

Eine Allee für den Saar-Radweg

Ein Beitrag zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und zum nachhaltigen Tourismus



Inhaltsverzeichnis

1	Der Hintergrund	3
2	Die Idee	4
3	Die Benefits	8
	3.1. Tourismusförderung	8
	3.2. Verkehr	8
	3.3. Klimaschutz	9
	3.4. Lärmschutz	9
	3.5. Luftreinhaltung	9
	3.6. Ökologie	9
	3.7. Gewässerschutz	10
	3.8. Soziale Aspekte	10
4	Die Referenzen	11
5	Die Finanzierung	11
6	Die Fragen und Probleme	12
7	Die Vorgehensweise	13
8	Die Vision	13

1. Der Hintergrund

Radfahren und noch mehr Radtourismus sind saisonalen Bedingungen unterworfen. War es früher der Regen, der Menschen mitunter vom Radfahren abgehalten hat, so sind mittlerweile Hitze und Sonneneinstrahlung zu Problemen geworden. Gerade Menschen, die unter Herzkreislaufbeschwerden leiden und denen Ärzte deshalb oft empfehlen, Rad zu fahren, werden dadurch beeinträchtigt. Gerade im Südwesten Deutschlands und damit auch im Saarland, gehören sie doch zu den heißesten Regionen Deutschlands.¹ Und es ist kein Ende in Sicht, denn Hitzewellen drohen in Zukunft „noch häufiger, länger und heißer“² zu werden. Laut dem Meteorologen Karsten Schwanke wird das Saarland von dieser Entwicklung besonders betroffen, „deutlich stärker (...) als andere deutsche Regionen, vor allem in den tief eingeschnittenen Tälern der Mosel und Saar.“³

Diese Einschätzung findet ihren Niederschlag im Ende Juli 2025 der Öffentlichkeit präsentierten Klimaschutzkonzept der Landesregierung: „Zum einen steigen die Jahresmitteltemperaturen; die Sonnenscheindauer, die Anzahl der Sommertage (Maximum der Lufttemperatur $\geq 25\text{ °C}$) und der heißen Tage (Maximum der Lufttemperatur $\geq 30\text{ °C}$).“⁴

Hitze hält viele Menschen vom Radfahren ab, dabei tut Bewegung immer gut. Beim Radfahren schwitzt man – trotz kühlendem Fahrtwind. Es wird deshalb so wenig Kleidung getragen wie möglich, bevorzugt fährt man in kurzen Hosen und kurzärmelig. Der Nacken liegt frei, Ohren und Nase sind ebenfalls ungeschützt. Schweiß und Sonnencreme bilden eine klebrige Mischung. Die Hautkrebsgefahr steigt. Im Schatten zu radeln, ist bei sommerlichen Temperaturen hingegen ausgesprochen angenehm.



Entlang der A620 verläuft der Saar-Radweg auf vielen Abschnitten in der prallen Sonne

¹ Vgl. https://www.saarbruecker-zeitung.de/nachrichten/heissester-tag-2025-burbach-auf-platz-vier-unwetter-am-abend_aid-130360615 (zuletzt besucht am 3.7.2025).

² Stefan Muthers, Deutscher Wetterdienst, in der „Tageszeitung“ vom 1.7.2025, S. 8.

³ Saarbrücker Zeitung vom 18.7.2025, S. C5.

⁴

https://www.saarland.de/SharedDocs/Downloads/DE/mukmav/klima/dl_ksk_final.pdf?__blob=publicationFile&v=2, S. 25 (zuletzt besucht am 20.8.2025).

Wenn nun bei Hitzewellen Ärzte dazu raten, „jede körperliche Aktivität im Freien zu vermeiden“⁵, dann läuft etwas schief. Ist es nicht eine fast absurde Welt, wenn diejenigen, die durch die Nutzung eines verkehrsökologisch wertvollen Verkehrsmittels zum Klimaschutz beitragen, Einschränkungen hinnehmen sollen, wohingegen diejenigen, die in Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ihren Beitrag zum existenzbedrohenden Klimawandel leisten, einfach die Klimaanlage in ihrem Auto einschalten?

