

Klimafreundlich durch Alleen

Lösungsansätze zur Entwicklung von klimafreundlichem Verkehr durch
Ausbau des Radwegenetzes unter Schutz und Erhalt von Alleen



Sommer-Linden Allee bei Groß Ippener im Landkreis Oldenburg. Foto Peters

Projektantrag des Niedersächsischen Heimatbundes e.V. (NHB)

Bearbeiter, Ansprechpartner

Niedersächsischer Heimatbund e.V.
Thomas Krueger, Geschäftsführer
Rotenburger Straße 21
30659 Hannover (Lahe)
Tel. 0511 35 33 77 - 29
Fax 0511 35 33 77 - 11
E-Mail krueger@niedersaechsischer-heimatbund.de

Hannover, 12. Juli 2022

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung.....	5
1.1.	Projektidee.....	5
1.2.	Der Niedersächsische Heimatbund e.V.....	6
1.3.	Hintergrund: klimafreundliche Mobilität durch Radverkehr.....	7
2. Klimafreundlich durch Alleen		
2.1	Zielsetzung.....	9
2.2.	Zielgruppe.....	10
2.3.	Durchführung.....	10
2.3.1	Phase 1: Voranalyse und Recherche-Arbeit.....	10
2.3.2	Phase 2: Auswahl der Modellregionen & Auftaktveranstaltung.....	11
2.3.3	Phase 3: Entwicklung von Lösungsansätzen in den Modellregionen.....	13
2.3.4	Phase 4: Abschlussveranstaltung & Publikation.....	14
2.3.5	Verbindung des Projekts mit der Alleen-Datenbank.....	14
2.3.6	Zeitplan des Projekts und Übersicht über die Arbeitsschritte.....	15
3	Kooperationspartner.....	17
4	Begleitende Öffentlichkeitsarbeit.....	18
5	Wirkung & Nachhaltigkeit.....	18
6	Personalplanung.....	18
7	Projektlaufzeit.....	19

1. Einleitung

Seit Jahrhunderten prägen Alleen das Landschaftsbild in Niedersachsen. Ursprünglich als gärtnerisches Gestaltungselement in herrschaftlichen Parkanlagen entstanden, begleiteten sie seit der Mitte des 18. Jahrhunderts die neu entstandenen Chausseen, andere wurden zur Betonung von Schlössern, herrschaftlichen Gütern oder bedeutenden Bauernhöfen in der Landschaft angelegt. Ihre Funktionsvielfalt und Nutzungsgeschichte erhebt Alleen zu wichtigen Elementen der Kulturlandschaft, die durch ihre landschaftsprägende Wirkung und historische Bedeutung in erheblichem Maße zur Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes beitragen. Gerade in landwirtschaftlich intensiv genutzten Gegenden sind Alleen heute oft die einzigen strukturgebenden Elemente in der Landschaft. Sie vernetzen wertvolle, mosaikartig zerstreute Lebensräume wie z.B. Wälder miteinander und unterstützen dadurch viele Tier- und auch einige Pflanzenarten bei ihrer Verbreitung. Auch ist jeder einzelne Alleebaum ein wichtiger Lebensraum für Fauna und Flora. Mithin leisten Alleen einen erheblichen Beitrag zum Erhalt der biologischen Vielfalt. Unter ihrem meist dichten schattigen Blätterdach entsteht zudem ein ganz eigenes Mikroklima, das sich deutlich von den Bedingungen in der umgebenden Landschaft unterscheidet. So können Temperaturspitzen abgemildert, die Luftfeuchtigkeit erhöht, Windgeschwindigkeiten und Bodenerosion abgesenkt werden.

Trotz Ihrer Bedeutung als Natur- und Kulturgut und Ihren Leistungen im Klimaschutz verschwinden Alleen weiterhin nach und nach 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 anschließend Nach- oder Neupflanzungen und fördern gemeinsam mit der Tatsache, dass nur wenige Alleen rechtlich geschützt sind, das Fällen von Alleebäumen.

1.1 Projektidee

So entstand die Idee zu einem Projekt, das sich für den Schutz und Erhalt von Alleen besonders an Radwegen einsetzt und Lösungsansätze erarbeitet, die den Alleenschutz in den Ausbau des Radwegenetz integriert.

Für den Schutz und Erhalt der Alleen setzt sich der NHB bereits seit 2015 ein. Zunächst mit dem Projekt „Die 500 schönsten und wertvollsten Alleen Niedersachsens“ (U-380-14G), das von 2015 bis 2018 von der Niedersächsischen Bingo Umweltstiftung gefördert wurde. Mit Hilfe der Bevölkerung konnte eine repräsentative Übersicht der niedersächsischen Alleen geschaffen werden. Das Projekt hat zudem gezeigt, dass die Alleen durch die niedersächsische Bevölkerung durchaus wahrgenommen werden, denn die Beteiligung an dem Projekt hat die Erwartungen weit übertroffen. Bis heute wurden dadurch über 2.300 Alleen in der online-Datenbank¹ kartiert und dokumentiert.

Auf Basis der entstandenen Kontakte zu lokalen Alleefreunden und Ehrenamtlichen wird nun seit 2019 in Kooperation mit der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V. und der erneuten Förderung der Bingo-Umweltstiftung nach Alleepaten gesucht (U-389-18G). Im Sinne des „Citizen-Science Ansatz“ sollen in dem Projekt noch mehr Bürgerinnen und Bürger in Niedersachsen dazu motiviert werden, sich mit ihrer Heimat und der Natur vor ihrer Haustür zu beschäftigen und sich für diese einzusetzen – im speziellen

¹ <https://alleen-niedersachsen.de/web/guest/start> (08.07.2022)

für Alleen. In dem Projekt konnten bisher 20 Alleefreundinnen und –freunde als Alleepaten (Einzelpersonen oder Ortsgruppen) gewonnen werden, die sich vor Ort für die Alleen einsetzen.

Das Projekt „Alleepaten für Niedersachsen“ hat jedoch auch gezeigt, dass ehrenamtliches Engagement für die Alleen vor allem dort erschwert wird, wo unterschiedliche Interessen der Eigentümer von Alleen (Land: verwaltet von den Geschäftsbereichen der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr; Landkreise, Städte und Gemeinden, aber auch Privatpersonen oder Personenverbände) und Nutzern sowie ehrenamtlich Engagierte aufeinandertreffen.

Beim Thema Alleen stehen sich oft folgende Interessen gegenüber:

Verkehrssicherheit	Klimaschutz	Naturschutz	Kulturgutschutz (Denkmalschutz)	Schutz des Erscheinungsbildes/Ästhetik
--------------------	-------------	-------------	------------------------------------	--

Diese Konfliktfelder bestehen ebenso beim Radwegebau an alleenbegleiteten Straßen.

