das Hauptproblem liegt in den fehlenden Ressourcen: Es werden Listen mit beseitigten Bäumen geführt, und es wird versucht, diese Nachzupflanzen. Jedoch fehlt häufig der Zugriff auf nötige Fördertöpfe oder anderweitige Mittel, um die Maßnahmen auch wirklich durchzuführen. So werden nur die Fällungen bekannt gegeben aber keine Vorschläge zu Standorten für Pflanzungen gemacht.

Außerdem besteht eine große Diskrepanz zwischen Bundes- und Kreisstraßen auf der einen Seite und Landesstraßen auf der anderen Seite. So stellte der NLStBV dar, dass das Land Niedersachsen kein Geld für Nachpflanzungen bereitstelle, der Bund und die Landkreise zwar Mittel zur Verfügung haben, aber die Landesstraßen dadurch vernachlässigt würden. So ist die Rate der Nachpflanzungen an Bundes- und Kreisstraßen oft positiv, an Landesstraßen indes überwiegend negativ.

Ähnliche Diskrepanzen zeigen sich auch im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur. Die Finanzierung für Markierungen und den Ausbau von Radwegen an Landesstraßen ist oftmals unzureichend. Viele Radwege an Landesstraßen befinden sich in schlechtem Zustand oder existieren überhaupt nicht. Die Problematik des Grunderwerbs, verbunden mit fehlenden Mitteln, erschwert den Ausbau und die Instandhaltung erheblich.

Im regionalen Geschäftsbereich Wolfenbüttel der NLStBV wurde, zusammen mit den im Zuständigkeitsbereich liegenden Landkreisen, eine Kartengrundlage für rechtskonforme Nachpflanzungen an systematisch

ausgesuchten Alleenstraßen entwickelte. Dies sei auch in anderen Landkreisen von den unteren Naturschutzbehörden einforderbar.

Verbindlichkeit der Pflanzung von Bäumen beim Radwegebau

Die verbindliche Neupflanzung von Bäumen bei Radwegebauten wird zunehmend als notwendig erachtet, um den ökologischen Mehrwert zu sichern. Straßenbegleitgrün sollte integraler Bestandteil der Radwegeplanung sein und verpflichtend umgesetzt werden. Dabei wird die Forderung laut, dass ohne eine neue Baumreihe oder Allee kein neuer Radweg gebaut werden sollte, um die Klimanegativität von Verkehrswegen zu minimieren.

Die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben und die ordnungsgemäße Umsetzung der Ausgleichspflanzungen sind jedoch häufig problematisch, da die tatsächlichen Maßnahmen oft nur das Nötigste abdecken und die gesetzlichen Vorgaben nicht immer vollständig erfüllt werden. Bei Forderung einer Pflanzung an einem Radweg durch die untere Naturschutzbehörde würde die Landesbehörde dem nachkommen, auch wenn generell nur das finanziell Notwendige umgesetzt werden würde. Aufgrund der Abstandsregelungen ist das aber nicht immer trivial. Zusätzlich zu dem Problem der Flächenbeschaffung müsste bei geringen Abständen auch die Anlage von Schutzeinrichtungen geplant werden, was eine Vereinbarung mit allen relevanten Punkten mit dem jeweiligen Geschäftsbereich der NLStBV nötig machen würde. Wenn die Geschäftsbereiche selber nicht für neue Bäume aufkommen müssen und die Abstände im Rahmen sind, steht einer Pflanzung nichts im Wege. Eine allgemeine Verpflichtung zur Pflanzung von Straßengrün an Rad-



wegen wäre allerdings nicht sinnvoll, denn dadurch würde der Radwegbau noch komplexer und länger dauern. Darüber hinaus ist Niedersachsen landschaftlich sehr divers. Empfehlenswert ist es, eine Pflanzung als grundsätzlich notwendig zu erachten und sich ausreichend Zeit für deren Prüfung bei Planungen zu nehmen, ihre Sinnhaftigkeit aber in jedem Einzelfall zu prüfen.

Ein Vergleich in der Kompensation mit Mecklenburg-Vorpommern: Dort ist in der Kompensationsverordnung festgehalten, dass die Entnahme von Allee-bäumen zur Ersatzinvestition in Alleen führen muss. Auch für Niedersachsen wäre eine solche Regelung sinnvoll. Faktisch sind Ausgleich und Ersatz durch den Gesetzgeber mittlerweile gleichgestellt. Dieser Umstand führt schnell zu einer Aufforstung anstelle eines langwierigen Nachpflanzungsprozesses mit Standortsuche/-prüfung, Ausschreibung, Finanzierung und weiteren Hindernissen; besonders bei Druck aus der Bevölkerung.

Vielleicht sollte man an der Basis ansetzen und die Komplexität der Verordnungen und Prozesse, welche zu Unverständnis bei den Bürgern führt und auf lange Sicht zu einer politischen Unlust bzw. Resignation beiträgt, sowie alle Maßnahmen erschwert, zu reduzieren.

Nutzungskonzepte

Basierend auf den Diskussionen zu den unterschiedlichen Themenbereichen lässt sich ableiten, dass generell innovative Nutzungskonzepte der Kulturlandschaft als Ganzes entwickelt werden müssen, um die Interessen des Straßenbaus, der Umwelt, der Nutzer und der Landwirtschaft ohne massive Konflikte in Einklang bzw. Kompromiss zu bringen.

Empfehlungen aus dem Arbeitskreis

- Vorhandene Alleen erhalten und Nachpflanzungen abgehender Bäume konsequent durchführen
- Begleitende Neupflanzungen beim Bau von Radwegen in Planung verankern
- Kompensationen für entfernte Bäume in vorhandenen Alleen
- Artenwahl bei Pflanzung: die Art der Bäume soll an den Standort und Wegetyp angepasst sein und an den Klimawandel angepasste Arten sollen verstärkt genutzt werden (z.B. Obstbäume an Wirtschaftswegen, Eichen oder Linden an Straßen)
- Stärkerer Fokus auf art- und standortangepasste, baumschonende Pflegemaßnahmen/Baumschnitt
- Flächenerwerb für Radwegverlagerung, Ersatz- oder Neupflanzungen inklusive Jungbaumpflege (15–25 Jahre) durch Förderprogramme ermöglichen
- Vorhandene Förderprogramme besser verzahnen (z.B. Radwege und Klima)
- Innovative Nutzungskonzepte der Kulturlandschaft in Abstimmung mit den Interessen der Nutzenden (z.B. betriebsintegrierte Kompensation, landwirtschaftlich genutzte Gehölze) sind notwendig
- Kulturlandschaft muss neu gedacht werden, das beinhaltet auch neue Baukonzepte im Straßenraum
- Private Neupflanzungen und Pflegemaßnahmen in Absprache mit Behörden ermöglichen
- Frühe Bürger- und Akteursbeteiligung kann Planung von Radwegen beschleunigen und Planungshindernisse vermeiden



Kommentare der Beteiligten

Allgemeines zu den Kommentaren

In diesem Kapitel finden sich Kommentare von einzelnen Teilnehmenden aus dem Arbeitskreis. Den Autoren wurde offengelassen, auf welche Teilaspekte sie sich in ihren Texten fokussieren. Ziel war es jeder im Projekt beteiligter Person die Möglichkeit zu geben, ihre Sichtweise und die für sie wichtigsten Problemfelder aufzeigen zu können.

Wir vom NHB selbst möchten uns dazu kurz äußern und auf zwei Aspekte eingehen, welche uns aktuell besonders beschäftigen. Zum Ersten möchten wir Augenmerk auf die Prozesse im Radwegebau legen. Immer wieder dauert der Radwegeausbau unnötig lange, teilweise mehrere Jahre. Ein häufiger Grund, der uns im Projekt Klimafreundlich durch Alleen begegnete, ist der Stellenmangel der NLStBV und anderen Behörden. Die dortigen zuständigen Mitarbeiter sind offensichtlich konstant ausgelastet, was zu einer Verzögerung der Verfahren führt und auch finanziell gestaltet es sich an vielen Stellen als schwierig. Wir hoffen, dass die Landesregierung hier in Zukunft unterstützend wirken wird.

Zum Zweiten möchten wir einen Vorschlag weitergeben, der in der Abschlussveranstaltung des Projekts aufkam. Über alle Ebenen hinweg entwickeln Planer, Zuständige und Politik immer wieder neue Regelungen, Empfehlungen und Gesetze, um Prozesse sicherer zu gestalten und zu optimieren. Das gelingt aber nicht immer. Unser Vorschlag dazu ist, sich mehr von anderen Bundesländern abzuschauen. Wir sind uns bewusst, dass Niedersachsen strukturell

nicht vergleichbar mit z.B. Mecklenburg-Vorpommern ist, jedoch muss niemand das Rad neu erfinden. In Bundesländern wie Mecklenburg-Vorpommern oder Brandenburg gibt es bereits gute Lösungen und Verordnungen, um die Landschaft und ihre Elemente zu erhalten und gleichzeitig Straßenbau im Konflikt klarer zu definieren. In Deutschland tendiert man gerne dazu, Insellösungen zu schaffen. Wir empfehlen den Empfehlungs- und Gesetzgebern, insbesondere den Ministerien, sich stärker mit Institutionen wie anderen Umwelt- und Bauministerin auszutauschen.

Alleen in der Planung

Klaus Todtenhausen,
ehem. Planfeststeller Region Hannover

Leitgedanke des Arbeitskreises und seiner Teilnehmerinnen und Teilnehmer ist der hohe Stellenwert der Alleen als landschaftsbildprägende Elemente der Kulturlandschaft und als lineare Biotopverbund. Bäume stellen nicht nur ein gliederndes Element in ansonsten strukturarmen Naturräumen dar, sondern sind auch als Schattenspender, Staubfilter und CO₂-Speicher für ein besseres Mikro- und den Schutz des Makroklimas wertvoll.

Wenn man dem Alleenerhalt beim Radwegausbau einen hohen ideellen und praktischen Stellenwert zubilligt, muss man zunächst unter rechtlichen Aspekten berücksichtigen, dass Alleen nicht per se durch das Gesetz oder Verordnungen bzw. als Biotop faktisch geschützt sind. Eingriffe sind zulässig, müssen aber

gem. § 14 ff. Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) kompensiert werden.

Um die Belange des Alleenschutzes in Planverfahren zum Straßenausbau und bei der Neuanlage von Radwegen (Planfeststellung und/oder Bauleitplanung) zu wahren, muss man folglich den Schutz in der Planung selbst förmlich verankern. Dies kann durch Erhaltungsfestsetzungen in der Bauleitplanung geschehen oder durch z.B. alleenschonende Trassierung eines Radwegs und eine darauf abgestimmte landschaftspflegerische Begleitplanung in der Planfeststellung. Die meisten Straßenbaulasträger berücksichtigen dies bereits, wenn sie mit den Fachbüros die Entwurfsunterlagen für eine Planfeststellung vorbereiten. Sollte dies nicht so sein, müsste es im laufenden Anhörungsverfahren durch Stellungnahmen etwa des NHB oder anderer Vereine eingefordert werden.

Der Alleenschutz ist bei diesen Planmaßnahmen allerdings kein Selbstgänger. Einem aus fachlicher Sicht wünschenswerten Baumschutz stehen oftmals gegenläufige Belange als Restriktionen gegenüber. Exemplarisch seien hier genannt die Belange von (vornehmlich landwirtschaftlichen) Grundeigentümern, die für den Bau von Radwegen Land abgeben sollen, aber ihre betrieblichen Belange gewahrt sehen wollen, höhere Baukosten wegen des Landerwerbs oder wegen spezieller Baumschutzmaßnahmen (Wurzelbrücken, Schutzplanken, größere Pflanzgruben mit einem höheren Volumen zur Förderung des Wurzelwachstums etc.), Sicherheitsbedenken der Verkehrsbehörden wegen der Gefahr von sog. Baumunfällen.

Aus Planungssicht wäre es wünschenswert, diese sich teilweise widersprechenden Belange mit einer allseits zustimmungsfähigen Variantenlösung zu einem Ausgleich zu bringen. In dieser Sicht hat sich in der Praxis als besonders hinderlich herausgestellt, dass die „Richtlinien zum passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS)“, die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegeben werden, Bäume als nicht verformbare Hindernisse am Straßenrand einstufen. Deshalb werden, zum Schutz vor schweren Unfällen durch abkommende Fahrzeuge, entweder große Abstände von Baumstandorten zum Fahrbahnrand (teils bis zu 10 m) oder aber bei Nichteinhaltung solcher Abstände das Absichern durch Stahlschutzplanken

gefordert. Erschwerend kommt hinzu, dass die Fördermittel vergebenden Verwaltungsbehörden (zuständig für die Ausführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes) gehalten sind, die Freigabe von Fördermitteln an die Einhaltung der Vorschriften der RPS zu knüpfen, was den Erhalt von Alleen extrem erschwert. Denn die planenden Straßenbaubehörden werden wegen dieses Junktims oftmals zum Verzicht auf Neu- oder Nachpflanzungen von oder in Alleen gedrängt und realisieren den erforderlichen naturschutzrechtlichen Ausgleich bzw. Ersatz lieber an anderer, straßenferner Stelle, wo die Flächenverfügbarkeit weniger problematisch ist und Einschränkungen für Baumpflanzungen keine Rolle spielen. Aus meiner Sicht sollte man etwa an die FGSV herantreten

und dort nach Möglichkeiten suchen, die sehr starren Regelungen in der RPS durch Ausnahmeregelungen etwas abweichungsfreundlicher zu gestalten, damit Planende auch die Möglichkeit haben, im Einzelfall den Alleenschutz zu priorisieren.

Förderlich in diesem Zusammenhang könnte es sein, wenn sich – wie beispielhaft bei der Region Hannover – ein Arbeitskreis, bestehend aus Straßenplaner*innen und Naturschützer*innen, bildet, in dem fortlaufend die jeweilige örtliche Situation betrachtet wird und verbindliche Regelungen zum Umgang mit Alleen an den Straßen der Gebietskörperschaft bzw. den Straßen, die der Straßenbaulastträger zu unterhalten hat, vereinbart werden. Dies ermöglicht z.B. Abstufungen nach dem Wert der Allee in solche, die unbedingt zu erhalten sind, und solche, deren Zustand einen Verzicht oder eine Aufgabe als denkbar erscheinen lässt. Diese Differenzierungen könnte man auch kartographisch darstellen.

Der Arbeitskreis des NHB hat in insgesamt vier Onlineterminen/Arbeitstreffen mit Akteur*innen aus verschiedenen Bereichen versucht, die bestehenden Konfliktlinien zwischen Behörden, Umwelt, Nutzen und Anliegern zu erfassen und zu beschreiben und in ihren Wechselbezügen graphisch darzustellen. Bleibt zu hoffen, dass das in einem Flyer zusammengefasste Ergebnis ein Hilfsmittel bei der Erhaltung unserer Alleen sein wird und auch künftige Generationen sich noch an straßenbegleitenden Baumreihen erfreuen können.