Da dem Tourismus im Saarland angesichts des Strukturwandels bzw. der Transformation immer größere Bedeutung zukommt,⁶ muss sich die saarländische Tourismuswirtschaft den Folgen des Klimawandels, deren eine die steigenden Temperaturen sind, stellen.⁷ Die radtouristische Infrastruktur sollte den veränderten Wetterlagen und insbesondere dem Hitzestress angepasst werden. Der Rat, bei Hitze mehr zu trinken, ist richtig, verlagert das Problem aber auf die individuelle Ebene.

2. Die Idee

Ob der Klimawandel noch gestoppt werden kann, ist fraglich. Deshalb richtet sich die Aufmerksamkeit längst auch auf Klimaanpassungsmaßnahmen. Eine solche Maßnahme stellt die hier vorgestellte Allee entlang des Saar-Radweges dar. Eine Allee beschattet den Weg, ihre Bäume verdunsten bei hohen Temperaturen Wasser, wodurch die Umgebung zusätzlich abgekühlt wird – der Radweg wird zum kühlen Ort.

Der Saar-Radweg ist der wichtigste und am stärksten frequentierte Radweg des Saarlandes. Für das Jahr 2016 wurden in Saarbrücken in der „Radverkehrsanalyse Saarland 2016“ über 260.000 Radfahrer:innen errechnet.⁸ Zwischen Saarbrücken und Völklingen ist er deckungsgleich mit dem Saarland-Radweg und der Veloroute SaarLorLux.

Eine Verlegung des Saar-Radweges auf parallele Wege, die bereits heute mehr Schatten bieten, ist im hochverdichteten Saar-Tal kaum möglich.

Alleen sind bereits seit dem Altertum bekannt. Die Projekt-Idee greift insbesondere das von Frankreich zu Beginn des 19. Jahrhunderts in Europa umgesetzte napoleonische

⁵ Dr. Michael Kulas, Vorsitzender des saarländischen Hausärzteverbandes, am 1.7.2025 in der „Saarbrücker Zeitung“, S. A1.

⁶ https://www.saarland.de/mwide/DE/downloads/wirtschaft/tourismus/tourismuskonzeption_2025.pdf (zuletzt besucht am 20.7.2025).

⁷ https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_117-2021_folgen_des_klimawandels_fuer_den_tourismus_in_deutschland_0.pdf (zuletzt besucht am 14.7.2025).

⁸ Diese Zahl wurde am 22.6.2017 auf der Pressekonferenz, bei der die Ergebnisse der Analyse präsentiert wurden, genannt.

Alleenprogramm auf. In seinem Rahmen wurden aus militärischen Zwecken die Nationalstraßen mit schattenspendenden Alleebäumen bepflanzt.⁹

Die Verkehrsministerkonferenz hat im Mai 2022 die Bedeutung von Alleen betont und sich für die Neuanlage von Alleen eingesetzt.¹⁰

Lange Streckenabschnitte des Saar-Radweges verlaufen in der prallen Sonne. Alleebäume ließen die Fahrt zu einem wesentlich angenehmeren Unterfangen werden. Das Saarland sollte deshalb zusammen mit den Anrainerkommunen ein Alleenprogramm für den Saar-Radweg auflegen. Das Saarland lag im Jahr 2024 mit einer Gesamtlänge seiner Alleen von 17 km auf dem letzten Platz im Vergleich der Flächenländer.¹¹

Viele bereits vorhandene Baumreihen stehen auf der nördlichen Seite des Saar-Radweges zur Saar hin und spenden deshalb kaum Schatten. Wichtig ist die Pflanzung von Bäumen vor allem auf der Südseite des Weges in Richtung der Autobahn. Schon jetzt befinden sich auf diesen nur wenige Meter messenden (bzw. breiten) Bereichen zwischen Radweg und Autobahn Büsche und Bäume. Daher sind Einwände aus Gründen des Erhalts des Landschaftsbildes nicht zu erwarten. Im Gegenteil: Alleen werden gemeinhin als landschaftsästhetisch wertvoll empfunden.