Für einen erfolgreichen und langfristigen Schutz und Erhalt von Alleen im Allgemeininteresse soll daher im Projekt der Fokus auf der Entwicklung von Instrumenten für einen Ausgleich zwischen diesen unterschiedlichen sächlichen wie persönlichen Interessen liegen. Dazu sollen alle Stakeholder einbezogen werden. Das Projekt „Klimafreundlich durch Allees“ kann und soll dabei auf Erfahrungen und Kontakte der vorrangegangenen Allees-Projekte aufbauen sowie die Informationen aus der Allee-Datenbank nutzen.

Ebenfalls einfließen sollen die Erfahrungen des NHB aus anderen vergleichbaren Projekten. Hier ist bei der Vorgehensweise insbesondere das ebenfalls von der Niedersächsischen Bingo-Umweltstiftung geförderte Projekt WiN bzw. WiN 2.0 (Wege in Niedersachsen, U 098/18L und 200 825 L) als Vorbild dienen, bei dem der NHB gemeinsam mit den relevanten Akteuren ausgewählter Modellregionen einen Interessensausgleich zu einem sinnvollen und gerechten Umgang mit ländlichen Wegen entwickelt.

1.2 Der Niedersächsische Heimatbund²

Der Niedersächsische Heimatbund e. V. (NHB) ist der Dachverband der Heimatpflege in Niedersachsen und vertritt als dieser die Interessen von Heimat-, Geschichts- und Bürgervereinen sowie Städten, Gemeinden und Landkreisen, Kulturverbänden und anderen Institutionen im Bereich der Heimatpflege.

Hinter den knapp 400 Mitgliedsvereinen, -verbänden und -organisationen des NHB stehen weit über 100.000 Einzelpersonen, die sich für vielfältige Themen der Heimatpflege interessieren. Dazu gehören die Bereiche Archäologie, die Denkmalpflege, die lokale und regionale Geschichte, die niederdeutsche und die saterfriesische Sprache, aber auch die Pflege der historischen Kulturlandschaften Niedersachsens sowie der Natur- und Umweltschutz.

Somit kommt dem NHB die Rolle eines Vermittlers zwischen den verschiedenen Akteursgruppen (Landwirtschaft, Tourismus, Naturschutz, Bürgerschaft, Politik und Verwaltung) zu. Der NHB versteht sich zugleich als Schnittstelle zwischen den lokalen und regionalen Akteursgruppen und den kommunalen

² Nähere Informationen unter www.heimatniedersachsen.de (08.07.2022)

Gebietskörperschaften, den Fachbehörden und -organisationen, den Hochschulen und Universitäten sowie anderen Facheinrichtungen der Landeskunde und Raumplanung.

Der NHB verfügt über sechs Fachgremien, die die jeweiligen Themen der Heimatpflege repräsentieren und als Experten zur Verfügung stehen. Die in den Fachgruppen ehrenamtlich wirkenden, ausgewiesenen Fachleute aus den genannten Institutionen werden über das Projekt und dessen Fortschritte ständig informiert, ihre Anregungen und kritischen Kommentare werden aufgenommen und umgesetzt, um so eine nachhaltige Wirkung dieses wie anderer Projekte zu erzielen.

Der NHB ist außerdem seit 2014 Partner der *Allianz Ländlicher Raum*, die aus den vier Verbänden Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund, Niedersächsischer Landkreistag, Niedersächsische Akademie für den Ländlichen Raum und dem NHB besteht. Unter dem Dach der Allianz bündeln diese vier Partner ihre Kräfte, um die Interessen der ländlichen Räume und der darin lebenden Menschen wirksamer gegenüber Politik, Verwaltung, anderen Akteuren und Bürgerschaft vertreten zu können. Im Rahmen der Allianz kann der NHB auf bestehende Strukturen zwischen den Kooperationspartnern zurückgreifen und wird bei seinen Vorhaben von ihnen unterstützt.

Seit 1983 ist der NHB eine nach § 3 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes anerkannte Naturschutzvereinigung und wird gem. § 63 Bundesnaturschutzgesetzes als Träger öffentlicher Belange bei naturschutzrechtlichen Verfahren (Unterschutzstellungen, Planungs- und Genehmigungsverfahren) schriftlich und mündlich angehört. Diese Beteiligung nimmt der NHB zusammen mit seinen Mitgliedern und Freunden sowie den Fachgruppenmitgliedern wahr. Der NHB koordiniert diese Tätigkeit und berät die Mitglieder bei der praktischen Naturschutzarbeit.

Damit hat der NHB eine einmalige Sonderposition, denn der NHB wird dadurch als Vertreter der gesamten Bevölkerung und nicht einzelner Akteursgruppen wahrgenommen. Diese Sonderrolle ermöglicht es glaubhaft und dadurch erfolgreich, zwischen den verschiedenen Akteursgruppen (Landwirtschaft, Tourismus, Naturschutz, Bevölkerung und Verwaltung) zu vermitteln.

Um diesem hohen Anspruch gerecht werden zu können, führt der NHB laufend Projekte durch, bei denen ehrenamtlich engagierte Bürgerinnen und Bürger zusammen mit Fachleuten praxisnahe Forschungen und Dokumentationen aus dem breiten Themenschwerpunkt der Heimatpflege in Niedersachsen erarbeiten. Ein besonderer Schwerpunkt liegt hier im Komplex der historischen und aktuellen Kulturlandschaftsforschung. Die Dokumentation der Alleenlandschaft in Niedersachsen ist nur ein Beispiel für solche Citizen-Science-Projekte. Daher hat der NHB bereits seit vielen Jahrzehnten in den Bereichen der Heimatpflege große Erfahrungen mit Citizen-Science-Projekten gesammelt.

Durch das Projekt „Die 500 schönsten Alleen Niedersachsens“, „Alleepaten für Niedersachsen“, „WiN – Wege in Niedersachsen“ und „WiN2.0 – Wege in Niedersachsen“ konnte der NHB in den letzten Jahren viel Erfahrung in der Kooperation mit verschiedenen Institutionen und Partnern, mit den Bereichen Citizen-Science, in der verstärkte Öffentlichkeitsarbeit und in der besonderen Sensibilisierung für ein Naturschutzthema sammeln.