Abb. 8: Holländische-Linden-Allee an der B3 zwischen Thiedenwiese und südlicher Regionsgrenze bei Adensen.



Zum Radwegebau gehören Bäume

Michael Geissler,
ehem. Leiter Naturschutzbehörde LK Minden-Lübbecke

Vielerorts werden neue Radwege gebaut. Meist verlaufen sie als Asphalt- oder Betontrasse am Rand vorhandener Straßen. Neu gepflanzte Baumreihen oder gar Alleen sucht man in der Regel vergebens. Der Platz reicht nicht aus für Anpflanzungen und ein zusätzlicher Grunderwerb scheint unmöglich. Doch ist dies der einzige Grund für fehlendes Grün?

Ursprünglich sah die im Naturschutzrecht zu findende Eingriffsregelung, der auch der Radwegebau unterliegt, eine mehrstufige Abfolge vor. Es musste anfangs geprüft werden, ob unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen werden können. Der Ausgleich findet am Eingriffsort statt. Beim Radwegebau wären dies typischerweise Gehölzanpflanzungen. Ist dies nicht möglich, stellt sich für den Eingriff die Genehmigungsfraße. Erst in einem weiteren Schritt, wenn die Abwägung ergibt, dass der Eingriff vorrangig ist, folgen Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle im Naturraum, oder ggf. auch Ersatzgeldzahlungen.

Durch die Neufassung des Bundesnaturschutzgesetzes, die am 1. März 2010 in Kraft trat, ist diese Abfolge geändert worden. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind gleichberechtigt möglich. Ein echtes Bemühen, am Ort des Eingriffs den Ausgleich zu schaffen, weicht nunmehr der einfacheren Variante an anderer Stelle eine Maßnahme – oft handelt es sich um eine Aufforstung – durchzuführen oder noch besser ein Ersatzgeld zu bezahlen.

An Rintelns westlicher Stadtgrenze entstand beispielsweise im Herbst 2024 ein neuer Radweg. Er war dringend erforderlich, da der viel befahrene Weserradweg an dieser Stelle auf der Gemeindestraße verlief. Neben der Straße liegt ein 1,50 m breiter Grünstreifen, dahinter der neue 3 m breite Radweg und abschließend noch ein 0,60 m bis 0,80 m Randstreifen. Unmöglich hier auch noch Bäume unterzubringen. Wir befinden uns in Eisbergen (Stadt Porta Westfalica). Davor auf Rintelner Stadtgebiet konnte bereits vor Jahren eine 2,50 m breite Betontrasse mit ähnlichen Abständen zu Straße und Acker realisiert werden. Vom Ortsausgang Rinteln bis zur Weserbrücke in Eisbergen führt jetzt auf rund 4,5 km Länge der Weserradweg auf eigener Trasse. Auf der gesamten Strecke konnten keinerlei neue Pflanzmaßnahmen durchgeführt werden. Angrenzender guter Ackerboden wurde vermutlich nicht zur Verfügung gestellt. Dem gegenüber steht die naturschutzfachliche Bedeutung linienförmiger Biotopelemente gerade in einer weitgehend ausgeräumten Feldflur. Aber auch der Radverkehr profitiert von schattenspendenden Bäumen.

An vielen Stellen ist es unmöglich, Baumreihen beim Radwegebau zu integrieren. Aber einige Positivbeispiele sollten in allen Landkreisen realisierbar sein. Ich hoffe, dass diese Publikation und das Engagement des Niedersächsischen Heimatbundes helfen werden, dieses Thema mehr ins Bewusstsein der Verantwortlichen in Politik und Verwaltung zu rücken.

Abb. 9: Blick auf den neuen baumlosen Radweg in Eisbergen (Stadt Porta Westfalica) unmittelbar an Rintelns Stadtgrenze.



Alleen an Straßen und Radwegen – ein Kommentar aus landwirtschaftlicher Perspektive

Julia Ritsche, BaumLand-Kampagne

Marcus Polaschegg, Landwirtschaftskammer Niedersachsen

Der Zugang zu Fläche ist eine der größten Hürden für die Neuanlage von Alleen und Baumreihen. Aufgrund gesetzlicher Abstandsregelungen werden entlang von Straßen häufig 10 bis 15 Meter zusätzliche Fläche benötigt. Diese Flächen befinden sich oft in privatem Eigentum von Landwirt:innen oder Verpächter:innen und werden landwirtschaftlich genutzt.

Landwirtschaftliche Nutzflächen sind ein knappes Gut – besonders in Gunstlagen mit hoher Bodenqualität, wo Flächen stark nachgefragt und teuer sind. Für viele landwirtschaftliche Betriebe ist die verfügbare Fläche ein begrenzender Faktor für ihre wirtschaftliche Existenz. Entsprechend zurückhaltend reagieren Landwirt:innen, wenn Kommunen oder Straßenbaulastträger Flächen für Alleenprojekte erwerben oder langfristig sichern möchten. Flurbereinigungsverfahren als Instrument zur Neuordnung von Grundstücken können zwar helfen, sind jedoch kompliziert und langwierig.

„Es gilt, die Komplexität der Flächenansprüche, in denen heutige und zukünftige Landnutzung stattfindet, anzuerkennen“, betont Marcus Polaschegg, Sachgebietsleiter Biodiversität bei der Landwirtschaftskammer Niedersachsen.

Beim Erhalt und der Weiterentwicklung von Alleen ebenso wie beim Umbau hin zu einer zukunftsfähigen Landwirtschaft verfolgen wir ähnliche Ziele: Wir wollen ländliche Ökosysteme widerstandsfähiger

und nachhaltiger gestalten, die Vielfalt an Ökosystemleistungen besser in die Landnutzung integrieren und den ästhetischen sowie kulturellen Wert unserer Kulturlandschaften erhalten. Gleichzeitig müssen wir wesentliche Versorgungsleistungen gewährleisten – sei es durch den Ausbau von Straßeninfrastruktur oder durch die Sicherung der Lebensmittelproduktion.

Wie können Alleen sinnvoll in die landwirtschaftliche Nutzung integriert werden?

Julia Ritsche, Referentin für landwirtschaftliche Gehölze der BaumLand-Kampagne: „Wenn wir Landwirtschaft, Verkehrsinfrastruktur und den Biotopverbund durch Alleen gemeinsam denken, braucht es innovative Ansätze. Diese müssen erprobt, angepasst und – wenn praktikabel – breit umgesetzt werden.“

Einige Möglichkeiten, wie sich Landwirtschaft und Alleen verbinden lassen, während die Flächen im ursprünglichen Eigentum bleiben:

Geförderte Landschaftselemente

Eine Option besteht darin, Baumreihen entlang von Straßen auf landwirtschaftlicher Fläche anzulegen und sie als förderfähige Landschaftselemente auszuweisen. Die Landwirt:innen verpflichten sich zum Erhalt der Gehölzstrukturen (Beseitigungsverbot gemäß der Konditionalität der GAP-Konditionalitäten-Verordnung), können aber Prämien im Rahmen der Flächenförderung beantragen. In Niedersachsen sind Baumreihen als Landschaftselement förderfähig, wenn sie aus mindestens fünf Bäumen bestehen und eine Länge von mindestens 50 Metern erreichen. Kleinere Abschnitte bleiben trotzdem Teil der beihilfefähigen Fläche.

Agroforstsysteme

Bäume entlang von Straßen könnten als Agroforststreifen angelegt und aktiv bewirtschaftet werden – etwa zur Holz- oder Obsterzeugung. Nach einigen produktiven Jahrzehnten werden Gehölze im Agroforst idealerweise mit jungen Bäumen ersetzt. Für Anlage und Pflege eines Agroforstsystems können Landwirt:innen Fördermittel beantragen, etwa im Rahmen der Ökoregelung 3 „Förderung der Beibehaltung von Agroforst“ oder über eine Agroforst-Investitionsförderung, wie sie in Niedersachsen geplant ist. Baumreihen als Agroforstflächen bedeuten auch, dass wir die Vorstellung einer jahrhundertealten Allee teilweise loslassen müssen – da die Produktivität der Baumreihe im Vordergrund steht.

Obstbaumalleen entlang von Wirtschaftswegen

Obstbaumalleen an Wirtschaftswegen bieten großes Potenzial. Für Wirtschaftswege gelten die Abstandsregeln der RPS (FLL, 2009) nicht, zudem ist das Unfallrisiko durch Fallobst auf der Straße geringer. Obstalleen vereinen Nutzwert, ökologische Funktion und die Förderung genetischer Vielfalt. Ausgebaute Wirtschaftswege könnten zudem als Radwege eine Doppelnutzung ermöglichen – touristisch bieten Radwege entlang von Obstbaumalleen einen besonderen Reiz.



Abb. 10: Obstalleen an Wirtschaftswegen bieten viel Potenzial.

Produktionsintegrierte Kompensation (PiK)

PiK-Maßnahmen nach § 13 ff. Bundesnaturschutzgesetz ermöglichen ökologische Aufwertungen, ohne die landwirtschaftliche Nutzung aufzugeben. Die Maßnahme wird in landwirtschaftliche Abläufe integriert und über den Eingriffsverursacher – zum Beispiel den Straßen- oder Radwegebau – finanziert. Die Anlage von Streuobstflächen, Hecken und Feldgehölzen ist bereits in den PiK-Katalogen vieler Bundesländer enthalten. Eine gezielte Erweiterung auf Baumreihen entlang von Straßen könnte einen weiteren Baustein darstellen.

Gute Nachbarschaft von Landwirtschaft und Alleen

Abbildung 10. Radwege, Alleen und Landwirtschaft in direkter Nachbarschaft.

Unabhängig von Eigentumsfragen gibt es wichtige Punkte, die bei Planung, Neuanlage und Pflege von Alleen beachtet werden sollten, um Konflikte mit der Landwirtschaft zu vermeiden:

- Frühzeitig ins Gespräch kommen: Die Einbeziehung angrenzender Landwirt:innen mag den Planungsprozess verlängern, erhöht aber die Akzeptanz und die Erfolgchancen des Projekts erheblich.
- Grenzen klar definieren und markieren: Eine sichtbare Abgrenzung zwischen Gehölzstreifen und Ackerfläche verhindert Missverständnisse.
- Maschinenzugänge berücksichtigen: Bei der Planung ausreichend Platz für Zufahrten und landwirtschaftliche Maschinen lassen.
- Pufferstreifen anlegen: Feldraine, Krautsäume oder Gewässerrandstreifen können den Gehölzstreifen ergänzen. Sie reduzieren die Konkurrenz zwischen Bäumen und Kulturpflanzen und erhöhen die öko-

logische Qualität. Wichtig sind dabei klare Vereinbarungen zur Pflege dieser Flächen.

- Wurzelerziehung und kontinuierliche Pflege: Entlang der Acker- / Grünlandkante sollte von Beginn an regelmäßig gepflegt oder tiefengelockert werden, damit die Wurzeln nach unten statt in den Ackerraum wachsen. Späteres Kappen von Starkwurzeln führt zu Schäden am Baum, daher sollte mit dem:derLandwirt:in zu Beginn eine Vereinbarung zur regelmäßigen Wurzelerziehung getroffen werden.
- Landwirtschaftssensible Baumpflege (siehe auch Artikel auf S. 40): Auch auf der Ackerseite sollte konsequent aufgeastet werden, damit keine Äste in die Fahrgassen ragen. So wird verhindert, dass diese später eigenmächtig und unsachgemäß gekürzt werden. Zudem wandert der Schatten von hoch aufgeasteten Bäumen schneller und verteilt sich mehr – ein Vorteil für die angrenzenden Kulturen. Schnittgut gehört nicht auf den Acker!

Unser Fazit

Die Komplexität der verschiedenen Flächenansprüche muss anerkannt werden. Alleenprojekte sollten partizipativ geplant, innovative Ansätze gemeinsam entwickelt und praxistaugliche Lösungen getestet werden. So kann es gelingen, Landwirtschaft, Infrastruktur, Naturschutz und die Kulturwerte unserer Landschaften in Einklang zu bringen.





Abb. 11: Radwege, Alleen und Landwirtschaft in direkter Nachbarschaft.

Radwegeausbau an Baumreihen und Alleen im Landkreis Schaumburg

Martina Engelking, LK Schaumburg: Amt für Naturschutz

Dirk Zapke, LK Schaumburg: Amt für Naturschutz

Antje Wiskow, FLL-zertifizierte Baumkontrolleurin

Der Landkreis Schaumburg als Modellregion des NHB-Projektes „Klimafreundlich durch Alleen“ steht wie viele Regionen in Niedersachsen vor der Herausforderung, nachhaltige Mobilitätskonzepte mit dem Schutz und der Erhaltung wertvoller Kulturlandschaften in Einklang zu bringen. Besonders deutlich wird dies beim geplanten Ausbau von Radwegen entlang historischer Alleen oder Baumreihen. Der Bedarf an sicheren und durchgängigen Radverkehrsverbindungen – sowohl für den Alltagsverkehr als auch für den Tourismus – wächst.

Der Ausbau von Radwegen entlang dieser Strecken wirft daher komplexe Fragen auf: Wie lassen sich Verkehrssicherheit, Klimaschutz und Naturschutz miteinander vereinbaren? Und welche planerischen Lösungen ermöglichen es, den Radverkehr zu fördern, ohne den Charakter der Alleen zu zerstören? Wie können Neupflanzungen realisiert werden?

Speziell im ländlich geprägten Schaumburg kommt aufgrund der an die Straßen angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzung ein weiterer Aspekt hinzu. Der Ausbau von Radwegen entlang dieser Straßen erfordert die Bereitschaft, Flächen zur Verfügung zu stellen, um die Belange der Verkehrssicherheit und des Alleen-schutzes ausreichen berücksichtigen zu können.

Im folgenden Abschnitt der Best- und Worst-Practice-Beispiele werden einige in Schaumburg realisierte Projekte zum Radwegeausbau vorgestellt, die aufzeigen, dass es durchaus möglich ist, diese Interessen in Einklang zu bringen – es jedoch nicht immer gelingt.



Best- und Worst-Practice-Beispiele

Beispiele aus dem Landkreis Schaumburg

Martina Engelking, LK Schaumburg: Amt für Naturschutz
Dirk Zapke, LK Schaumburg: Amt für Naturschutz
Antje Wiskow, FLL-zertifizierte Baumkontrolleurin

Straßenausbau an der K 48

Die fehlende Flächenverfügbarkeit führte bei dem Straßenausbau an der K48 zwischen Abzweig K 49 und der Ortschaft Horsten zu einem Verzicht auf Grünelemente im Radwegbereich.