Erste Sichtungen zeigten, dass selbst an Stellen, wo nur ein sehr schmaler Grünstreifen zwischen dem Radweg und einer Straße existiert, Bäume wachsen konnten.



Schmaler, mit Bäumen bewachsener Grünstreifen zwischen einer Stützmauer und der Eisenhütter Allee in Saarlouis.

⁹ Ausführlicher zur Geschichte und Systematik von Alleen:

<https://www.bundestag.de/resource/blob/413718/WD-1-143-05-pdf.pdf> (zuletzt besucht am 20.7.2025).

¹⁰ https://www.alleenschutzgemeinschaft.de/fileadmin/user_upload/pdf/Beschluss_6.6_der_VMK_4.-5-5.2022.pdf (zuletzt besucht am 23.7.2025).

¹¹ VCD-Magazin fairkehr, 4/2024, S. 20.

Auch landwirtschaftlich intensiv genutzte Areale wie die Lisdorfer Au bei Saarlouis werden immer wieder von Naturschutzflächen durchbrochen, welche die Möglichkeit zur Bepflanzung mit Bäumen bieten.



Kleine Naturschutzgebiete unterbrechen landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Auf vielen Abschnitten des Weges stehen bereits einzelne Bäume. Hier sollte nachverdichtet werden.



Zwischen Autobahn und Saar-Radweg stehen bereits vereinzelt Bäume. Diese Fläche auf Höhe Dillingen bietet Platz für weitere Bäume.

Beschattet werden sollten zudem die Rastplätze für Spaziergänger:innen und Radfahrer:innen. Als nicht ausreichend erscheint nach wie vor die Zahl der Rastplätze entlang des Saar-Radwegs, die Ruhe- und Entwärmungspausen ermöglichen. In die Planungen einzubeziehen ist darüber hinaus die Anlage von Trinkbrunnen.



Auf kurzen Abschnitten spenden schon heute Platanen entlang des Saar-Radwegs (hier in Alt-Saarbrücken) Schatten.

Für den Bereich der Landeshauptstadt enthält das am 27. Mai 2025 vom Saarbrücker Stadtrat verabschiedete Klimaanpassungskonzept bereits Überlegungen, die in diese Richtung gehen. Laut diesem Konzept sollen „Grüne Stadtwege klimawandelgerecht“ gestaltet und „Maßnahmen zur klimaangepassten Straßenraumgestaltung prioritär“ umgesetzt werden. Explizit angesprochen werden Fuß- und Radverkehr: „Umso wichtiger ist es, vor allem in den thermisch hoch belasteten Siedlungsbereichen, die Bewegungsräume des Fuß- und Radverkehrs klimaangepasst zu gestalten. Dies bedeutet in erster Linie eine Verschattung durch großkronige Bäume.“¹²

In § 5 des Saarländischen Klimaschutzgesetzes (SKSG) finden sich in Absatz 2 die für das Saarland relevanten Handlungsfelder: „Bei der Umsetzung von Klimaanpassungsmaßnahmen kommt den Handlungsfeldern menschliche Gesundheit, Bauwesen, Wasserhaushalt sowie Wasserwirtschaft, Boden, biologische Vielfalt, Land- und Forstwirtschaft sowie Verkehr und Verkehrsinfrastruktur eine besondere Bedeutung zu.“ Das Projekt einer Allee für den Saar-Radweg zählt gleichzeitig auf mehrere dieser Handlungsfelder ein.

Da Bäume bekanntlich nur langsam wachsen, handelt es sich um ein Projekt mit einem langfristigen Zeithorizont von circa dreißig Jahren. Umso dringlicher ist ein baldiger Projekt-Start.

¹² Zitate aus: <https://www.saarbruecken.de/media/download-6839b067b4c90> (zuletzt besucht am 2.7.2025), S. 77-78.