1.3 Hintergrund: klimafreundliche Mobilität durch Radverkehr

Um die Klimaziele zu erreichen hat die frühere Bundesregierung 2019 das „Klimaschutzprogramm 2030“ beschlossen: „Deutschland trägt als eine führende Industrienation eine besondere Verantwortung für

den weltweiten Klimawandel.“³ Ein wichtiger Teil des Klimaschutzprogramms ist die Förderung der klimafreundlichen Mobilität, wobei die Stärkung des Radverkehrs eine große Rolle spielt. Die amtierende Bundesregierung will das Klimaschutzprogramm noch entschlossener voranbringen und hat versprochen: „Wir werden den Nationalen Radverkehrsplan umsetzen und fortschreiben, den Ausbau und die Modernisierung des Radwegenetzes sowie die Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur vorantreiben. Zur Stärkung des Radverkehrs werden wir die Mittel bis 2030 absichern und die Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr fördern.“⁴ Dafür werden bis 2023 allein dem Bundesland Niedersachsen 65 Millionen Euro für die Entwicklung des Radverkehrs im Sinne der klimafreundlichen Mobilität aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ zur Verfügung gestellt⁵.

Das Land Niedersachsen selbst hat 2021 ein Fahrradmobilitätskonzept „Radverkehr neu denken“ erstellt. Darin heißt es, der Radverkehr sei „eine sehr umweltfreundliche, gesunde und oft auch praktische Fortbewegungsart. Fahrräder nehmen zudem deutlich weniger Platz ein als Autos. Aus diesen Gründen ist der Ausbau des Radverkehrs ein wichtiger Schritt hin zu einem klimafreundlichen Verkehrssystem.“⁶ Allerdings hat sich bei der Umsetzung und Entwicklung der klimafreundlichen Rad-Mobilität eine Kontroverse ergeben, indem für den Neu- oder Ausbau von Radwegen Alleen oder Baumreihen in vielen Fällen teilweise oder ganz entfernt werden. Im Anschluss werden sie dann oft nicht an Ort und Stelle ersetzt, da sich der dafür nötige Flächenerwerb als schwierig erweist. Auch die „Ertüchtigung und Sanierung der Radinfrastruktur“, vom früheren Verkehrsminister Scheuer auch als „Antiwurzelprogramm“⁷ bezeichnet, setzt den Alleen und Baumreihen zu, weil den natürlich wachsenden Straßenbäumen der Lebensraum buchstäblich beschnitten und begrenzt wird und dadurch ihre normale Lebenserwartung erheblich sinkt.

Diese Handlungsweise widerspricht völlig einer sinnvollen Klimafolgenanpassung: Wenn für die Instandsetzung und den Ausbau des Radverkehrs Bäume und damit dringend notwendige, natürlich zuwachsende CO₂-Speicher einem CO₂-freien Verkehrsmittel weichen müssen, kann das nicht als Erfolg für den Klimaschutz gewertet werden. Dieser Widersinn wird besonders deutlich, wenn man die so oft zitierten Begriffe „klimaneutral“ (Fahrradverkehr) und „klimapositiv“ (Bäume) zu einer Bewertung gegenüberstellt. So rücken die Klimaziele nur in weitere Ferne. Schließlich ist diese Entwicklung auch für die späteren Radwegnutzer von Nachteil, denn man nimmt ihnen so die Möglichkeit, unter dem schattenspendenden Dach von (Allee-)Bäumen zu fahren, stattdessen setzt man sie vor allem in der Offenlandschaft ungeschützt Sonne, Wind und Regen aus - abgesehen davon, dass man vor allem in der ausgeräumten Agrarlandschaft Bodenerosion und Trockenheit durch Wind noch zusätzlich Vorschub leistet.

³ BMU (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz), 2019: Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050.

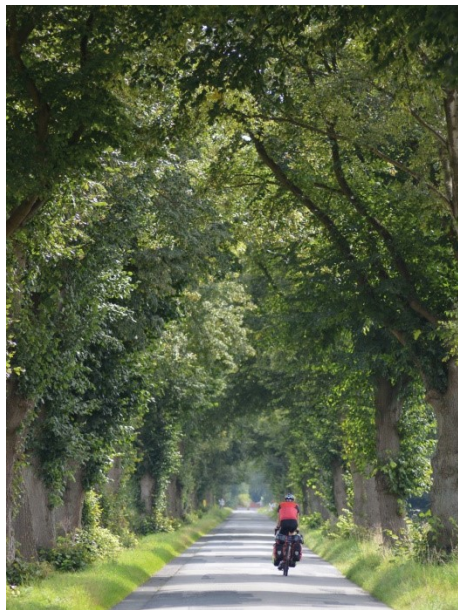
⁴ Koalitionsvertrag 2021— 2025 zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD), BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN und den Freien Demokraten (FDP), S. 41.

⁵ MW (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung), 2020: Niedersächsische Radverkehrsinfrastruktur wird beschleunigt ausgebaut.

⁶ MW (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung), 2021: Radverkehr neu denken. Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen.

⁷ taz (die tageszeitung), 03. Juli 2021: Wer fährt? CSU-Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und Grünen-Politiker Cem Özdemir streiten über Tempolimit, Öffis und Fahrradstraßen.

Die Auflösung dieses Dilemmas darf nicht Radweg statt Alleen sein, sondern muss **Radweg unter Alleen** sein:



ALLEEN ERHALTEN UND SCHUTZEN

Tourismus – Die Deutsche Alleenstraße

Marschierende Heere und Pferdekutschen nutzten den Schatten in Alleen für ein zügiges und angenehmeres Reisen. Auch heute sind Alleen beliebte Reiserouten – nicht nur aufgrund des Sonnenschutzes. Die einzigartige Ästhetik der sich durch die Landschaft ziehenden grünen Bänder ist auch bei Fahrrad- und Autoreisenden besonders beliebt. Nicht umsonst wurde die Deutsche Alleenstraße ausgerufen, die sich als beliebteste deutsche Ferienstraße von der Insel Rügen bis zum Bodensee schlängelt. Auch diese Allee aus Sommer-Linden könnte zukünftig Teil der Deutschen Alleenstraße sein.

Hauptbaumart: Sommerlinde (Tilia platyphyllos)
Länge: 670 m
Lage: Groß Ippener, Landkreis Oldenburg-Land
Foto: Dr. Max Peters



Sommer-Linden Allee bei Groß Ippener im Landkreis Oldenburg. Motiv aus NHB-Foto-Wanderausstellung. Foto: Peters

2. Klimafreundlich durch Alleen

2.1 Zielsetzung

Mit dem hier vorgestellten Projekt verfolgt der NHB die Absicht, Ansätze zur Lösung der beschriebenen Kontroverse zu erarbeiten und damit klimafreundlichen Verkehr harmonisch weiter zu entwickeln, und zwar zugleich durch Radwegebau und durch den Schutz und Erhalt von Alleen und Baumreihen. Diese Lösungsansätze sollen unter Einbezug aller betroffenen Akteure (Stakeholder) gemeinsam erarbeitet werden.