Der Ausbau sieht die Anlage eines wegebegleitenden Radweges in Betonplattenbauweise vor. In einem ca. 500 m langen Abschnitt der K48 konnte nur sehr begrenzt ein Flächenankauf vorgenommen werden. Zudem verlief eine Gasleitung unmittelbar am Fahrbahnrand. Da der nach den Straßenbaurichtlinien vorgesehene Mindestabstand von Gehölzneupflanzungen zur Fahrbahnkante nicht eingehalten werden konnte und Gehölzpflanzungen auf Gasleitungstrassen im Schutzstreifen nicht zulässig sind, konnten weder Strauchwerk noch Bäume entlang der Straße gepflanzt werden. Der 1,75m breite Zwischenstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg ist mit Schotter vollflächig bedeckt und besitzt einen sehr geringen Biotopwert. Der Straße mit Radweg fehlen Elemente zur Einbindung in die Natur und in den Landschaftsraum. Sie hinterlässt bei Erholungssuchenden und Radfahrern einen monotonen, technischen Eindruck.



Abb. 12: Radweg an der K48.



Abb. 13: Radweg an der K 48, Gegenrichtung.



Deinser Straße in Rusbend

Ein vorbildlicher Radwegeneubau wurde an der L 446 in Rusbend entlang der Deinser Straße vorgenommen.

In einzelnen Ausbauabschnitten innerhalb der Feldflur entstand ein ca. 3m breiter Radweg mit Asphaltdecke der eine gute Befahrbarkeit mit ausreichend Platz im Begegnungsverkehr vorsieht. Zwischen Fahrbahn und Radweg erfolgte die Anlage eines Grünstreifens in ca. 8m Breite. Die vergleichsweise breite Grünfläche bietet der Neuanpflanzung von 6 hochstämmigen Bäumen der heimischen Arten Eiche, Esche und Erle gute Entwicklungschancen. Schäden durch Wurzelanhebungen an den Wegeoberflächen können durch ausreichende Abstände ausgeschlossen werden. Die Einsaat mit Regiosaatgut sorgt für einen extensiven, artenreichen Grünlandaufwuchs. Somit

erfüllt der Grünstreifen Ausgleichsfunktionen für den Eingriff in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und bindet den Radweg ins Landschaftsbild ein.

Radweg und Obstwiese

Der Radweg entlang der K12 Eichtorf-Seggebruch wurde aus Ort betonplatten hergestellt und verläuft hinter dem Straßengraben, sodass die Straßenbäume als gliedernde und belebende Elemente in der strukturalarmen Ackerlandschaft erhalten werden konnten. In einer siedlungsgeprägten Ackerlandschaft mit hohem Flächendruck ist es gelungen, eine 2000m² Ackerfläche zu erwerben und sie zum Zweck des Ausgleichs zu gestalten. Es wurde eine Obstwiese mit ca. 15 hochstämmigen Obstbaumsorten angelegt. Während die Obstbäume einen guten Pflege- und Entwicklungsstand aufweisen, wird das Grünland leider als Scherrasen gepflegt. Der Radfahrer erlebt einen abwechslungsreichen, kleinräumigen Landschaftsraum mit unterschiedlicher Biotopausstattung und ist vom laufenden Kfz-Verkehr gut abgesichert.



Abb. 14: Radweg mit Neupflanzungen an der L 446.



Abb. 15: Radweg mit Obstbäumen.

Weitere Kurzbeispiele

Zur Schließung der Lücken in der landschaftsbildprägenden Eichenallee entlang der B 83 zwischen Deckbergen und Steinbergen wurden Ergänzungspflanzungen aus Stieleichen in starker Pflanzqualität vorgenommen.

Zur Wiederherstellung einer Allee im Zuge der Sanierung der K 49 vor Riepen erfolgte eine Ergänzungspflanzung von Ahornbäumen. Der Trennstreifen stellt sich als monotone Schotterfläche ohne Biotopwert dar und hinterlässt den Eindruck einer Flächenversiegelung. Eine Einsaat mit Regiosaatgut würde hier eine stärkere optische Trennung und ein zusätzliches Naturelement bewirken.

Bei dem Radweg aus Ortbetonplatten an der K 30 am Ortsausgang Heuerßen wurde ein Abstand von ca. 4–5m zur Straße gewählt. Der offene Graben mit Straßenbäumen behält seine ökologischen Funktionen und erzeugt Abstand zum außerörtlichen Verkehr und zusätzliche Natureindrücke.

Ausblick

Für die Zukunft wäre unser Wunsch, dass die Bedeutung von Alleeebäumen für den Naturhaushalt, das Landschaftsbild und auch den Klimaschutz bei allen Beteiligten stärker in das Bewusstsein rückt. Nur so kann es gelingen, diese kulturhistorisch bedeutsamen Strukturen im Interesse der Allgemeinheit zu erhalten und zu fördern.



Abb. 17: Neue Ahornbäume an der K 49.



Abb. 16: Neupflanzungen an der B 83.



Abb. 18: Radweg hinter Baumreihe an der K 30.



Radwegeneubau entlang des Piccardie-Coevorden-Kanals/der Kreisstraße 19 im Zuge von Alleen zwischen den Gemeinden Georgsdorf und Emlichheim

Frank Adenstedt,

LK Graftschaft Bentheim: Kreisstraßen und Mobilität

Lage

In Niedersachsen in direkter Nachbarschaft zu den Niederlanden und zum Münsterland befindet sich der Landkreis Graftschaft Bentheim. Hier verläuft die Kreisstraße 19, auch „Kanalstraße“ und Straße „Am Kanal“ genannt (siehe Abb. 19).

Der Landkreis Graftschaft Bentheim ist landwirtschaftlich geprägt und verfügt über eine flächendeckende flache Topographie. Er ist touristische Radregion und verfügt über ein ausgeprägtes (nahezu voll erschlossenes) Radverkehrsnetz an klassifizierten Straßen und ca. 1200 km langen touristischen Radwegen.

Der Piccardie-Coevorden-Kanal und die Kreisstraße 19 verlaufen in weiten Teilen von Georgsdorf bis Emlichheim parallel. Der neue touristische Radweg verläuft parallel durch beidseitig vorhandenen Baumbestand parallel zum Piccardie-Coevorden-Kanal.

Bau des Radwegs

Ziel der Maßnahme war die Schließung einer der letzten Radwegelücken an Kreisstraßen im Landkreis durch einen nach ERA-Standard (2,5 m) entsprechenden Neubau der bisherigen vorhandenen unzureichenden Radwegeführung (i.d.R. unbefestigte schmale Pfade, in Teilbereichen stark schadhafte schmale Asphaltbefestigungen).

Die Gesamtmaßnahme teilt sich in zwei Bauabschnitte. Im Fokus der Betrachtung steht im Zusam-

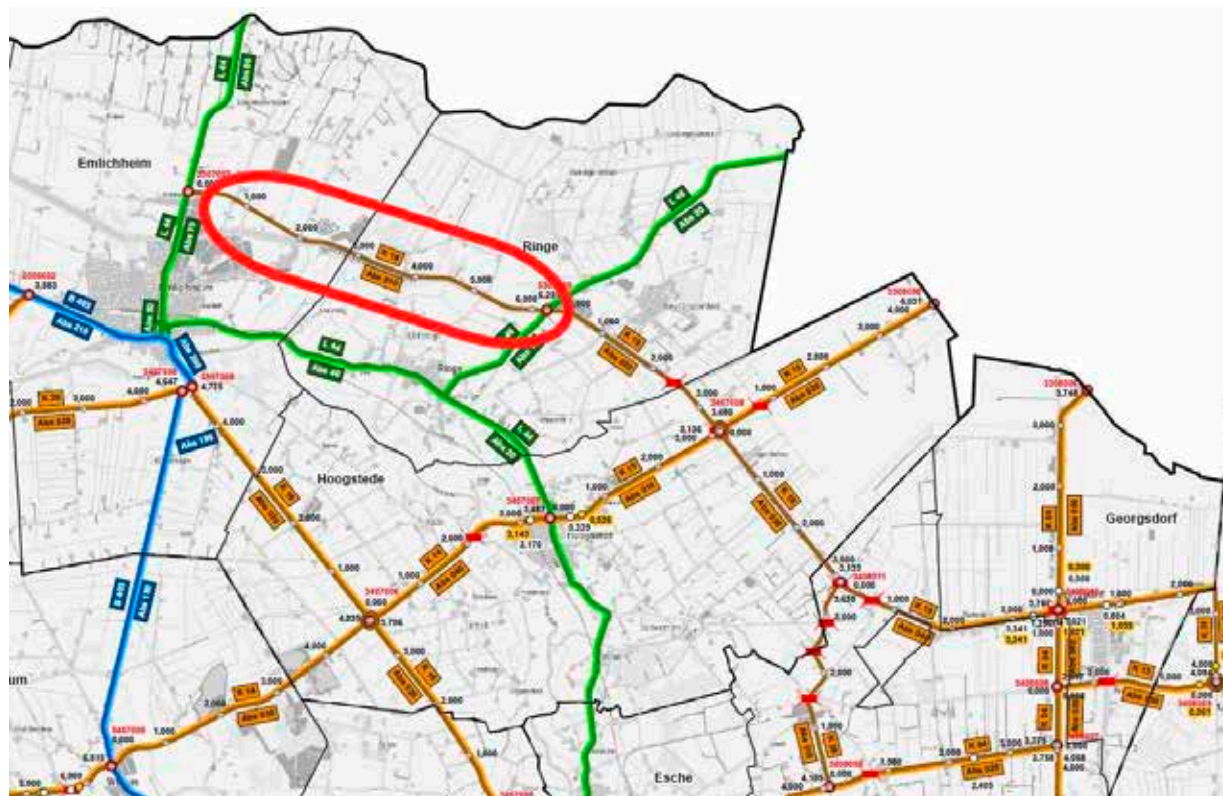


Abb. 19: Kartenausschnitt nördlicher Bereich der Graftschaft zwischen Emlichheim und Georgsdorf, K 19 rot umkreist.

menhang mit dem Schutz von Alleen nur der zweite Bauabschnitt.

Der zweite Bauabschnitt hat eine Gesamtlänge von ca. 14 km und verläuft parallel des Piccardie-Coevorden-Kanals der wiederum parallel zur Kreisstraße 19 verläuft. Die bereits vorhandene touristische Radwegroute verfügte vor dem Bau nur über unzureichende Radwegeführungen die i.d.R. aus nicht befestigten schmalen Radwegpfaden bestanden und nur in kurzen Abschnitten stark geschädigte zu schmale Asphaltbefestigungen aufwiesen. Ziel war es diese

touristische Route entsprechend dem Regelwerk und mit einer Breite von 2,5 m als Asphaltbefestigung auf ganzer Länge auszubauen. Hierbei stand im besonderen Fokus, dass aufgrund der beengten Platzverhältnisse möglichst der beidseitige Baumbestand aus Alleen erhalten bleibt und Gehölzentnahmen minimiert werden. Unvermeidbare Gehölzentnahmen wurden nahezu vollständig vor Ort durch Ersatzpflanzungen ausgeglichen. Es wurden so wenige Bäume wie möglich entnommen, um den vorhandenen Alleecharakter zu erhalten. Um dies zu verwirklichen wurde es auch

notwendig in sehr engen Bereichen vom Regellaß mit einer Breite von 2,5 m abzuweichen und bereichsweise kleinere Breiten umzusetzen. Die große Herausforderung bei der Maßnahme bestand im Wesentlichen darin, den „klassischen Zielkonflikt“ zwischen dem regelkonformen Bau eines Radweges und dem Schutz von Natur und Landschaft bzw. dem Schutz vorhandener Alleen zu bewältigen, was bei dieser Maßnahme gelungen ist.

Zeitlicher Ablauf der Maßnahme

(Zweiter Bauabschnitt)

- Planfeststellungsverfahren in 2022
- Planfeststellungsbeschluss Anfang 2023
- Ausschreibung 1. Teil des zweiten Bauabschnittes in 2023 (Baubeginn nach Brut- und Setzzeit in 2024)
- Ausschreibung 2. Teil des zweiten Bauabschnittes Anfang 2025, Bauarbeiten befinden sich in der Ausführung, Fertigstellung des 2. Teil des zweiten Bauabschnittes und somit der Gesamtmaßnahme Ende Februar 2026



Kostenaufstellung

Die Maßnahme (zweiter Bauabschnitt) umfasst Gesamtkosten von ca. 7 Millionen Euro (Planungskosten und Baukosten). Es handelt sich um eine Maßnahme nach dem NGVFG-Gesetz, die mit 60 % vom Land Niedersachsen gefördert wird. Eine Kostenanalyse unter der Einbeziehung von Langzeitkosten etc. bzw. etwaige anders betrachtende Vergleiche können erst nach Abschluss und Abrechnung der Maßnahme belastbar aufgestellt werden.



Direkte Empfehlungen

- Förderprogramme nutzen um Eigenmittel zu reduzieren
- „Gemeinsam geht's besser“ (Die Umsetzung der Maßnahme erfordert das Mitwirken vieler Beteiligter (NLWKN, Betroffene Gemeinden, NLStBV, Anlieger, Träger öffentliche Belange etc.))
- Ausgiebige Öffentlichkeitsarbeit leisten (Pressemitteilungen, öffentliche Infoveranstaltungen, intensive Vor-Ort-Kommunikation und Information.

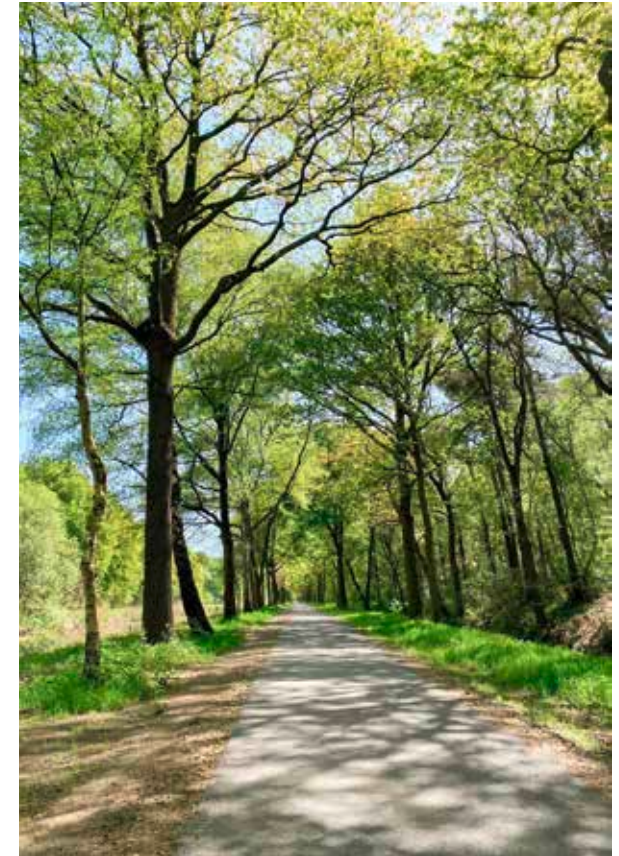


Abb. 20 a, b und c: Der neue Radweg nach erfolgreicher Maßnahmendurchführung.