3. Die Benefits

Eine Allee entlang des Saar-Radweges generiert eine Vielzahl von positiven Effekten.

3.1. Tourismusförderung

Das Saarland profiliert sich als Radreiseregion, die den Klimawandel und Klimaanpassungsmaßnahmen im Blick hat und sich um das Wohl ihrer Gäste auf ihrem wichtigsten Radweg kümmert.

Das Umweltbundesamt stellt dazu fest: „Eine Beschattung von Wegen und damit verbundener Infrastrukturen stellt also einen Faktor für die Zufriedenheit mit dem touristischen Aufenthalt und eine eventuelle Weiterempfehlung dar.“¹³



*Reiseradler im
kühlen Schatten
entlang der Saar*

Der Saar-Radweg ist ein attraktives Ziel, das relativ bedenkenlos, auch bei heißem Wetter, von Radtouristen angesteuert werden kann, z.B. aus den nicht weit entfernt liegenden Ballungszentren des Rhein-Main-Gebietes und des Oberrheingrabens.

3.2. Verkehr

Auch für Berufspendler, die den Saar-Radweg zum Pendeln von und zur Arbeitsstelle nutzen, und Spaziergänger*innen brächte dies einen großen Gewinn. Die Nutzung des Fahrrades in Alltag und Freizeit innerhalb des Verdichtungsraum entlang der Saar wird gestärkt.

¹³ <https://www.umweltbundesamt.de/beschattung-von-wegen-gegen-zunehmende-hitze#okologische-aspekte> (zuletzt besucht am 14.7.2025).



*Kind am Saar-
Radweg bei
Hostenbach*

Insbesondere für Familien mit Kindern stellt ein beschatteter, nicht aufgeheizter, autofreier und flacher Radweg eine optimale Möglichkeit dar, den Kindern den Spaß am Radfahren zu vermitteln.

3.3. Klimaschutz

Radverkehr ist sehr schadstoffarm. Auch wenn es eine Banalität ist: Radverkehr ist Verkehr und auch touristischer oder Freizeit-Verkehr ist Verkehr. Der Verkehrssektor trägt mit etwa 20 Prozent zur Emission von Treibhausgasen bei.

Bäume binden das atmosphärische CO₂ in ihrer pflanzlichen Biomasse.

3.4. Lärmschutz

Die neue Vegetation trägt dazu bei, die Lärmbelastung im Saar-Tal zu vermindern.

3.5. Luftreinhaltung

Bäume filtern Feinstaub und Abgase aus der Luft. Ein nicht unwesentlicher Aspekt, verläuft der Saar-Radweg doch auf langen Streckenabschnitten unmittelbar neben der Autobahn.

3.6. Ökologie

Bäume und Hecken bilden Biotop und verbinden Biotop. Eine Allee ist Lebensraum und Nahrungsquelle für Tiere, Flechten, Moose und Pflanzen. Verschiedene Vogelarten wie Neuntöter und Rotmilan sowie Fledermausarten können hier Unterschlupf finden.¹⁴

¹⁴ <https://www.bund.net/themen/aktuelles/detail-aktuelles/news/von-napoleon-bis-heute-obstbaumalleen-und-ihre-bedrohung/> (zuletzt besucht am 20.7.2025)

Fließgewässernahe Gehölze stellen natürliche Schwemmholtz-Rückhaltestrukturen dar. Angeschwemmtes Totholz ist für manche Arten genauso wichtig, wie das Wasser selbst.

3.7. Gewässerschutz

Bäume beschatten auch die Saar und reduzieren damit deren Temperatur. Ebenfalls reduziert wird dadurch die Verdunstung.¹⁵ Bäume filtern Müll aus dem Wasser.



Auch wenn es unschön aussieht – Ufergehölze filtern bei Hochwasser Plastikmüll aus dem Fluss

3.8. Soziale Aspekte

Hitzeschutz ist besonders für vulnerable Gruppen (Senioren, die oft gesundheitlich vorbelastet sind, und Kleinkinder) wichtig.