Die Leitfragen des Projektes lauten daher:

- Wie kann der Radwege(aus)bau in Zukunft unter dem Schutz und Erhalt von bestehenden Alleen vonstatten gehen?
- Welche Möglichkeiten für die Neuanlage von Alleen an und mit Radwegen gibt es?

Die Zielsetzung dafür gliedert sich in folgende vier Bereiche:

1. Wie erwähnt ist der NHB seit 1983 anerkannter Naturschutzverband. Zunächst soll eine Evaluation der Beteiligungsverfahren der letzten 7-10 Jahre erfolgen, an denen der NHB beteiligt war und bei denen Radwegebau an alleebegleiteten Straßen stattgefunden hat.
2. Auf Basis dieser Evaluation und mit Hilfe der Kooperationspartner (s.u.) sollen Modellregionen identifiziert werden, die für die Durchführung des Projektes in Frage kommen.
3. Nach einer Auftaktveranstaltung mit allen bis dahin identifizierten Akteuren sollen dann in den Modellregionen Arbeitsgruppen begründet werden.⁸ Sie bilden den Kern des Projektes, da in ihnen

⁸ Vorbild ist hier das Konzept der „Lokalen Aktionsgruppen LAG“, wie sie aus der Regionalentwicklung im LEADER-Programm bekannt ist, das ggf. auch für später umsetzbare Maßnahmen in den Regionen aktivierbar wäre; vgl. bspw.

<https://service.niedersachsen.de/detail?pstId=373785780> (08.07.2022).

regionsspezifische Lösungsansätze für den Radwege(aus)bau unter Berücksichtigung des Schutzes und Erhalts von Alleen sowie Möglichkeiten für die Neuanlage von Alleen an Radwegen erarbeitet werden.

4. Diese Ergebnisse sollen schließlich mit einer öffentlichen Abschlussveranstaltung vorgestellt und in einer Publikation als Praxishandbuch veröffentlicht werden.

2.2 Zielgruppe

Das Projekt richtet sich zunächst an die Eigentümer bzw. „Betreiber“ von Alleen mit Radwegen einer definierten Modellregion, wie die öffentliche Hand in Gestalt der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr mit ihren Geschäftsbereichen, die Städte, Kreise, Gemeinden oder auch Privatpersonen und Unterhaltungsverbände. Vor allem aber richtet es sich an alle Akteure, die bei der Entwicklung und dem Ausbau des Radwegenetzes in der Modellregion beteiligt sind, also neben den Eigentümern in Bezug auf die Neuanlage und Nachpflanzung von Alleen auch die Flächeneigentümer entlang der Radwege, das sind außerhalb von geschlossenen Ortslagen zumeist Landwirte. Es bezieht außerdem vor allem alle Akteure (Stakeholder) ein, die sich vor Ort für das Thema Alleen (wie die NHB-Alleepaten) oder Radwegbau engagieren: Bürgerinitiativen, Verbände und Vereine aus Heimatpflege, Natur- und Umweltschutz sowie Fahrradclubs und engagierte Einzelpersonen. Die Zielgruppe des Projektes sind zudem die späteren Nutzer der Radwege, wie die regionale Bevölkerung, die regionale Naherholung und der Tourismus.

2.3 Durchführung

Die Durchführung des Projektes gliedert sich in vier aufeinander folgende Projektphasen, die im Folgenden detailliert beschrieben werden und in Kurzform auch der Tabelle unten zu entnehmen sind. Insgesamt ist eine Projektlaufzeit von drei Jahre geplant, wobei die Projektphasen vom Arbeits- und Zeitaufwand unterschiedlich gewichtet sind.

2.3.1 Phase 1: Voranalyse und Recherche-Arbeit

Als eine nach § 63 des Bundesnaturschutzgesetzes anerkannte Naturschutzvereinigung beteiligt sich der NHB an naturschutzrechtlichen Verfahren. Bereits während der früheren, von der Niedersächsischen Bingo Umweltstiftung geförderten Alleen-Projekte „Die 500 schönsten und wertvollsten Alleen Niedersachsens“ (U-380-14G) und „Alleepaten für Niedersachsen“ (U-389-18G) wurde ein Fokus auf Stellungnahmen zu Verfahren gerichtet, die den Schutz und Erhalt von Alleen berührten.

In der ersten Phase des neuen Projektes sollen die Beteiligungsverfahren der letzten 7 bis 10 Jahre analysiert werden, die Alleen oder Baumreihen betrafen, gleich ob der NHB sich seinerzeit beteiligt hat oder nicht.⁹ Aus diesem Fundus sollen dann die Verfahren herausgefiltert werden, in denen es um den Neu- oder Ausbau von Radwegen ging. Diese Verfahren sollen anschließend genauer hinsichtlich des

⁹ Die Unterlagen zu Beteiligungsverfahren nach § 63 BNatschG müssen 5 (früher 10 Jahre) aufgehoben werden. Darüberhinaus hat der NHB bestimmte Verfahrensakten für seine weitere Arbeit zusätzlich archiviert. - Der Zeitraum definiert sich arbeitsökonomisch nach der bewältigbaren Menge fraglicher Verfahren und nach etwaigen grundlegenden Veränderungen im Rechtsrahmen.

Umgangs mit etwaigen Alleeen und Baumreihen untersucht werden und Aufschluss über die betreffenden Akteure geben. Zur besseren Vergleichbarkeit und Übersicht soll dafür ein spezifisches Analyseverfahren entwickelt und auf die Beteiligungsverfahren angewendet werden. Das Augenmerk soll explizit auch auf Regionen gerichtet sein, in denen kein Interessensausgleich zugunsten von Bestandsalleen (Baumreihen) stattfand.

Parallel zu dieser Analyse soll eine allgemeine Recherche zum Thema Radwegebau an Alleeen beziehungsweise Wegebau und Baumbestand stattfinden, sodass mit Blick auf konkrete Vorschläge zur Umsetzung von Maßnahmen sowohl bautechnische Grundkenntnisse und Vorgehensweisen berücksichtigt werden als auch rechtliche Vorgaben.