Radweg am Verbindungskanal in Nordhorn – Zweispurigkeit entlang einer denkmalgeschützten Lindenallee

Milena Schauer, Stadt Nordhorn

Radweg zwischen zwei Kanälen

Der rd. 400 m lange Streckenabschnitt befindet sich in der Stadt Nordhorn und verläuft entlang des Verbindungskanals. Er verknüpft den Nordhorn-Almelo-Kanal sowie die Vechte mit dem Ems-Vechte-Kanal. Parallel zum Kanal befindet sich eine doppelreihige, denkmalgeschützte Lindenallee. Ein schmaler, gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen der doppelreihigen Lindenallee war bereits jahrelang vorhanden.

Der Radweg ist Teil eines rd. 7 km langen Komfort-radweges durch das Stadtgebiet entlang der Kanäle. Lediglich an zwei Stellen kreuzt der Radweg plangleich eine Straße. An allen anderen Kreuzungen mit Straßen wird der Radweg mittels Unterführungen unter den Straßen hindurchgeführt. Im o.g. Streckenabschnitt befindet sich einer der plangleichen Kreuzungspunkte.

Alternative Lösung zum Erhalt der Allee

Die Stadt Nordhorn verfolgt das Ziel, den Radverkehr zu fördern. Ziel ist ein Anteil des Radverkehrs am Modal Split von 40% plus. Die Maßnahme soll die Attraktivität des Streckenabschnitts für den Radverkehr erhöhen und zur Steigerung des Radverkehrsanteils beitragen. Der Radweg „Am Verbindungskanal“ ist einer der am meisten frequentierten Radwege der Stadt Nordhorn und gilt somit als Hauptfahrradstrecke. Er stellt innerörtliche, notwendige Radverkehrsbeziehungen her. Die vorhandene Breite entsprach nicht mehr den Regelwerken. Eine Verbreiterung war

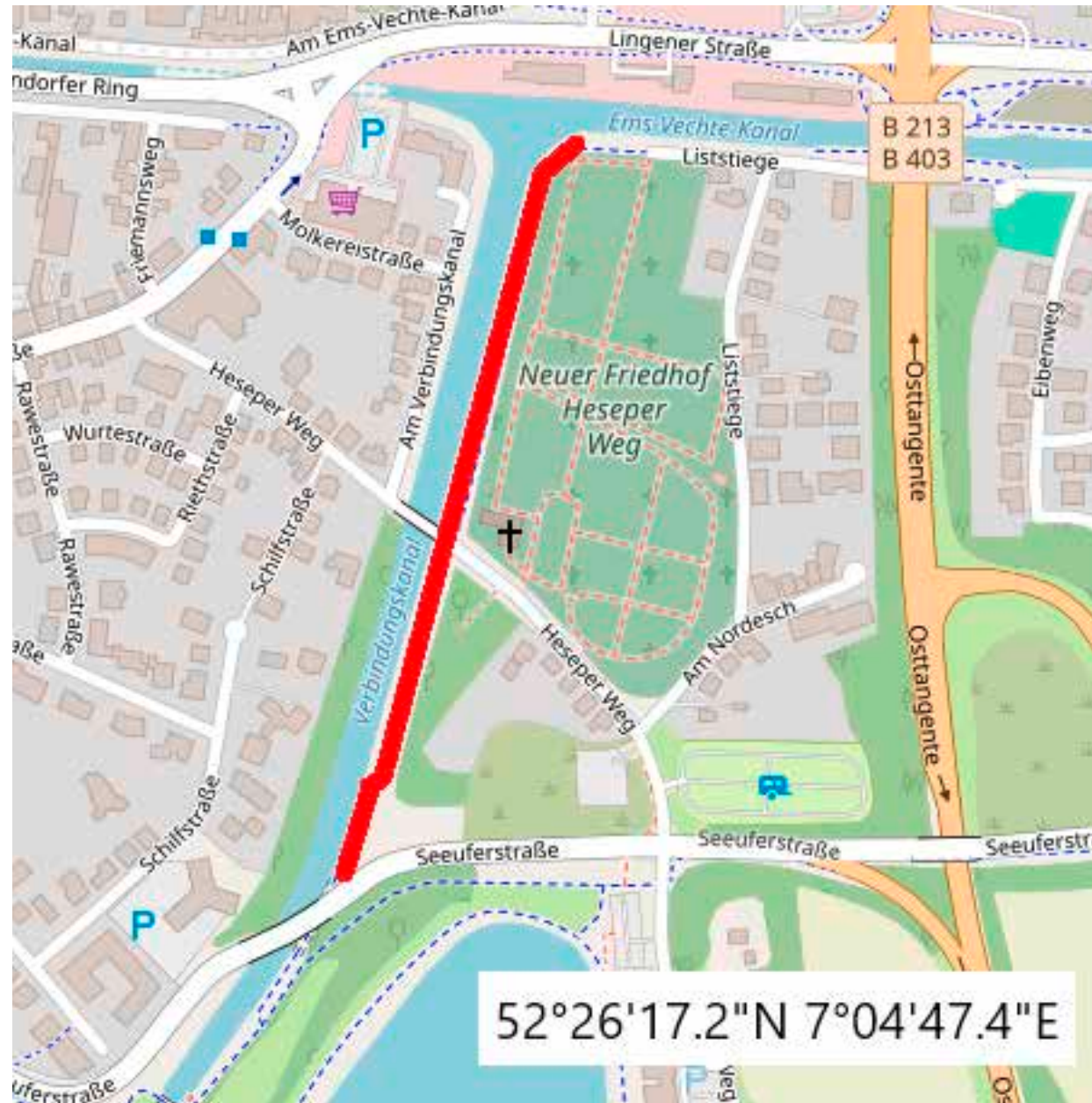


Abb. 21: Kartenausschnitt Verbindungskanal in Nordhorn, Radweg in Rot.

aufgrund der Lindenallee nicht möglich, sodass ein zweispuriger Ausbau des Radweges erfolgte. Die Änderung der Vorfahrt gegenüber der kreuzenden Straße sorgt für eine durchgängige Vorfahrt für den Radverkehr durch das Stadtgebiet auf den rd. 7 km.

Zeitlicher Ablauf

In 2016 hat die Stadt mittels N-GVFG einen rd. 450 m langen Abschnitt des Radwegs unter Beachtung der doppelreihigen denkmalgeschützten Lindenallee zweispurig ausgebaut (Abb. 23). Aufgrund der Anforderungen des Denkmalschutzes war diese an die Örtlichkeit angepasste Lösung gefunden worden, um die vorhandene Breite von 1,80 m zu verbessern. Die Herstellung eines parallellaufenden zweiten Weges und zwischen den Linden liegende Querverbindungen zum Ausweichen oder Umfahren von langsameren Personen ermöglichen nun eine optimale und komfortable Nutzung für den Rad- und Fußverkehr.

Im Jahr 2018 wurde ein Kreuzungspunkt auf dem Abschnitt radfahrfreundlich umgebaut. Gefördert wurde der Umbau vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages. Vor dem Umbau war der Radverkehr auf dem Weg wartepflichtig gegenüber dem Verkehr auf der kreuzenden Straße. Der Umbau des Kreuzungspunktes führte dazu, dass das Vorfahrtrecht nun beim Radverkehr liegt (Abb. 24). Verschiedene bauliche Veränderungen (z.B. Einengung der Fahrbahn auf 3,50 Breite für den motorisierten Verkehr, Erneuerung von Brückengeländern zur Verbesserung von Sichtbeziehungen, Anpassung der Beschilderung und Markierung) machen die geänderte Situation kenntlich und gewähren die Sicherheit für den Radverkehr.



Abb. 22 a und b: Radweg am Verbindungskanal nach zweispurigem Ausbau.

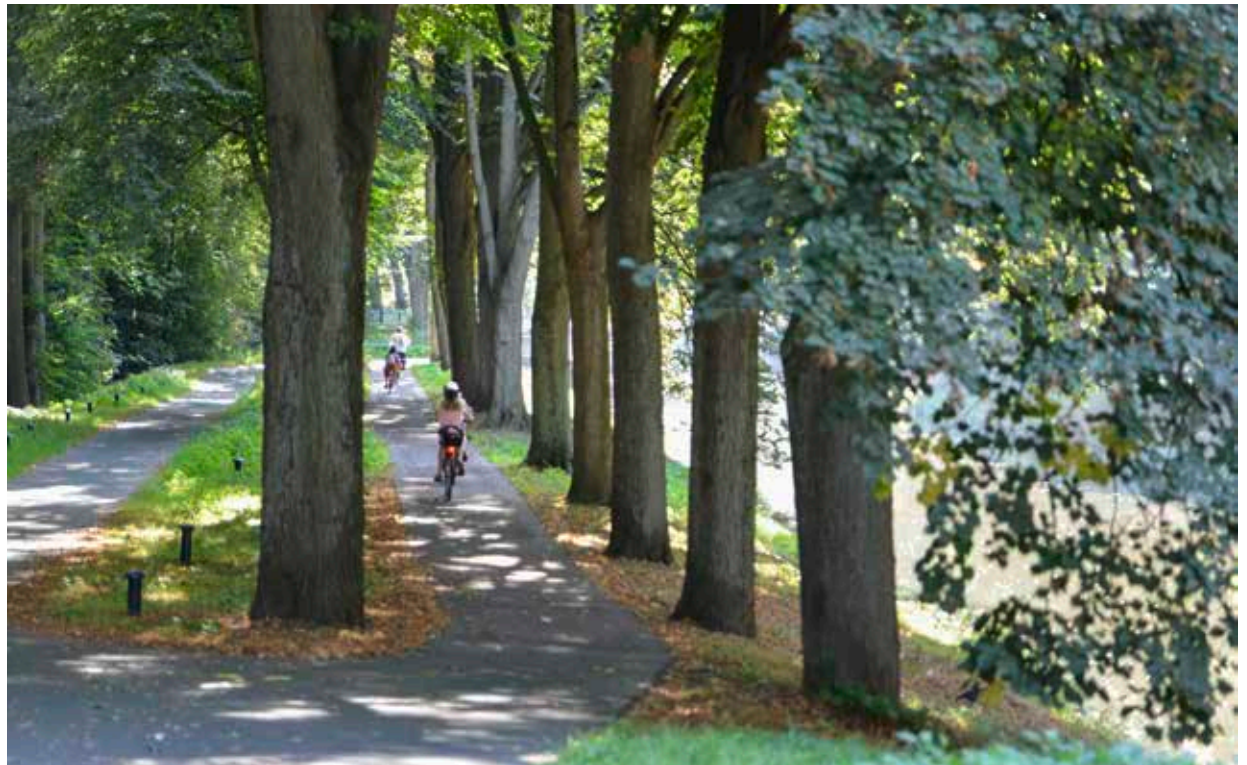




Abb. 23: Entwurf zweispuriger Radweg mit Querverbindungen und Kreuzungspunkt „Hesepfer Weg“.

Empfehlung der Stadt Nordhorn

Manchmal lohnt es sich, abseits der ausgetretenen Pfade nach Lösungen zu suchen. Haben Sie den Mut für Veränderungen – nur weil etwas „schon immer so ist“, muss es nicht so bleiben. Kommunikation kann Verständnis und Umdenken bewirken.



Abb. 24: Radwegvorbereitung im Kreuzungsbereich mit Hesepfer Weg.

Radwegeneubau mit Baumbestand, alternativ – Schonung von Bäumen, Vermeidung von Wurzeleinwuchs in den Radwegkörper

Johannes Mestemacher, NLStBV Wolfenbüttel

Radwege gewinnen immer mehr an Bedeutung. Sowohl der Erhalt als auch die Neuanlage von verkehrssicheren Radwegen ist ein Ziel des Bundesministeriums für Verkehr und in den Nationalen Radverkehrsplänen seit 2002 fest verankert: „Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 (NRVP) ist die gesamtgesellschaftliche Strategie der Bundesregierung zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland für die Zeit bis 2030. Das übergeordnete Ziel des NRVP ist, den Radverkehr in Deutschland attraktiver und sicherer zu machen sowie die Anzahl der mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer deutlich zu erhöhen.“ Die Rahmenbedingungen zur Umsetzung der formulierten Ziele sind herausfordernd:

1. Schmales Straßengrundstück, i.d.R. mit rel. vielen Funktionen

- Verbindungsfunktion für Personen-Güterverkehr
- Entwässerungsfunktion (Gräben)
- Landschaftsbildfunktion/Leitfunktion durch Bäume und Sträucher
- wachsende Schutzfunktion (FRS)

2. Handlungsauftrag

- Erweiterung des Radwegenetzes an allen frequentierten Bundes- und Landstraßen unter Schonung Flächen Dritter
- Verbreiterung von Radwegen auf 2,0 m bis 3,0 m
- Gewährleistung der Verkehrssicherheit durch entsprechende Unterhaltung

3. Wurzeleinwuchs in den Radwegkörper

- Erfahrungen zeigen, dass die Bauweise von Radwegen nach RStO, auch unter Verwendung von Wurzelschutzfolien und anderen Wurzelschutzmaßnahmen, immer wieder zum Einwuchs in den Radwegkörper führt und
- das Entfernen von Wurzeln bei Instandsetzungsarbeiten den erneuten Einwuchs nicht verhindert und Gehölze dabei z.T. erheblich geschädigt werden.

4. Kosten

- Die klassische Bauweise führt zu wiederkehrenden Instandsetzungsarbeiten/Kosten durch Wurzeleinwuchs.
- die Sanierungen schädigen i.d.R. die Wurzeln, erhöhen den Unterhaltungsaufwand für die Bäume und können ggf. auch zum Baumverlust inkl. Ersatzpflanzungen führen.

Unter Berücksichtigung dieser Punkte zeigt sich der Bedarf, bestehende Konzepte zum Bau und zur Unterhaltung von Radwegen zu überdenken und neue Wege zu gehen/zu erproben.

Konkret stellt sich die Frage, ob es möglich ist, den Belangen der Radwege und der Bäume zu entsprechen. Gibt es (unter Berücksichtigung der Regelwerke) eine Bauweise, die den Wurzeleinwuchs in den Radwegkörper und den Eingriff in den Wurzelraum verhindert?

Vor diesem Hintergrund entwickelte Dr. Clemens Heidger 2016 eine alternative Radwegbauweise. Auf einem Streckenabschnitt von knapp 500m wurde ein Modellradweg im Verlauf der B4 in Meine (s. Abb 25–27) erprobt und durch ein Monitoring in 2021 und 2025 begleitet.

Kernstück dieser Versuchsstrecke ist eine luftführende Tragschicht aus Schottermaterial 8/32, die auf den vegetationsfreien Oberboden lagenweise aufgetragen wurde. Diese Schicht sorgt für die lebensnotwendige Flächenbelüftung des Oberbodens mit den vorhandenen Wurzeln. Im Vorfeld wurde nur der vorhandene Bewuchs unter Verbleib der Eichenstubben entfernt. In definierten Abschnitten erfolgte zur Lenkung der Wurzeln die Andeckung einer 5cm starken Schicht aus Wurzellockstoff in der Funktion eines dauerhaften Nährstoffdepots unter dem Bauwerk.