Auf dem Saar-Radweg sind alle unterwegs – Schnelle und Langsame, Sichere und Unsichere, Junge und Ältere

4. Die Referenzen

Im Brandenburgischen Teil der Lausitzer Seen wurde im Juli 2025 Deutschlands erster klimaangepasster Radweg eröffnet. Die Route wurde eigens so ausgesucht, dass sie als „kühle Spur“ auch bei Hitze gut zu bewältigen ist.¹⁶

Die Stadt Wien plant mittlerweile bei ihren Radwegprojekten die Pflanzung von Bäumen mit. Es entstehen „klimafitte“ Fahrradstraßen und „Klimahighways“, die von zahlreichen Bäumen und Hochstammsträuchern gesäumt werden.¹⁷

Die Stadt München pflanzt neben zwei neuen Radwegen in der Schwabinger Rheinstraße 22 Bäume, um die Straße optisch aufzuwerten und zu beschatten.¹⁸

Entlang der neuen 7,5 Kilometer langen Radschnellverbindung zwischen Vellmar und Kassel, die vom Land Hessen gefördert wird, werden Baumpflanzungen für eine Beschattung des Geh- und Radweges sorgen.¹⁹

In Stuttgart wird der Bau des Radschnellweges von der Pischekstraße bis zur Geroksrue durch die Pflanzung von 64 neuen Bäumen begleitet. Diese Maßnahme soll die Luftqualität und die Biodiversität verbessern sowie für eine angenehme Beschattung der Strecke sorgen.²⁰

5. Die Finanzierung

Die Finanzierung des langfristig zu planenden Projekts kann aus verschiedenen Geldquellen erfolgen. Durch Mitmachaktionen können Personalmittel eingespart werden.

- Aktionsprogramm Natürlicher Klimaschutz (ANK) des Bundesumweltministeriums²¹
- Interreg B-Mittel, da der Saar-Radweg grenzüberschreitend verläuft²²
- Tourismus-Mittel des Landes
- Etats für Klimaanpassungsmaßnahmen

¹⁶ <https://www.lausitzerseenland.de/de/erleben/radfahren/thematische-tagestouren/artikel-kuehle-spur-auf-schattigen-wegen-durch-die-lausitzer-seenlandschaft.html> (zuletzt besucht am 20.7.2025).

¹⁷ <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/radwegoffensive-2025.html> (zuletzt besucht am 14.7.2025).

¹⁸ <https://ru.muenchen.de/2025/87/Mehr-Verkehrssicherheit-Umbau-der-Rheinstrasse-beginnt-118190> (zuletzt besucht am 14.7.2025).

¹⁹ <https://wirtschaft.hessen.de/presse/verkehrsminister-mansoori-erfreut-ueber-baufortschritt-der-radverbindung-von-vellmar-nach-kassel> (zuletzt besucht am 14.7.2025).

²⁰ <https://allris.stuttgart.de/vo020?VOLFDNR=1004109&refresh=false> (zuletzt besucht am 14.7.2025).

²¹ <https://www.bundesumweltministerium.de/natuerlicher-klimaschutz/foerderung> (zuletzt besucht am 2.7.2025).

²² <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2022/interreg-klima-ressourcenschutz-dl.pdf> (zuletzt besucht am 2.7.2025).

- Aktionsplan zum Schutz der Menschen im Saarland vor Hitze²³
- Klimakompensation (Wer mit dem Auto zu seinem Radurlaub anreist ...)
- Baumsponsoring
- Baumpflege-Patenschaften
- Mitmachaktionen
- Bürgerprojekt²⁴
- Kooperation mit Umweltverbänden

6. Die Fragen und Probleme

Selbstverständlich stellen sich auch zahlreiche Fragen und Probleme im Zusammenhang mit einem derart großen und zeitlich sehr gestreckten Vorhaben.