Abschließend sollen die Analyse- und Rechercheergebnisse in einem vorläufigen internen Papier als erste Handreichung für die zukünftigen Arbeitsgruppen in den zu ermittelnden Modellregionen verschriftlicht und in einem Workshop einem Fachpublikum zur Diskussion vorgestellt werden. Die Voranalyse bildet so die Grundlage für das Projekt „Klimafreundlich durch Alleeen“ und zeigt einerseits, wie der Radwegebau und der Schutz und Erhalt von Alleeen bisher gehandhabt wurden, andererseits zeigt sie in der Handreichung -als „work in progress“- das weitere praktische Vorgehen des Projektes auf.

2.3.2 Phase 2: Auswahl der Modellregionen & Auftaktveranstaltung

Das weitere Vorgehen im Projekt orientiert sich an dem ebenfalls von der Niedersächsischen Bingo Umweltstiftung geförderten Projekt „WiN 2.0“ (Wege in Niedersachsen 2.0, U-098-182), in dem mit den Stakeholdern eines Wegenetzes Lösungsansätze für einen gerechten Wegebau einschließlich Naturschutzmaßnahmen im Sinne von Artenschutz und Biotopvernetzung erarbeitet werden. Dafür entwickelt der NHB gemeinsam mit den betreffenden Akteuren ausgewählter Modellregionen einen Interessenausgleich, der zu einem sinnvollen und gerechten Umgang mit ländlichen Wegen führen soll.

Analog dazu sollen auch im Projekt „Klimafreundlich durch Alleeen“ drei bis vier Modellregionen ausgewählt werden.¹⁰ Diese sollten sich zunächst grundsätzlich für die Entwicklung von Lösungsansätzen zum Radwegebau bei gleichzeitigem Schutz und Erhalt von Alleeen entlang der Radwege eignen und daran auch Interesse haben (intrinsische Motivation). Da nach Auskunft der kommunalen Spitzenverbände (NLT, NSGB) gegenwärtig viele Kommunen dabei sind, Radwegekonzepte zu entwickeln oder umzusetzen, auch die Presse darüber häufig zu berichten weiß, ist ein hinreichend großes Potenzial vorhanden. Erste Ideen zu potentiellen Modellregionen liefert dabei die Voranalyse der Beteiligungsverfahren. Dabei werden sich erste Landkreise, Gemeinden oder Städte herauskristallisieren, in denen besonders viel Radwegebau entweder zulasten von Alleeen und Baumreihen oder unter Berücksichtigung ihres Schutzes und Erhalts stattgefunden hat. Gleichzeitig können die folgenden Kriterien eine Rolle bei der Wahl der Modellregionen spielen:

- **Ein hohes Vorkommen von Alleeen:** Darüber gibt die Alleeen-Datenbank Auskunft, welche im Rahmen des Projektes „Die 500 schönsten und wertvollsten Alleeen Niedersachsens“ (U-380-14G) zwischen 2015 und 2018 entstanden ist und im Projekt „Alleepaten für Niedersachsen“ fortgesetzt wurde. Die Alleedatenbank vermittelt eine repräsentative Übersicht der niedersächsischen Alleeenlandschaft und umfasst mittlerweile mehr als 2.300 Alleeen.

¹⁰ Die Anzahl zu bearbeitender Regionen richtet sich nach dem zu bewältigenden Arbeitsaufwand, siehe auch Anm. 8.

- **„Starke Fürsprecher“ in Bezug auf Alleeen:** Beispielsweise seitens der Behörden, die sich im besonderen Maße für sie einsetzen, wie der Landkreis Diepholz durch eine flächendeckende Kartierung an Kreisstraßen und Entwicklung von speziellen Fördermaßnahmen oder der Landkreis Rotenburg (Wümme) durch die *Verordnung über Alleeen um Baumreihen als Naturdenkmäler*. Ebenso wichtig sind die ehrenamtlichen Fürsprecher, wie besonders aktive Alleepaten oder andere Vereinigungen, die sich für Schutz und Erhalt von Alleeen einsetzen.
- **Ein vorhandenes oder in Planung befindliches Radwegekonzept:** Dazu kann die Fortschreibung des Radwegekonzeptes 2016 des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung - bestehend aus 144 Einzelprojekten mit einer Gesamtlänge von 461 Kilometern Radweg - herangezogen werden. Diese berücksichtigt jedoch nur Radwege an Landstraßen, für Radwegeplanungen auf Kreis- oder Gemeindeebene gibt es keine Gesamtübersicht. Doch aus dem Projekt „Alleepaten für Niedersachsen“ sind Landkreise, Städte und Gemeinden bekannt, die über ein Radwegekonzept verfügen beziehungsweise gerade planen. Zudem können die erwähnten Kommunalen Spitzenverbände, die Niedersächsische Akademie Ländlicher Raum e.V. sowie externe Experten wie die Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur – Kooperationspartner des Projekts WiN2.0 – zu Rate gezogen werden. Neben Wirtschaftswegekonzepten entwickeln letztere für einige Städte und Gemeinden in Niedersachsen auch Radverkehrskonzepte.

Während der Auswahl der Modellregionen sollen zudem bestehende Kontakte wie beispielsweise zu Alleepaten vertieft und Kontakte zu weiteren betreffenden Akteuren aus Gemeinden/ Kreisen/ Kommunen und des Regionalmanagements geknüpft werden.

Um ein möglichst repräsentatives Bild der Problemlagen im Radwegebau an Alleeen abzubilden, sollten sich die Modellregionen in unterschiedlichen Planungs- oder Bauphasen des Radwegenetzes befinden und/oder unterschiedliche Konfliktlagen repräsentieren. Folgende Situationen in den Modellregionen sind aktuell vorstellbar (weitere können sich aus der Voranalyse ergeben):

- (A) eine Region, die sich gerade in der Planung und Entwicklung eines Radwegekonzeptes befindet;
- (B) eine Region mit einem aktuellen/konkreten Radwege-Bauprojekt entlang von Alleeen;
- (C) eine Region, in der Radwegebau bisher zu einem Verlust von Alleeen und Baumreihen geführt hat;
- (D) Eine Region, die Radwegebau bereits unter Schutz und Erhalt von Alleeen realisiert hat.

Die konkreten Anforderungen in den gewählten Modellregionen bestimmen maßgeblich den weiteren Projektverlauf.