Nach Erreichen der nötigen 45MPa/m² und der Abdeckung einer Trennlage aus Geotextil auf der luftführenden Tragschicht erfolgte der Auftrag der Schottertragschicht 0/45 und der Asphaltsschichten nach RStO. Abschließend wurden Eichenhochstämme entlang der Versuchsstrecke gepflanzt. Zur Erkundung der Wurzellagen wurde 2021 das Bankett an fünf Stellen und 2025 der Radweg an vier Stellen geöffnet und mithilfe eines Saugbaggers die Wurzelarchitektur freigelegt (s. Abb. 29–30).

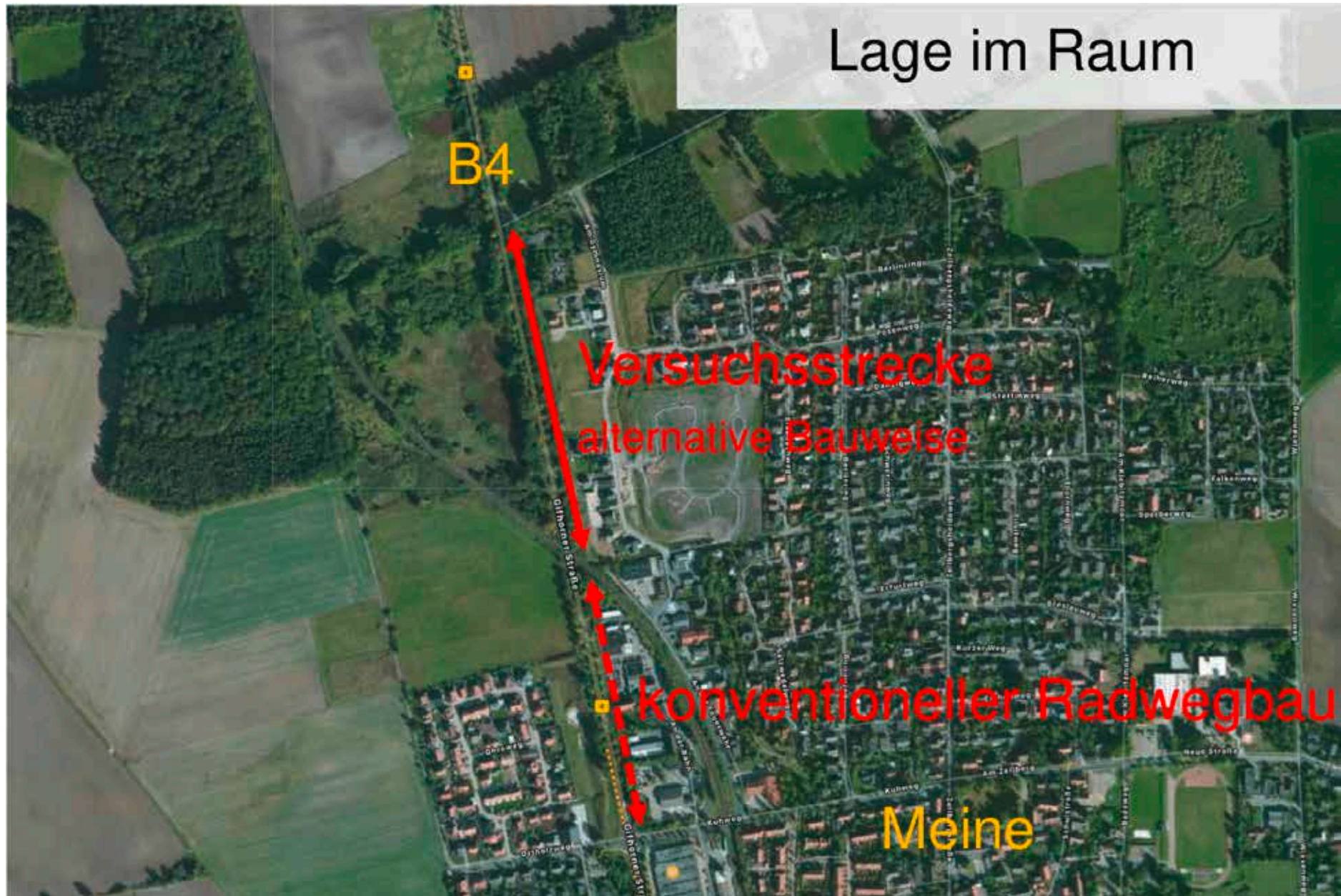


Abb. 25: Radwegeversuchsstrecke B4 Meine.



Abb. 26: Fertige abgesteckte Trasse mit eingebautem Wurzellockstoff als Nährstoffdepot am 02.09.2016.



Abb. 27: Grobschottereinbau als Unterbau in unbekannter Dimensionierung bis zum Erreichen der Tragfähigkeit von 45 MPa/m² am 30.08.2016.

Aus den Probeöffnungen des Radweges lassen sich folgende Punkte ableiten:

- Ein Radwegeneubau in alternativer Bauweise mit Flächenbelüftung als Unterbau ist bau- und vegetationstechnisch möglich.
- Die alternative Bauweise garantiert eine Entwicklung der Wurzelarchitektur außerhalb des Radwegkörpers unterhalb der Flächenbelüftung. Aufgrund der Lenkbarkeit der Wurzelarchitektur ist die Entwicklung von Starkwurzeln im Oberbau zweifelsfrei ausgeschlossen.
- Ein dauerhaftes Nährstoffdepot im Untergrund z. B. als Wurzellockstoff, fördert die Wurzelbildung und trägt zur Lenkung der Wurzel bei.
- Aufgrund der Flächenbelüftung ist ein Gasaustausch im Untergrund auf Dauer sichergestellt.

Der Eingriff in das Schutzgut Boden wird vermieden. Durch die alternative Radwegebauweise bleibt der Boden als Lebensraum für die Wurzeln erhalten, die Verdichtung des Bodens durch die Anlage des Radwegkörpers ist nicht erheblich, vorhandene Wurzeln bleiben vital, Voraussetzungen zur Neubildung von Wurzeln sind gegeben.

- Die angrenzenden Gehölzbestände werden nicht beeinträchtigt.
- Es kommt langfristig nicht zu Deckenschäden durch Wurzeleinwuchs.
- Wurzeleinwuchs in den Radwegkörper wird maßgeblich durch eine konstruktive Bauweise vermieden: geringe Andeckung der Radwegeflanken mit Boden, Vermeidung von Feinanteilen im Bankett, maximale Belüftung der ungebundenen Tragschichten.

- Die Verwendung des in Abb. 31 dargestellten Musterquerschnittes wird empfohlen.

Beim Kostenvergleich aus 2016 zeigte sich eine Verdoppelung der Baukosten der alternativen Bauweise gegenüber der konventionellen Variante.

Es ist zu erwarten, dass die Mehrkosten bereits durch die ersten beiden ausbleibenden Instandsetzungsmaßnahmen wieder aufgehoben werden. Weiterhin entfallen keine Kosten zur Pflege und Kompensation der angrenzenden Gehölzbestände, da eine erhebliche Beeinträchtigung durch den Erhalt des Bodens als Lebensraum für die Wurzeln vermieden wird.

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die Andeckung von Wurzellockstoff von 5 cm auf 2 cm ausreichend ist, der Kostenbedarf wird hier mehr als halbiert.



Abb. 28: Fertiggestellte und verdichtete Radwegetrasse im Altbaumbestand am 16.09.2016.



Abb. 29: Untersuchungen zur Wurzellage 2021, Lage von Schurf 5 im Radwegbankett in geringem Abstand zum Altbaum.



Abb. 30: Öffnung des Radweges im Mai 2025 zur Erkundung der Wurzellage.

Mit den dargestellten Ergebnissen aus fast 10 Jahren hat sich die beschriebene alternative Radwegbauweise grundsätzlich bewährt und sollte bei der Anlage von Radwegen mit vorhandenen und geplanten Gehölzbeständen zur Anwendung kommen.

In dem Arbeitskreis 2.9.7 der FGSV wird aktuell ein Regelwerk für die oben beschriebene alternative Radwegebauweise erarbeitet.

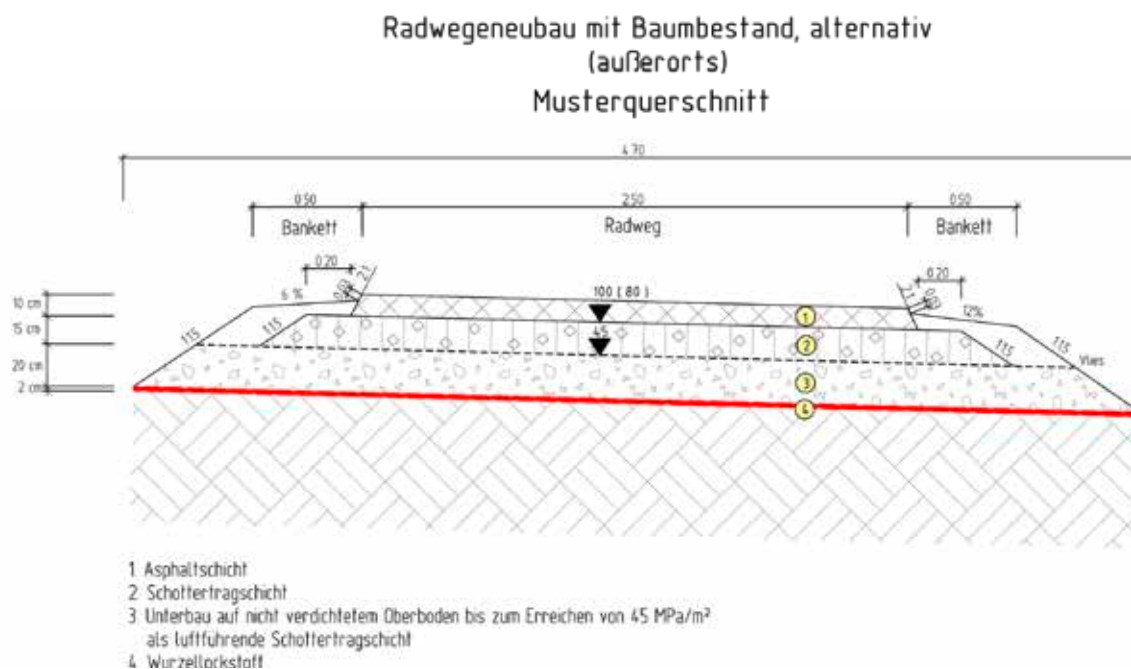


Abb. 31: Musterquerschnitt Radwegeausbau alternative Bauweise.

Beispiele aus Osnabrück

Martin Lembergt, NLStBV Osnabrück

Abb. 32 zeigt einen Radweg an der L 95 von Georgsmarienhütte nach Kloster Oesede im Osnabrücker Land. Die durch die Topographie vorgegebene Kurvenlage wurde vor Zeiten abgeflacht; so konnte man die Straße begradigen und den Radweg etwas weiter abseits führen. Im Zuge des Radwegebaus wurden dann auch die Bäume dazu gepflanzt.

Abb. 33 zeigt einen Radweg, der vor ca. 30 Jahren gebaut wurde und als Kompensationsmaßnahme zu der nördlich vorhandenen Baumreihe eine weitere Baumreihe, ebenfalls mit Linden, zwischen Radweg und Graben erhielt. Die Linden sind noch jung mit ca. 40 Jahren und gut angewachsen. Allerdings ist der Radweg „nur“ 1,80 m breit und eine Verbreiterung des Radweges auf 2,50 ist nicht mehr möglich. Das Foto entstand anlässlich einer Baumkontrolle; man sieht Anfahrtschäden an den Stämmen.

Abb. 34 zeigt einen Betonradweg an einer Kreisstraße, wie er auch häufig gebaut wird. Der Baum im Vordergrund wurde bei den Bauarbeiten am Stammfuß beschädigt. Die Bauarbeiten wurden wegen der Wurzelaufrühe notwendig. Man sieht die herausgeschnittenen und neu eingesetzten Teile des Betonbelags. Der dritte Baum und noch weitere haben ebenfalls diese Tortur über sich ergehen lassen müssen.

Das übliche Verfahren bei solchen „Reparaturen“ ist die Reparatur der Fahrbahn. Die Wurzeln werden – leider – regelmäßig abgeschnitten, was erstens kurzsichtig und zweitens falsch ist. Denn die Wurzeln suchen sich ja wieder neue Wege zum offenen Boden und die sind nun mal jenseits des Radweges. Besser sind Maßnahmen zur Wurzellenkung.



Abb. 32: Radweg an der L 95.



Abb. 33: Alter Radweg an der L 89 bei Hasbergen.



Abb. 34: Betonradweg mit geschädigten Bäumen an Kreisstraße bei Melle.



Beispiele aus den Akten

Verbandsbeteiligungen aus acht Jahren

Wie im Abschnitt Verbandsbeteiligungen (S. 5) dargestellt, ließen sich in den Akten des Niedersächsischen Heimatbundes einige Positiv- und Negativbeispiele finden. Eine Auswahl möchten wir im Folgenden präsentieren. Die Informationen zu diesen Beispielen stammen überwiegend aus den uns vorliegenden Planungsunterlagen. Insgesamt zeigt sich, dass trotz aller Bemühungen, sowohl politisch als auch planerisch, die Zeit von Planung zu Umsetzung viel zu lang ist. Im Gespräch mit den zuständigen Behörden wird als Hauptgrund für diese Problem das fehlende Personal benannt. Nicht nur der vielbeschworene Fachkräftemangel spielt dort hinein; auch die nicht vorhandenen Möglichkeiten neue Stellen auszuschreiben, häufig aufgrund von dünner Finanzdecke, wirken sich extrem negativ aus.

Neubau eines Radweges im Zuge der B 6 Ochtmannien – Homfeld

Der Geschäftsbereich Nienburg der NLStBV plant im Zuge der B6 im Landkreis Diepholz den ersatzweisen Neubau eines Zweirichtungsradweges. Im Einzelnen durchfährt der Radweg die Gemarkungen Ochtmannien, Uenzen, Berxen, Bruchhausen-Vilsen, Scholen und Homfeld. Die B 6 verbindet in diesem Abschnitt die Städte Nienburg (Weser) und Syke. Der vorhandene Radweg ist stark abgängig und nur 1,80 m breit, weshalb ein Ersatzbau mit 2,50 m erfolgt.

An der B 6 säumt im betroffenen Abschnitt eine alte Eichenallee (Abb. 35) die Straße. Deshalb wird der neue Radweg für eine Strecke von 200 m hinter den Bäumen entlang geführt. Dennoch müssen für die

Maßnahme insgesamt 36 Bäume gefällt werden. Um den Verlust entsprechend auszugleichen, erfolgen 36 Nachpflanzungen innerhalb der Allee. Die weiteren 119 Ausgleichspflanzungen erfolgen darüber hinaus in externen Bereichen als Gehölzbestand mit einem Flächenansatz von 50 m² pro nicht pflanzbarem Baum, da der Platz an der Straße nicht für die gesamte Kompensation ausreicht.