- Es wird Abschnitte geben, auf denen keine Baumpflanzung möglich sein wird. Umso wichtiger ist die Beschattung dort, wo es möglich ist.
- Es ist eine Abstimmung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt, der Autobahn GmbH und anderen Anrainern nötig.
- Grundstücksfragen müssen geklärt werden.
- Wurzelaufbrüche können die Oberfläche des Radweges schädigen.
- Parallel zum Radweg verlaufende Hochspannungsleitungen beschränken die Höhe der gepflanzten Bäume (Einhaltung des Lichtraumprofils).
- Neben dem Radweg verlaufende Leitungen (Gas, Wasser) müssen berücksichtigt werden.



Im Verdichtungsraum an der Saar verlaufen verschiedene Versorgungsleitungen parallel zum Fluss und zur Autobahn

²³ https://www.saarland.de/SharedDocs/Downloads/DE/masfg/gesundheit/dld_saarsmh.pdf (zuletzt besucht am 2.7.2025). Dort heißt es auf Seite 24: „Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen im Bau-, Energie-, Transport- und Verkehrssektor im Rahmen der kommunalen Zuständigkeit mit dem Ziel, die negativen Folgen des Klimawandels auf die menschliche Gesundheit zu vermindern.“

²⁴ Als gelungenes Bürgerprojekt kann die Wuppertaler Nordbahntrasse gelten (<https://wuppertalbewegung.de/nordbahntrasse>, zuletzt besucht am 3.7.2025).

- Es muss eine intensive Bewässerung der Jung-Bäume erfolgen.
- Welche Auswirkungen haben die Bäume und Hecken auf den Hochwasserschutz?
- Durch wen erfolgt die Baumpflege?
- Welche Baumart weist welche Astbruchgefahr auf?
- Kann die Begrünung als Kompensationsmaßnahme gewertet werden?
- Kommt es zur Verdrängung von Pflanzen und Tieren, die warme und sonnige Standorte bevorzugen?
- Sind naturschutzrechtliche Eingriffsgenehmigungen erforderlich?

7. Die Vorgehensweise

Am Beginn des Projekts muss eine Machbarkeitsstudie stehen, die von einem Landschaftsplanungsbüro erstellt werden sollte. Sie sollte die folgenden Punkte berücksichtigen:

- Zu erheben sind die Abschnitte, wo bereits eine beschattende Vegetation vorhanden ist, diejenigen, wo dringender Handlungsbedarf besteht und diejenigen, bei denen Baumpflanzungen nicht möglich sind.
- Analysiert werden müssen die Abschnitte der Saar bezüglich der Wassertemperatur, der Fließgeschwindigkeit, ihrer Ausrichtung zur Sonneneinstrahlung und ihrer Fauna.
- Wie stellen sich die Besitzverhältnisse der zu bepflanzenden Flächen dar?
- Es muss eine Entscheidung für Standorte und geeignete, trocken- und hitzeresiliente Baumarten mit möglichst ausladenden und dichten Kronen getroffen werden. Bevorzugt sollten Forstpflanzen aus regionaler Herkunft in Betracht gezogen werden. Sinnvoll ist die Pflanzung von Junggehölzen aus Naturverjüngung der näheren Umgebung.
- Wie kann das Projekt finanziert werden?

Das Projekt könnte in einer Pilotphase zunächst räumlich auf eine Kommune, z.B. das Gebiet der Landeshauptstadt, beschränkt bleiben.

Anzustreben ist die Aufnahme des Projekts bzw. eines Alleenprogramms in die landes-eigene Klimaanpassungsstrategie, die bis zum Jahr 2027 fertiggestellt werden soll.

8. Die Vision

Das Saarland ist Vorreiter bei touristischen Klimaanpassungsmaßnahmen. Das SaarRadland strahlt auf andere Regionen (Lothringen, Rheinland-Pfalz, Luxemburg) und andere Radfernwege (Mosel, Nahe usw.) aus. Das Projekt wird im Saarland an anderen touristischen und Alltags-Radwegen fortgesetzt.



Sonntägliches Idyll am Saar-Radweg