Nach Abschluss der Analyse und Festlegung der Modellregionen soll eine Auftaktveranstaltung in Form eines Symposiums zum Thema Radwege und Alleeen stattfinden. Es ist eine öffentliche Veranstaltung, zu der neben den bis dahin identifizierten Stakeholdern aus den Modellregionen auch weitere Expertinnen und Experten sowie an dem Thema interessierte Teilnehmerinnen und Teilnehmer eingeladen sind. Dazugehören können beispielsweise die kommunalen Spitzenverbände, die „Niedersächsische Akademie für den Ländlichen Raum“, die „AG Fahrradfreundliche Kommunen Niedersachsen e.V.“, die „Kommunen für biologische Vielfalt e.V.“, der „Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V.“, die TourismusMarketing Niedersachsen GmbH, die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr mit ihren Regionalen Geschäftsbereichen, Naturschutzverbände und andere mehr. Bei dem Symposium werden zum einen die Ergebnisse der Voranalyse zum bisherigen positiven wie negativen Umgang von Alleeen und Baumreihen an Radwegen vorgestellt und Fachvorträge von externen Referenten zum Thema Radwege und Erhalt von Alleeen sowie zu Möglichkeiten der Neuanlage von Alleeen an Radwegen gehalten. Zum anderen soll

das Symposium Gelegenheit zu Diskussion und Austausch unter den Teilnehmern bieten und den Weg für die Bildung von Arbeitsgruppen in den Modellregionen bereiten.

2.3.3 Phase 3: Entwicklung von Lösungsansätzen in den Modellregionen

In der dritten Phase des Projektes stehen die konkreten Gespräche in den Arbeitsgruppen der Modellregionen im Zentrum, die zu Lösungsansätzen im Radwegebau unter Schutz und Erhalt von Alleen führen sollen. Die Vorgehensweise in dieser Projektphase bedient sich der Beteiligungsmethode „Runder Tisch“, eine Methode, die sich bereits beim WiN2.0-Projekt bewährt hat.¹¹

Nach dem Symposium werden die Arbeitsgruppen offiziell gebildet und jeweils zu einem ersten Arbeitstreffen eingeladen. Weitere Arbeitsgruppentreffen folgen, bei denen regionsspezifische Lösungsansätze für den Radwege(aus)bau unter Berücksichtigung des Schutzes und Erhalts von Alleen sowie Möglichkeiten für die Neuanlage von Alleen an Radwegen erarbeitet werden.

Aktuell sind in den Modellregionen vier Treffen angedacht, die durch die Beteiligungsmethode „Runder Tisch“ wie folgt ablaufen können:

- Beim **ersten Treffen** werden die Ziele der Zusammenarbeit in den Arbeitsgruppen seitens des NHB vorgestellt und die Teilnehmer dazu ermutigt, die Zielsetzung gegebenenfalls anzupassen. Anschließend wird es eine Vorstellungsrunde der Teilnehmer geben, bei denen auch die jeweiligen Erwartungen an das Projekt herausgestellt werden. Danach werden durch einen kurzen Vortrag alle Teilnehmer auf den gleichen Wissenstand gebracht. Die allgemeinen Informationen zum Thema Schutz und Erhalt von Alleen im Rahmen eines Ausbaues des Radwegenetzes werden durch den NHB vorgetragen. Regionsspezifische Informationen können durch einen lokalen Akteur vermittelt werden. Anschließend soll eine freie Gesprächsrunde allen Teilnehmern die Möglichkeit geben, ihre Gedanken zum Thema zu äußern.
- Das **zweite Treffen** legt den Fokus auf die offene Problemanalyse. Jeder Teilnehmer soll schildern, worin er die größten Probleme sieht. Diese sollen offen diskutiert werden. So können bereits erste Lösungsansätze entstehen, ohne dass in diesem Treffen gezielt danach gesucht wird.
- Das **dritte Treffen** zielt dann bewusst auf das Finden von Lösungsansätzen. Die verschiedenen Positionen und Meinungen der Teilnehmer werden so lange besprochen, bis ein für alle Akteure annehmbarer Kompromiss entsteht. Dies kann ggf. auch mehr als ein Treffen erfordern.
- Im **abschließenden Treffen** der Arbeitsgruppe soll der Kompromiss zu einem konkreten Ergebnis geformt werden. Selbst wenn das Vorhaben in der Region gescheitert sein sollte, muss das Scheitern mit seinen Gründen erfasst, analysiert und in der Abschlussdokumentation sowie dem Praxishandbuch berücksichtigt werden.

Dieser Ablauf ist als Leitfaden für die Arbeitsgruppentreffen zu verstehen und bildet vier Stufen zur Entwicklung von Lösungsansätzen ab, wie Sie im Projekt modellhaft und übertragbar auf andere Regionen für die Problematik Radwegebau unter Schutz und Erhalt von Alleen entwickelt werden sollen. Je nach

¹¹ „Der Runde Tisch ist ein Beteiligungsverfahren, das sich bei seiner praktischen Ausgestaltung unterschiedlicher Methoden bedienen kann. Er steht für die gleichberechtigte Teilhabe der Beteiligten, die miteinander im Dialog eine von allen Seiten getragene Lösung finden. Im Idealfall ist sein Ergebnis von großer Verbindlichkeit, da alle Betroffenen aktiv beteiligt waren.“ - Stiftung Mitarbeit: Runder Tisch. Methodenbeschreibung, <https://www.buergergesellschaft.de/mitentscheiden/methoden-verfahren/buergerbeteiligung-in-der-praxis-methoden-und-verfahren-von-a-z/runder-tisch/methodenbeschreibung> (06.07.2022). - Vgl. Anm. 8.

dem wie die Situation in den Modellregionen ist, kann die Vorgehensweise individuell angepasst werden. In Regionen, die sich gerade in der Planung und Entwicklung eines Radwegekonzeptes befinden, könnte die Arbeitsgruppe diesen Prozess begleiten und Lösungsansätze für den Neu- und Ausbau von Radwegen unter Erhalt von Alleen in die Planungen einbringen, die beispielsweise auch Neupflanzungen von Alleen einschließen. In Modellregionen mit einem konkreten Radwege-Bauprojekt entlang von Alleen und Baumreihen könnte dieses durch die Arbeitsgruppe begleitet werden. In Regionen, in der der Radwegebau bisher zu einem Verlust von Alleen und Baumreihen geführt hat, kann die Arbeitsgruppe Lösungsansätze für einen zukünftigen Radwegebau unter Schutz und Erhalt von Alleen erarbeiten. In jedem Fall können auch Bezüge zu Projekten der Regionalentwicklung (z.B. Flurbereinigung, LEADER) hergestellt werden

2.3.4 Phase 4: Abschlussveranstaltung & Publikation

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppentreffen der unterschiedlichen Modellregionen sollen bei einer gemeinsamen Abschlusstagung vorgestellt werden. Eingeladen dazu sind alle Arbeitsgruppenteilnehmer, überregionale Experten zum Thema Alleen und/oder Radwegebau sowie weitere an dem Thema interessierte Teilnehmer. Neben Vorträgen durch den NHB sind zu einer aktiven Mitgestaltung der Abschlusstagung auch die Arbeitsgruppenteilnehmer angehalten, beispielsweise durch eigene Präsentationsformen. Daneben soll die Veranstaltung genug Zeit und Raum geben für einen Austausch zwischen den Akteuren der unterschiedlichen Modellregionen, den überregionalen Akteuren und unabhängigen Interessenten, sodass das Initial für ein landesweites Netzwerk zum Thema entstehen könnte.