Die Maßnahme umfasst des Weiteren auch die Pflanzung einer Baumreihe und die Entwicklung von naturnahem Feldgehölz mit Gruppenpflanzungen.

Für zwei besonders alte Eichen und eine sehr alte Linde wird eine Wurzelbrücke eingerichtet, um die Bäume langfristig erhalten zu können. Schutzzäune, schonende Bodenarbeiten im Wurzelbereich und der Schutz von freiliegenden Wurzeln sollen die zukünftige Vitalität der Alleebäume sicherstellen.

Der NHB lobt die detaillierte und alleenfreundliche Planung sowie den Einsatz einer Wurzelbrücke für besondere Einzelbäume. Das die Nachpflanzungen vorrangig in der beeinträchtigten Allee erfolgen sollen, möchten wir als besonders positiven Aspekt hervorheben. Unserer Auffassung nach sollte das bei allen Verfahren dieser Art der Standard sein. Aktuell ist die Maßnahme noch nicht in der Umsetzung. Wir hoffen, dass die gegebene Planung ohne Probleme umgesetzt werden wird.

Neubau eines Radweges im Zuge der K 15 Siedenburg – Asendorf

Im Landkreis Diepholz ist der Bau eines Radweges entlang der K 15 geplant. Die K 15 wird vom südwestlichen Ortseingang Asendorf bis Uepsen von einer alten Baumreihe gesäumt, die ab dem Kuhlenkamp in eine jüngere Obstbaumallee übergeht (Abb. 36). Sie

besteht hauptsächlich aus Berg-Ahorn; Nachpflanzungen wurden mit Kultur-Äpfelbäumen vorgenommen. Der NHB empfahl schon vor längerer Zeit die Nachpflanzung von Berg-Ahorn in den vorhandenen Lücken der Baumreihe sowie Pflanzungen auf der gegenüberliegenden Seite, um eine neue Allee mit teils altem Baumbestand zu schaffen.

Dies erfolgt nun durch die aktuelle Radwegeplanung. Dem Radweg müssen drei Bäume im Bereich des Kuhlenkamp weichen. Ihrerstatt werden in zwei Streifen entlang der Fahrbahn und des neuen Radweges Berg-Ahorn und Trauben-Eiche nachgepflanzt. Insgesamt sind 24 Hochstämme im Abstand von 12 m geplant. Ziel der Maßnahme ist dabei auch die Kompensation der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Der NHB freut sich darüber, dass nicht nur die Kompensation in der Allee erfolgt, sondern auch das Landschaftsbild mit gedacht wurde. Hier sieht man, wie sinnvolle Kompensation geplant werden kann.

Neubau eines Radweges an der K93 zwischen Waddewarden und Sillenstede

Der geplante Radweg entlang der K 93 soll die Ortschaften Waddewarden und Sillenstede für Radfahrer verkehrssicher verbinden. Die NLStBV Aurich geht von einer Gesamtstrecke von 4,5 km aus, wobei der vorhandene Baumbestand (Abb. 37) laut Feststellungsentwurf geschont werden soll.

Konträr dazu sollen insgesamt 302 Bäume mit Wertstufe III (hoch) für diese Maßnahme gefällt werden. Zwar soll eine Kompensation von 795 Neupflanzungen erfolgen, davon aber nur 25 im Trassenbereich. In externen Bereichen sollen die restlichen Neupflanzungen als Streuobstwiese und durch weitere Kompensationsflächen abgegolten werden.



Abb. 35: Alte Eichenallee an der B 6 in Dille.

Der NHB rügt diese Planung. Natürlich ist es löblich, im großen Umfang Neupflanzungen einzuplanen. Allerdings werden in diesem Fall über 300 Einzelbäume und Altbäume aus einer Allee, welche Waddewarden und Sillenstede nicht nur entlang der Straße sondern auch als Biotop und landschaftsprägend verbindet, entfernt. In solch einem Fall, besonders mit Blick auf den Geest- bzw. Marsch-Standort, müsste eine überwiegende Pflanzung im Trassenbereich erfolgen. Radfahrende würden in diesem Bereich sehr von der Beschattung und dem Schutzaspekt der Alleebäume profitieren. Uns gegenüber geäußerte Reaktionen wie „Alleen gehören nicht in die Marsch“ sind nicht nur unangebracht, sondern falsch. Historisch lassen sich Alleen, Baumreihen und Baumgruppen ganz klar auch in diesen Bereichen nachweisen, so zum Beispiel im Gebiet zwischen Westrum und Waddewarden, in welchem Alleen bereits in der Preußischen Landesaufnahme verzeichnet sind.

Unser Fazit zu dieser Maßnahme: Von Verallgemeinerungen auf ganze Gebiete bezogen, welche problematische Einzelfälle betreffen, sollte man absehen. Statt es sich mit dem Holzhammer einfach zu machen, sollte immer eine detaillierte Einzelfallbetrachtung erfolgen, auch wenn dazu mehr Zeit nötig wird. Darüber hinaus hoffen wir, dass nicht immer nur nach Vorschrift vorgegangen wird, sondern auch gesellschaftliche, historische und Nutzungsaspekte in Zukunft eine größere Rolle spielen werden. Wir befürworten den intensiv vorangetriebenen Radwegebau, er sollte aber mit Sinn, Verstand und Herz für die Landschaft und Gemeinschaft durchgeführt werden.

Neubau eines Radweges an der L 493 zwischen Holle und Grasdorf

Die NLStBV Hannover plant einen Radwegeneubau entlang der L 493. Die Trassenführung erfolgt dabei hinter den Straßengehölzen und der rund 400 m langen Allee.

Der NHB lobt die Planung dieser alleenfreundlichen Ausbaustrecke. Auch wenn die Flächenakquise ein langwieriger und schwieriger Prozess sein kann sollte man nichts unversucht lassen, um Trassenführungen zum Erhalt von alten Straßengehölzen anzupassen.

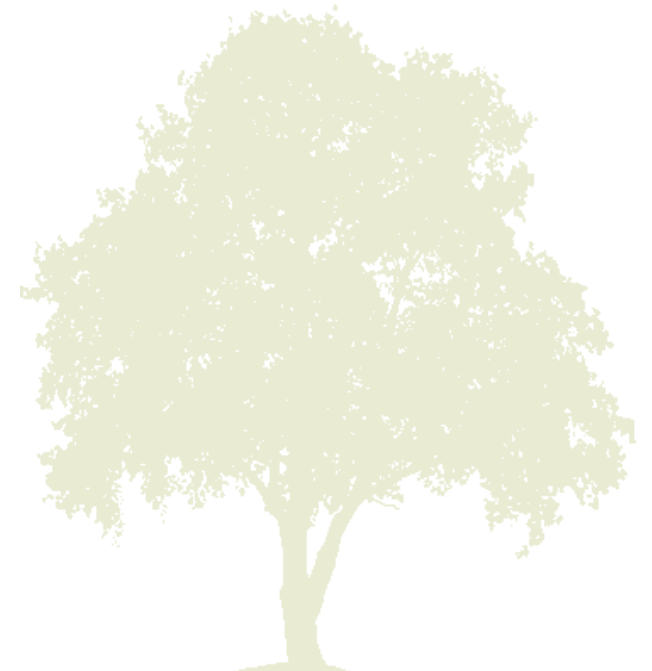




Abb. 36: Junge Apfelbaum-Allee an der K15.



Abb. 37: Eschenallee entlang der K 93.



Alleebäume fachgerecht pflegen für den Erhalt lebendiger Alleen

Julia Ritsche, BaumLand Kampagne

Michael Grolm, BaumLand-Kampagne / Obstbaumschnittschule

Alleen prägen seit Jahrhunderten unsere Kulturlandschaft. Sie bieten Lebensraum, stärken den Biotopverbund, prägen das Landschaftsbild und spenden Schatten für Radfahrende und Fußgänger:innen. Damit Alleen diese Funktionen dauerhaft erfüllen, müssen die Bäume von Beginn an fachgerecht gepflegt werden. Entscheidend ist dabei eine konsequente Jungbaumpflege in den ersten 20 bis 25 Standjahren. Hier wird der Grundstein für vitale, langlebige und standsichere Alleebäume gelegt.

Jungbaumpflege:

Investition in die Zukunft der Alleen

Frisch gepflanzte Alleebäume benötigen in den ersten Jahren intensive Betreuung – ähnlich einer jungen Kulturpflanze. Vernachlässigung oder verspätete Eingriffe führen später zu Problemen: Instabile Kronen, kostspielige Sanierungsschnitte, verkürzte Lebensdauer und frühzeitige Nachpflanzungen sind die Folge. Wer hingegen frühzeitig und gezielt in die Pflege investiert, erhält nicht nur die ökologischen und kulturellen Werte der Alleen, sondern spart langfristig Kosten.

Ein zentrales Ziel dabei ist das schrittweise, baumschonende Aufasten des Stammes, um den freien Raum unterhalb der Krone – das gesetzlich vorgeschriebene Lichtraumprofil – herzustellen. Dies ist

entscheidend für die Verkehrssicherheit entlang von Straßen und Radwegen. Für Radwege gilt ein Lichtraumprofil von mindestens 2,5 m, für Straßen 4,5 m.

Selektives Aufasten – baumschonend, nachhaltig, wirtschaftlich sinnvoll

Das selektive Aufasten (Grolm, 2025) ähnlich dem „Holländischen Modell“ der Jungbaumpflege (de Groot, 2011), ist ein bewährter Ansatz für langlebige, gesunde Alleebäume. Dabei wird der Kronenansatz in mehreren Etappen nach oben verschoben – mit möglichst kleinen Schnittwunden, die der Baum gut abschotten kann. So entstehen keine großflächigen Verletzungen, die Pilzen oder Fäulnis den Weg bereiten. Gleichzeitig wird die Krone stabil aufgebaut.



Abb. 38: Junger Alleebaum in der Kronenerziehung. Der Altbaum im Hintergrund wurde zu spät aufgeastet.



Die wichtigsten Grundsätze:

- Klares Ziel für die **finale Kronenhöhe**
→ Der Kronenansatz sollte min. 2,5 m über dem gewünschten Lichtraumprofil liegen. Für Radwege bedeutet das bei einem vorgeschriebenen Lichtraumprofil von 2,5 m eine astfreie Stammhöhe von min. 5 m. Zusätzlich muss die „Schleppenbildung“ von unterschiedlichen Baumarten beachtet werden!
- Schnitt **alle 1 – 4 Jahre** in den ersten 15 – 25 Jahren, je nach Zuwachs
- Geschnitten wird **von oben** (Baumspitze) **nach unten** (Kronenansatz)
- Konsequente Schnittführung anhand **Wundgröße und Wundverhältnis**

Ziel der Schnittführung sind möglichst wenige und kleine Schnittwunden, die der Baum gut abschotten kann (Faustregel: max. 5 cm, bei vitalen Bäumen bis zu 10 cm). Das Verhältnis des Astdurchmessers zum Stammdurchmesser sollte dabei etwa 1:2 betragen (bei schnittempfindlichen Arten wie Steinobst 1:3). Wenn das Verhältnis nicht stimmt, kann durch Einkürzen des Astes eingegriffen werden und der Ast in den Folgejahren entfernt werden. Schnittwunden direkt über- oder nebeneinander sind im selben Schnittdurchgang zu vermeiden.

ZTV-Baumpflege:

Gute Grundlage mit Ergänzungsbedarf

Die „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Baumpflege, 2017“ (FLL, 2017) sind das maßgebliche Regelwerk für die Baumpflege an Straßen und Wegen. Besonders hervorzuheben: Die Kappung von Starkästen (ab 10 cm Durchmesser) wird

ausdrücklich abgelehnt – ein zentraler Grundsatz für die Vitalität und Lebensdauer von Alleebäumen.

Allerdings beschreibt die ZTV-Baumpflege das Schnittvorgehen in der Jungbaumpflege nur im Ansatz, da sie als Regelwerk keinen Lehranspruch hat.

Gerade in den ersten zwei bis drei Jahrzehnten entscheidet sich, ob sich vitale, standsichere Alleebäume entwickeln. Deshalb sollte ergänzend zum Regelwerk konsequent der Ansatz des selektiven Aufastens verfolgt werden.

Selektives Aufasten an der temporären Krone

Schnitt von oben nach unten

Verhältnis Astdurchmesser zu Stammdurchmesser

1. < 50 %	
2. = 100 %	Ø 2 cm
3. < 50 %	
4. = 50 %	Ø 3,5 cm
5. < 50 %	
6. < 50 %	
7. = 75 %	Ø 3,8 cm
8. = 90 %	Ø 5 cm
9. = 60 %	Ø 4,2 cm
10. = 55 %	Ø 3 cm
11. < 50 %	
12. < 50 %	
13. = 50 %	Ø 5 cm
14. < 50 %	
15. < 50 %	

Erklärung

- 2 bis 2-jähriges Ast
direkt entfernen
- 4 Ast steht zu steil
→ Blattmasse entnehmen
- 7-10 Blattmasse je nach
Verhältnis entnehmen
- 13 passendes Verhältnis
Wundgröße nahe an
kritischem Wert → entfernen
- 14-15 passendes Verhältnis
schwache Äste
nach unten lassen

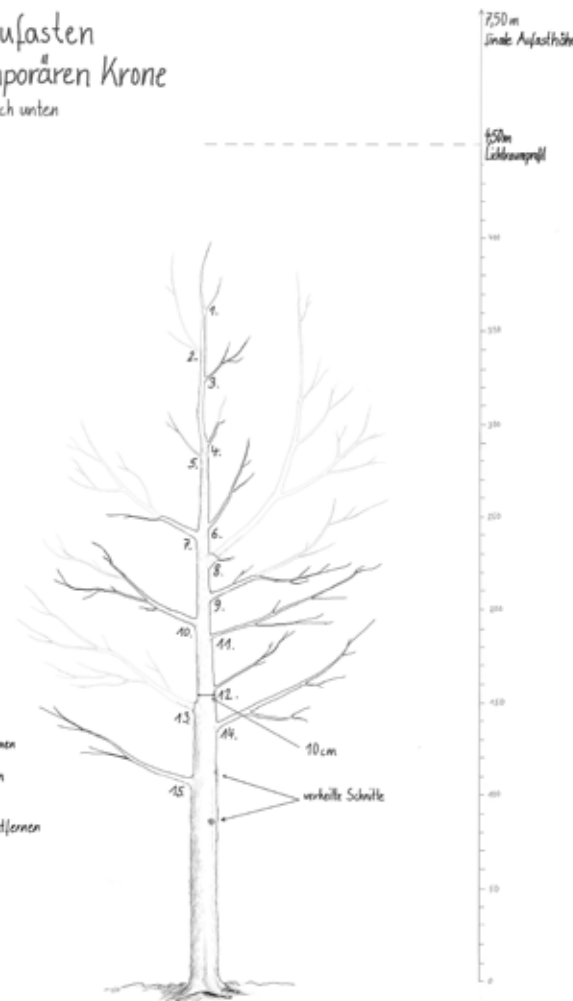


Abb. 39: Selektives Aufasten an der temporären Krone, Zeichnung: Obstbaumschnittschule.



Folgen versäumter Pflege

Viele Kommunen und Straßenbaulastträger haben nicht ausreichend finanzielle Mittel, um in professionelle Jungbaumpflege zu investieren oder ihre Mitarbeitenden entsprechend zu schulen. Das muss sich ändern – auch weil dadurch langfristig Kosten gespart werden können.

Wird der Erziehungsschnitt zu spät oder unsachgemäß durchgeführt, entstehen großflächige Schnittwunden, die der Baum nicht mehr ausreichend abschotten kann. Pilze und Fäulnis breiten sich aus, die Stabilität des Baumes leidet. Die Lebensdauer verkürzt sich deutlich, Sanierungskosten und Ersatzpflanzungen werden unvermeidlich.

Fazit:

Alleen brauchen mehr Pflege in jungen Jahren

Die Zukunft unserer Alleen hängt maßgeblich von einer frühzeitigen, qualifizierten Jungbaumpflege ab. Diese stärkt die Vitalität der Bäume, sichert die Verkehrssicherheit und vermeidet teure Spätschnitte oder Ersatzpflanzungen. Das selektive Aufasten kombiniert mit den Vorgaben der ZTV-Baumpflege, bietet dafür eine praxistaugliche, nachhaltige Grundlage.



Abb. 40: So bitte nicht: große Schnittwunden schwächen den Baum.



Informationsmaterial und Alleendatenbank mit App

Wir möchten auf weiteres Material zum Thema Radwege und Alleen hinweisen. Aus dem Arbeitskreis ist nicht nur ein Teil dieser Publikation entstanden, sondern auch der Flyer „Radwege und Straßengrün im Konflikt“, welchen Sie direkt beim NHB anfordern können. Darauf aufbauend haben wir ein Plakat mit den wichtigsten Punkten aus dem Flyer entworfen, welches auf Anfrage nachproduziert werden kann.

Darüber hinaus tourt die Wanderausstellung „Land der Alleen: Die schönsten und wertvollsten Alleen in Niedersachsen“ weiter durch Niedersachsen und wird demnächst auch auf der Website des NHB ansehbar sein. Die Publikationen aus den vergangenen Projekten sind weiterhin verfügbar, darunter das empfehlenswerte Handbuch „Erfassung – Schutz – Pflege“, erschienen in der Schriftenreihe „Schriften zur Heimatpflege“ wie auch diese Publikation.

Unsere niedersachsenweite Alleendatenbank unter alleen-niedersachsen.de, welche aus den Daten des ersten Alleenprojekts entstand, bietet sowohl Interessierten als auch Planern die Möglichkeit, sich einen Überblick über die Alleen in Niedersachsen zu verschaffen oder aber ganz detailliert einzelne Alleen mit relevanten Daten zu betrachten. Wer mit uns die Kulturlandschaft Niedersachsens erhalten möchte, kann selbst Alleen vor der eigenen Haustür erfassen und an uns melden. Das ist über die Website selbst und die App „Alleen2Go“ möglich, welche über den Google Play Store oder den Apple App Store bezogen werden kann. Nach einer Anmeldung über die Website können mit der App Alleen direkt im Freien erfasst werden. Die App bietet außerdem eine intuitive Baumbestimmungsfunktion.



Abb. 41: Titelseite Flyer „Radwege und Straßengrün im Konflikt“.

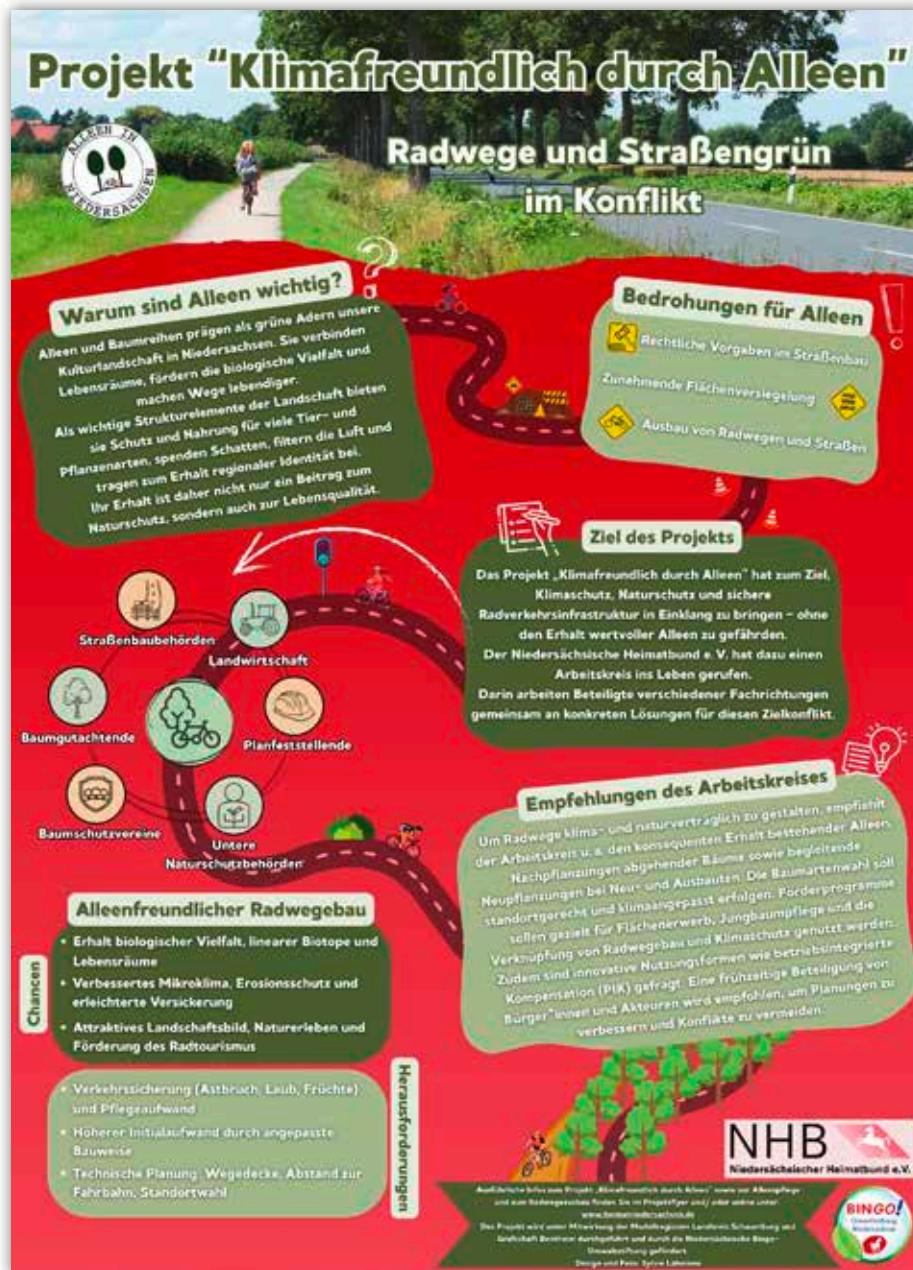


Abb. 42: Plakat zum Projekt.



Abb. 43: Flyer Wanderausstellung „Land der Alleen“.



Abb. 44: Handbuch „Erfassung – Schutz – Pflege“

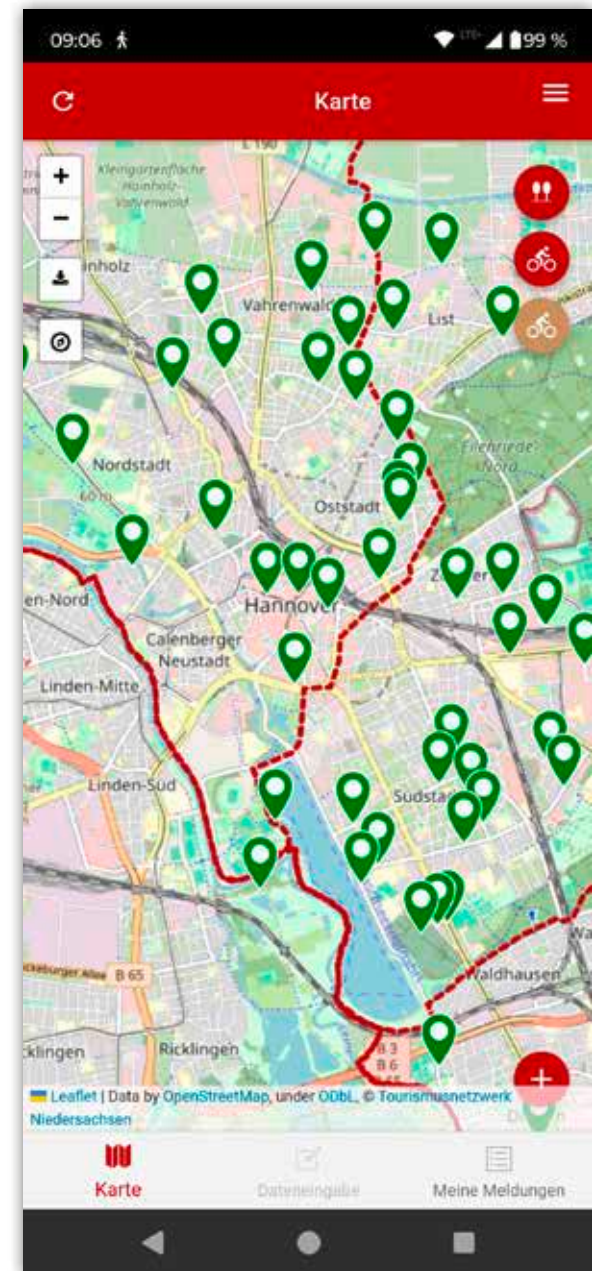


Abb. 45: Alleen2Go-App mit Alleen und Radwegen.



Projekte aus der Kulturlandschaft

WiN 2.0 – Wege in Niedersachsen 2.0.

Im Projekt Wege in Niedersachsen 2.0 des Niedersächsischen Heimatbundes e.V. (NHB) wurden in zwei Modellregionen Konzepte zur Unterhaltung der Wirtschaftswege und zur Förderung der Biotopvernetzung durch die Revitalisierung von Wegeseitenrändern erstellt. In einer weiteren Modellregion wurde die Umsetzung eines solchen Konzepts aus dem Vorgängerprojekt Wege in Niedersachsen begleitet. In den Projekten gelang ein Ausgleich zwischen den wirtschaftlichen Ansprüchen der Landwirtschaft an eine funktionsfähige Infrastruktur, den unterschiedlichen Bedürfnissen der regionalen Bürgerschaft bei der Wegenutzung und den wichtigen Anforderungen von Natur- und Landschaftsschutz mit Blick auf den dringend

benötigten funktionsgerechten Biotopverbund, sowie den notwendigen Artenschutz durch die Wegenetze und die damit verbundenen Strukturen an den Wegeseitenräumen. Die Herausforderungen, welche beim Erstellen solcher Konzepte und der Umsetzung auftauchen und Empfehlungen für einen gerechten Umgang mit ländlichen Wegen werden in der Broschüre dargestellt.

Gartenkultur Westharz

Der Harz befindet sich im Wandel und in der Anpassung an sich ändernde wirtschaftliche, ökologisch-klimatische und gesellschaftliche Rahmenbedingungen. So auch aktuell, wenn man beispielsweise auf die demografischen Entwicklungen, die anstehende Transformation der Fichtenwälder oder die sicherlich auch durch die Pandemie beförderte, neu aufkeimende touristische Nachfrage blickt.

Vor diesem Hintergrund startete Ende 2021 das Projekt „Garten- und Landschaftskultur als Beitrag zur nachhaltigen Regionalentwicklung – Ansätze, Methoden, Übertragbarkeit“, um diese Veränderungen bis 2024 positiv zu unterstützen. Der Niedersächsische Heimatbund e. V. hat an der Entwicklung der Aufgabenstellung mitgewirkt und die Projektträgerschaft übernommen. Konzeptionell aus der LEADER-Region Westharz hervorgegangen, bietet das Projekt die Möglichkeit, einzelne Vorhaben mit finanzieller Unterstützung auch über LEADER in der aktuellen Förderperiode zu realisieren.



Abb. 46: Broschüre zum Projekt WiN 2.0.



Abb. 47: Abschlussbericht Projekt Gartenkultur Westharz

Spurensuche Niedersachsen Digital

Bereits seit 1999 erfasst der Niedersächsische Heimatbund e. V. (NHB) unter Mitwirkung ehrenamtlich engagierter Personen historische Kulturlandschaftsteile und dokumentiert sie mit dem Ziel, ihrem schleichenden Verlust entgegenzuwirken.



Zahlreiche Projekte richteten sich seitdem an kulturhistorisch oder naturkundlich interessierte Bürgerinnen und Bürger, die sich für den schonenden und bewussten Umgang mit Kulturlandschaft und Geschichte ihrer Heimat einsetzen und zum nachhaltigen Schutz von Kulturlandschaftsteilen beitragen wollen.

Der Erhalt von historischen Kulturlandschaftsteilen leistet einen entscheidenden Beitrag zur Sicherung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbilds.

Es handelt sich dabei oft um strukturgebende und vernetzende Elemente (Alleen, Hecken und Wege), Kleingewässer (ehemalige Ton- oder Rottekuhlen) oder andere artenreiche Biotope, aber auch Bauwerke wie Stauwehre, Eiskeller oder Feldscheunen.

Der NHB will möglichst alle historischen Kulturlandschaftsteile in Niedersachsen erfassen, die potentiell erhaltenswert sind und bislang in der Regel nicht von amtlichen Institutionen erfasst werden. Erhaltenswert sind sie, wenn sie kulturhistorisch bedeutend sind oder eine Bedeutung für das Heimatgefühl haben, wenn sie einen Eindruck des früheren Landschaftsbildes vermitteln oder regionaltypisch sind. Dabei sind vor allem drei Kriterien entscheidend: Die Objekte sollen sichtbar sein. Sie sollen historisch sein, was bedeutet, dass sie in dieser Form und Funktion heute nicht mehr angelegt werden. Und sie müssen von Menschen geschaffen sein, also keine Naturphänomene darstellen.

Im Projekt „Spurensuche Niedersachsen Digital“ (2020–2023) wurde eine App entwickelt, mit der die Erfassungsarbeit im Gelände erleichtert und die weitere Bearbeitung der Meldungen vereinfacht wird.

Die Spurensuche-App steht im Google-Playstore zum kostenlosen Download bereit. Entwickelt wurde sie von KIG (Kulturlandschaft und Informatik GmbH) und ist verfügbar für alle Android-Versionen.



Abb. 48: Flyercover Spurensuche Niedersachsen Digital.