Die Ergebnisse der vier Projektphasen sollen dann als Praxishandbuch, analog dem „Handbuch für Alleepaten und Baumfreunde“¹² aus der Auftaktveranstaltung des Alleepaten-Projektes, zusammengefasst und veröffentlicht werden. Adressaten sind hier vor allem die Unteren Naturschutzbehörden und Straßenbauverwaltungen, regionale und kommunale sowie privatrechtliche Planungsbehörden und -büros sowie Natur-, Umweltschutz- und Fahrradverkehrsverbände, Alleen- und Baumfreunde und letztlich auch die allgemein interessierte Öffentlichkeit.

2.3.5 Verbindung des Projekts mit der Alleen-Datenbank

Parallel zu den geschilderten drei Projektphasen soll die bereits bestehende, auf dem System e-Mapper basierende Alleen-Datenbank (www.alleen-niedersachsen.de) aus den Vorgängerprojekten weiter gepflegt, aktualisiert und vor allem erweitert werden. Um eine einfache Übersicht über den Ausgangskonflikt von Alleenbestand und Radwegeausbau zu gewinnen, soll in Zusammenarbeit mit dem Entwickler IP SYSCON¹³ der Datenbank eine Darstellungsebene (Layer) hinzugefügt werden. Diese soll mit den Daten der bereits vorhandenen und (soweit verfügbar) der geplanten Radwege zunächst für die Modellregionen gespeist werden. Damit ist grundsätzlich auch eine sukzessive Erweiterung auf das gesamte Gebiet der niedersächsischen Alleenlandschaft machbar.

¹² Nora Kraack (Bearb.), „Alleen in Niedersachsen. Erfassung – Schutz – Pflege. Ein Handbuch für Alleepaten und Baumfreunde“ Begleitbuch zur gleichnamigen Tagung am 31. Januar 2020 in Hannover (Schriften zur Heimatpflege - Veröffentlichungen des Niedersächsischen Heimatbundes e.V., 23), Holzminden 2020.

¹³ IP SYSCON GmbH, Tiestestraße 16 - 18, 30171 Hannover, www.ipsyscon.de (07.07.2022)

Anschließend soll eine Funktion die digitale Überlagerung von Allee- und Radwegekarten ermöglichen, um beide Themen bei behördlichen Planungen, aber gleichermaßen für Interessierte und ehrenamtliche Alleepaten einfach einbeziehen zu können. Die Funktionsweise soll der von Nahrungsfunktionen aus digitalen Vermessungsinstrumenten als GIS-Software wie QGIS ähneln. Die entsprechenden Details und ihre Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit IP SYSCON. Weitere Einsatzmöglichkeiten und eventuelle Verbindungen mit Datenbanken wie dem bewährten Erfassungssystem „Kulturlandschaftselementekataster KLEKs“ können etwa in Kooperation mit dem NHB-Projekt der Kulturlandschaftserfassung „Spurensuche Niedersachsen digital“ (NBU 200 584 L) zur Integration von Radwegen und weiteren sehenswerten Objekten unter und bei Alleen erprobt werden.

Darüber hinaus könnte diese Funktion dazu genutzt werden, Radtouren abhängig von Wegeausbau und sehenswerten Alleen zu planen, bspw. für natur- und umweltkundliche Exkursionen oder touristische Radtouren für Kinder und Erwachsene mit niedrigschwelligem natur- und umweltkundlichem Schwerpunkt.



Die visuelle Einbeziehung der Radwege in die Alleen-Datenbank ist ebenfalls wichtig für die Öffentlichkeitsarbeit, ermöglicht den Gewinn potenzieller neuer Alleepaten, z.B. auch lokale Fahrradclubs, und veranschaulicht für jeden erkenntlich die Problematik des Konflikts, allerdings auch die Gelegenheiten, die sich durch die Verbindung von Fahrradtouren und Alleen sowie den Klimaaspekten bieten.

2.3.6 Zeitplan des Projekts & Übersicht über die Arbeitsschritte

Naturgemäß sind die geplanten Themen- und vor allem Zeitangaben zum Zeitpunkt der Antragstellung vorläufig und müssen im Projektverlauf ständig überprüft und angepasst werden.

Projektjahr 1:	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal
	01.10. bis 31.12.2022	01.01 bis 31.03.2023	01.04 bis 30.06.2023	01.07 bis 30.09.2023
Phase 1:	Voranalyse und Recherche-Arbeit			
Sichtung der Teilnahmeverfahren der letzten 7-10 Jahre	4¹⁴			
Entwicklung einer Analyse-Methode	3			
Analyse der Verfahren (Untersuchung bisheriger Umgang mit Alleem/Baumreihen an Radwegen)	10			
allgemeine Recherche zum Thema Radwegebau an Alleem bzw. Wegebau und Baumbestand	10			
Verschriftlichung der Analyse- und Rechercheergebnisse (ggf. Veröffentlichung)		2		
Phase 2	Auswahl Modellregionen, Auftaktveranstaltung			
Erste Eingrenzung potentieller Modellregionen (Teilnahmeverfahren)	3			
Analyse Modellregionen (vorhandenes Alleem-/ Radwegemnetz, bestehende Kontakte)		12		
Anpassung & Erweiterung der Alleem Datenbank & App um Radwegemnetze			10	
Erste Kontaktaufnahme mit Akteuren in potentiellen Modell-Regionen (ggf. Vor-Ort-Termine)		10	7	
Festlegung Modellregionen und Kommunikation mit Akteuren (sowie Öffentlichkeitsarbeit)			8	5
Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung Auftaktveranstaltung		6	5	15
Phase 3	Entwicklung von Lösungsansätzen			
Formierung der Arbeitsgruppen (Ansprache Mitglieder, Vorbereitung erstes Treffen)				10
Summe der Wochenarbeitsstunden	30	30	30	30