Abb. 49: Handbuch zur KLEKs und Spurensuche-App.

Nach Projektende erschien abschließend ein Handbuch zur Handhabung der Spurensuche-App. Es soll Interessierten dabei helfen, sich an der Dokumentation zu beteiligen und auf diesem Wege zum Erhalt schützenswerter Kulturlandschaftsteile beizutragen.

Weiterführende Informationen

Niedersächsischer Heimatbund e. V.

Der Niedersächsische Heimatbund ist im Bundesland Niedersachsen die Dachorganisation örtlicher Heimat-, Geschichts-, Museums- und Bürgervereine, der Kreisheimatbünde, einschlägiger Regional- und Fachverbände sowie in der Heimatpflege tätiger Vereinigungen, Initiativen und Gemeinschaften.

Der NHB ist ein nach § 63 des Bundesnaturschutzgesetzes anerkannter Verband und wird bei naturschutzrechtlichen Verfahren (Unterschutzstellungen, Planungs- und Genehmigungsverfahren) schriftlich und mündlich angehört. Diese Beteiligung nimmt der NHB zusammen mit seinen Mitgliedern und Freunden wahr.



<https://niedersaechsischer-heimatbund.de/>

Alleen in Niedersachsen

Mit Unterstützung der Niedersächsischen Bingo-Umweltstiftung (NBU) wurden die „500 schönsten und wertvollsten Alleen Niedersachsens“ gesucht. Mit Ende des Projekts 2018 konnten schließlich rund 2.000 Alleen in der Datenbank des NHB erfasst und charakterisiert werden. So entstand erstmals eine repräsentative Übersicht der niedersächsischen Alleen-

landschaft. Rund 1.000 Alleen wurden als wertvoll für die Kulturlandschaft und den Naturhaushalt bewertet. Niedersachsen ist ein Land der Alleen!



<https://alleen-niedersachsen.de/start>

Niedersächsische Bingo-Umweltstiftung

Die Niedersächsische Bingo-Umweltstiftung (NBU) wurde 1989 zum Zweck der Förderung von Projekten zugunsten der Natur, der Umwelt, der Entwicklungszusammenarbeit und der Denkmalpflege gegründet. Grundlagen der Förderung sind Nachhaltigkeit, ehrenamtliches Engagement und Praxisnähe. Aus dem bei der Stiftung als Sondervermögen geführten Emsfonds resultiert als weiterer Zweck die Verbesserung der ökologischen Gesamtsituation im Ems-Dollart-Gebiet.

Die Stiftung fördert Projekte in Niedersachsen. Länderübergreifende Projekte mit niedersächsischer Beteiligung können ebenfalls gefördert werden.



<https://www.bingo-umweltstiftung.de/>

Landkreis Schaumburg

Amt für Naturschutz

Der Landkreis Schaumburg hat die Aufgabenbereiche Wald und Naturschutz in einem Amt zusammengefasst.

Ziel der Arbeit des Naturschutzamtes ist es, die Artenvielfalt der heimischen Tier- und Pflanzenwelt, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und die Schönheit von Natur- und Landschaft auch für folgende Generationen zu schützen und zu entwickeln.



<https://www.schaumburg.de/Kreisverwaltung/Organigramm/Amt-f%C3%BCr-Naturschutz/>

Landkreis Grafschaft Bentheim

Kreisstraßen und Mobilität

Zuständig für die Unterhaltung und Verwaltung der Kreisstraßen, sowie weiterer Mobilitätsbelange. Dazu führt der Landkreis im Jahr 2025 eine Mobilitätsbefragung zur Nahverkehrsplanung durch, um Bürger, Initiativen, Schulen und Unternehmen an der Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte teilhaben zu lassen.



<https://www.grafschaft-bentheim.de/grafschaft/buergerservice/?ansicht=einrichtung&eintrag=26>



Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr betreut die Bundes- und Landesstraßen sowie einen Teil der Kreisstraßen im Land Niedersachsen. Hinzu kommt ein ausgedehntes Radwegenetz. Die Landesbehörde ist zuständig für Planung sowie Um- und Ausbaumaßnahmen auf diesen Straßen.



<https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/>

Braunlager Bäume e. V.

Wachstum – Atemraum – Maigrün– Jahreszeiten– Lebendigkeit – Bewegung im Wind – Herbstlaub – Eiskristalle – Schattenspende – bester Freund – Kindheit – Schutzraum – Ruheplatz – Tiere – Früchte – Zapfen – Äste – Sturm

All dies und noch viel mehr verbinden wir mit Bäumen. Ohne Bäume können wir nicht leben und lieben, nicht fühlen und nicht atmen.

Darum setzen wir uns ein.

Denkst Du genauso?

Dann mach einfach mit.



<https://www.braunlager-baeume.de/>

BaumLand-Kampagne

Die BaumLand-Kampagne engagiert sich auf politischer Ebene für eine bessere Förderung von Gehölzen in der Landschaft. Außerdem setzt BaumLand gezielt auf Bewusstseinsbildung – im Kontakt mit Kommunen, mit Ausbildungsstätten der Baumpflege und in der Agroforst-Community.

Unsere Förderdatenbank, Empfehlungen für die Förderung und den Erhalt von Alleen und Baumreihen, sowie unsere Veranstaltungsangebote sind zu finden unter www.baumland-kampagne.de.

Skript und Poster zum selektiven Aufasten der Obstbaumschnittschule in Kooperation mit der BaumLand-Kampagne



www.baumland-kampagne.de

Tageskurse „Selektives Aufasten“ der Obstbaumschnittschule

- 02.06.2026 – Erfurt Büßleben (TH)
- 07.07.2026 – Naturpark Hüttener Berge (SH)



www.obstbaumschnittschule.de

Landwirtschaftskammer Niedersachsen Fachbereich Klima, Natur, Ressourcenschutz, Biodiversität

Der Bereich Naturschutz und Biodiversität bietet Fachinformationen, Beratungsangebote und Dienstleistungen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen rund um die Themen Biodiversität, invasive Arten, Kompensationsmanagement und Naturschutzrecht an.



https://www.lwk-niedersachsen.de/lwk/thema/887_Naturschutz_Biodiversit%C3%A4t



Danksagung

Seit gut 10 Jahren beschäftigt sich der NHB mit den Alleen in Niedersachsen, ihrer Online-Erfassung in einer öffentlich frei zugänglichen Datenbank sowie der Werbung für ihren Schutz und ihre Pflege. Viele Menschen haben sich in dieser Zeit mit großem Engagement daran beteiligt und wirken teilweise weiter tatkräftig mit. Ihnen allen gilt unser herzlichster Dank!

Ausdrücklich sei allen im Grußwort des NHB-Geschäftsführers genannten Projektverantwortlichen an dieser Stelle noch einmal gedankt. Sie haben mit viel Einsatz zum Erfolg der Projekte beigetragen, indem sie Interessierte zusammenbrachten, den Prozess moderierten und die technischen Möglichkeiten zur Erfassung und Dokumentation der niedersächsischen Alleen schufen und weiterentwickelten.

Auch am nun zu Ende gegangenen NHB-Projekt „Klimafreundlich durch Alleen“ waren wieder viele Engagierte beteiligt, sowohl ehrenamtliche Alleepatinnen, wie auch Baumkontrolleurinnen und Planfeststellende sowie Behörden, Vereine und Institutionen. Nur durch die breite Akzeptanz und die Unterstützung vor Ort konnte das Projektvorhaben gelingen und zum Erfolg geführt werden.

Dankbar sind wir darum für die gute Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen in den Modellregionen Landkreis Schaumburg und Landkreis Grafschaft Bentheim sowie mit der Landwirtschaftskammer Niedersachsen und der UNB Minden-Lübbecke. Die TourismusMarketing Niedersachsen GmbH stellte

dankenswerter Weise ihre Radwege-Daten für die Alleedatenbank zur Verfügung. Hervorzuheben ist auch die vertrauensvolle und gute Zusammenarbeit mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr und ihren regionalen Geschäftsbereichen, als zuständige Behörde für das „Straßenbegleitgrün“.

Große Unterstützung bekamen wir vom Verein Braunlager Bäume und vor allem der BaumLand-Kampagne des Fördervereins bäuerliche Landwirtschaft e.V. Auch dafür sei hier ganz herzlich gedankt.

Unser besonderer Dank gebührt Stephan Lahmann, geb. Plücker, für seinen unermüdlichen Einsatz und seinen Anteil am Gelingen des Projektes. Er hat mit viel Geduld das Projekt vorangetrieben, die Arbeitskreise einberufen und geleitet sowie mit seinem technischen Knowhow insbesondere die Erfassungs-App und die Alleen-Datenbank weiterentwickelt. Darüber hinaus hat er mit seiner Abschlusspublikation eine anschauliche Übersicht von gut und schlecht umgesetzten Radwegelösungen an Alleen vorgelegt. Sie möge als praktische Arbeitshilfe dazu beitragen, dass die Neuanlage von Radwegen nicht auf Kosten der Alleen geschieht, sondern vor Ort verträgliche Lösungen gefunden werden. Auf diese Weise hätte das NHB-Projekt „Klimafreundlich durch Alleen“ auch nach seinem offiziellen Ende nachhaltige Relevanz.

Ideen für Folgeprojekte gibt es bereits, die sich dann vertiefend mit der Funktion zur Biotopvernetzung und Einbindung von Alleen in Agroforstsysteme

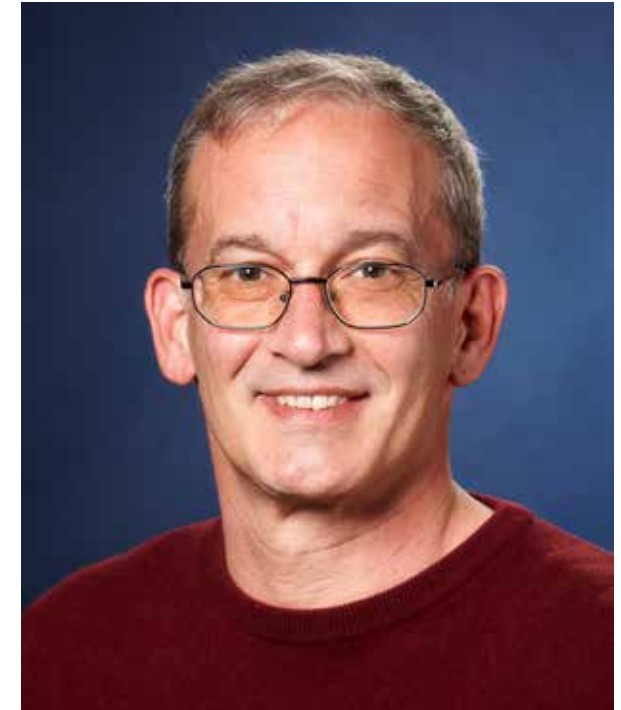


Abb. 50: Florian Friedrich

me beschäftigen sollen. Auch die Bereitstellung der Alleendatenbank über behördliche Systeme wird ein Thema für den NHB sein. Mit weiterhin solch engagierter Hilfe wird dies gelingen.

Florian Friedrich, stellv. NHB-Geschäftsführer



Abb. 51: „Waller Ring“ in Bremen: Radwege unter Alleeebäumen im Stadtraum bei großzügiger Flächenverteilung.

Bildnachweis

Titelbild: Reinhard Bartels

Abb. 1: Marlies Linnemann

Abb. 2: Thomas Krueger

Abb. 3: Niedersächsischer Heimatbund e.V.,
Kartengrundlage OpenStreetMap

Abb. 4: Niedersächsischer Heimatbund e.V.

Abb. 5: Niedersächsischer Heimatbund e.V.

Abb. 6: OpenStreetMap

Abb. 7: OpenStreetMap

Abb. 8: Klaus Todtenhausen

Abb. 9: Vera Geissler

Abb. 10: Michael Grolm

Abb. 11: Charlotte Cremer

Abb. 12: Landkreis Schaumburg

Abb. 13: Vera Geissler

Abb. 14: Landkreis Schaumburg

Abb. 15: Landkreis Schaumburg

Abb. 16: Landkreis Schaumburg

Abb. 17: Landkreis Schaumburg

Abb. 18: Landkreis Schaumburg

Abb. 19: LandkreisGrafschaft Bentheim

Abb. 20: LandkreisGrafschaft Bentheim

Abb. 21: OpenStreetMap

Abb. 22: Stadt Nordhorn

Abb. 23: Stadt Nordhorn

Abb. 24: Stadt Nordhorn

Abb. 25: Dr. Clemens Heidger,
Kartengrundlage Landesamt für Geoinformation und
Landesvermessung Niedersachsen

Abb. 26: Dr. Clemens Heidger

Abb. 27: Dr. Clemens Heidger

Abb. 28: Dr. Clemens Heidger

Abb. 29: Dr. Clemens Heidger

Abb. 30: Dr. Clemens Heidger

Abb. 31: Dr. Clemens Heidger

Abb. 32: NLStBV Osnabrück

Abb. 33: NLStBV Osnabrück

Abb. 34: NLStBV Osnabrück

Abb. 35: Dr. Ansgar Hoppe

Abb. 36: Landkreis Diepholz

Abb. 37: Axel Heinze

Abb. 38: Michael Grolm

Abb. 39: Michael Grolm

Abb. 40: Michael Grolm

Abb. 41: Niedersächsischer Heimatbund e.V.

Abb. 42: Niedersächsischer Heimatbund e.V.

Abb. 43: Niedersächsischer Heimatbund e.V.

Abb. 44: Niedersächsischer Heimatbund e.V.

Abb. 45: Niedersächsischer Heimatbund e.V.

Abb. 46: Niedersächsischer Heimatbund e.V.

Abb. 47: Niedersächsischer Heimatbund e.V.

Abb. 48: Niedersächsischer Heimatbund e.V.

Abb. 49: Niedersächsischer Heimatbund e.V.

Abb. 50: Florian Friedrich

Abb. 51: Qais Sadozai

Abb. 52: Stephan Lahmann

Rückseite: s. Abb. 20, Abb. 8, Abb. 22

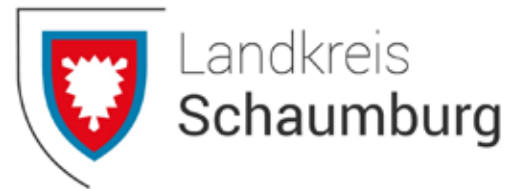
Titelbild: Doppelallee an der Sundernstraße,
Abbensen, Reinhard Bartels





Abb. 52: Stephan Lahmann.

Stephan Lahmann (ehem. Plücker), Jahrgang 1995, arbeitete beim Niedersächsischen Heimatbund e.V. als Projektleiter des Bingo-Projekts „Klimafreundlich durch Alleen“. Durch seine Ausbildung als Fachinformatiker für Systemintegration und den Studiengang Biologische Diversität und Ökologie an der Georg-August-Universität Göttingen betrachtet er Umweltthemen auch durch die technische Brille.





Klimafreundlich durch **Alleen**