Projektjahr 2:	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal
	01.10. bis 31.12.2023	01.01. bis 31.03.2024	01.04. bis 30.06.2024	01.07. bis 30.09.2024
I. Arbeitsgruppen-Sitzungen je Modellregion (Auftaktveranstaltung) – Durchführung, Nachbereitung	20			
II. Arbeitsgruppen-Sitzungen je Modellregion (offene Problemanalyse) – Vorbereitung, Durchführung Nachbereitung	10	30	15	
III. Arbeitsgruppen-Sitzungen je Modellregion (Erarbeitung Lösungsansätze) – Vorbereitung, Durchführung Nachbereitung			15	20
IV. Arbeitsgruppen-Sitzungen je Modellregion (Finalisierung und Zusammenfassung der Lösungsansätze)– Vorbereitung				10
Summe der Wochenarbeitsstunden	30	30	30	30

¹⁴ Wochenstunden

Projektjahr 3:	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal
	01.10. bis 31.12.2024	01.01. bis 31.03.2025	01.04 bis 30.06.2025	01.07. bis 30.09.2025
IV. Arbeitsgruppen-Sitzungen je Modellregion (Finalisierung und Zusammenfassung der Lösungsansätze)– Durchführung Nachbereitung	20	5		
Phase 4	Abschlussveranstaltung & Publikation			
Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung Abschlussveranstaltung	10	25	15	
Verbreitung der Arbeitsgruppen-Ergebnisse (Öffentlichkeitsarbeit)			5	5
Tagungsband/Ergebnisband			10	25
Summe der Wochenarbeitsstunden	30	30	30	30

3 Kooperationspartner

Die angestrebten Kooperationspartner leiten sich von den Zielgruppen ab und sind zudem abhängig von der jeweiligen Modellregion. Es werden aber auch die Kooperationen mit Partnern angestrebt, die unabhängig von den Modellregionen allgemeine fachliche Impulse zu der Thematik geben, Zugang zu relevanten Informationen und Netzwerken liefern und die Ergebnisse auch nach Abschluss des Projektes weitertragen können. Daraus ergibt sich die folgende Liste an potentiellen Kooperationspartnern:

- Allianz für den Ländlichen Raum mit
 - Niedersächsische Städte- und Gemeindebund
 - Niedersächsischer Landkreistag
 - Akademie für den Ländlichen Raum
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
 - die entsprechenden Regionalen Geschäftsbereiche
 - Ämter für regionale Landesentwicklung
- die jeweiligen Landkreise, Gemeinden, Städte
- Regional- und Landschaftsplanungsbüros
- AG Fahrradfreundliche Kommunen Niedersachsen e.V.
- Kommunen für biologische Vielfalt e.V.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (AFCD)
- Ökologischer Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)
- Landschaften und Landschaftsverbände
- regionale Heimatbünde
- lokale Heimat- & Bürgervereine
- Natur- und Umweltschutzverbände (z.B. Regional- und Ortsgruppen von NABU, BUND)
- Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e. V. (FLL)
- Landvolk und/oder Anbau-, Realverbände
- Tourismusverbände (TMN, regionale Verbände)
- ggf. weitere

Zudem soll die Teilnahme an der Parlamentsgruppe „Kulturgut Alleen“ des Deutschen Bundestags fortgesetzt werden; auch wird die Teilnahme am „Runden Tisch Radverkehr“ des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung sowie die Fortsetzung der Schirmherrschaft des amtierenden Landesverkehrsministers angestrebt.

4 Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Zusätzlich zum Praxishandbuch soll in regelmäßigen Abständen und während der gesamten Projektlaufzeit Öffentlichkeitsarbeit betrieben werden. Etablierte öffentlichkeitswirksame Formate wie die „Allee des Monats“ sollen weitergeführt, jedoch inhaltlich an das Projekt „Klimafreundlich durch Alleen“ angepasst werden. Die Foto-Wanderausstellung „Land der Alleen - Die schönsten und wertvollsten Alleen in Niedersachsen“ soll fortgesetzt werden und v.a. in den Modellregionen des Projekts präsentiert werden. Auszuloten ist eine Präsenz im Rahmen der Landesgartenschau 2023 in Bad Gandersheim. Zudem soll über die Internet-Präsenz des NHB, die Rundschreiben an seine Mitglieder, die Beratungen in den Fachgruppen und durch Beiträge in der ROTEN MAPPE auf das Projekt hingewiesen werden. Darüber hinaus sollen auch externe Kanäle genutzt werden und Pressemeldungen in der lokalen und regionalen Presse der Modellregionen oder die überregionale Presse sowie über digitale Medien auf das Projekt aufmerksam machen.

5 Wirkung & Nachhaltigkeit

Der NHB erhofft sich von dem gewählten Ansatz, dass bei dem im Radwegebau involvierten Akteuren der Modellregionen ein besseres Verständnis für die Bedeutung von Alleen an Radwegen entsteht und sich so vor Ort eine intrinsische Motivation zur Vereinbarung von Radwegebau und Erhalt der begleitenden Gehölzstrukturen entwickelt. Diese intrinsische Motivation soll dazu beitragen, dass die Alleen in den Modellregionen auch nach Ende des Projektes bei Neu- oder Ausbau von Radwegen nachhaltig berücksichtigt werden. Der NHB erwartet zudem, dass in den Arbeitsgruppensitzungen attraktive Lösungsansätze zur Vereinbarung von Radwegebau und Schutz und Erhalt von Alleen erarbeitet werden, die in den Modellregionen während und auch noch nach Projektende erfolgreich angewendet werden. Nicht zuletzt kann das Projekt dazu beitragen, dass über alte und neue Alleepaten auch die Alleen-Datenbank aktuell gehalten wird.

Die Öffentlichkeitsarbeit im Laufe des Projektes, die Auftakt- und Abschlussveranstaltung sowie das Praxishandbuch tragen dazu bei, dass das Projekt zudem eine überregionale Strahlkraft erhält, andere Regionen auf die Lösungsansätze aufmerksam werden und dem Vorbild der Modellregionen folgen können. Insgesamt möchte der NHB mit dem Projekt „Klimafreundlich durch Alleen“ einen Beitrag zur Entwicklung einer „klimafreundlichen Mobilität“ leisten, bei der nicht nur auf ein klimaneutrales Fortbewegungsmittel gesetzt wird sondern auch auf die Kombination mit klimapositiven Gehölzstrukturen – so kann die Mobilität der Zukunft im wahrsten Sinne „grün“ werden.

6 Personalplanung

Für die Bearbeitung des Projektes ist ein Wissenschaftlicher Projektleiter vorgesehen, der bei seiner Arbeit von haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeitern des NHB unterstützt wird. Konkret bedeutet dies:

- Der Hauptbearbeiter ist als Projektleiter für die Gesamtkoordination der Projektpartner, die fachliche Koordination der Projektinhalte, die inhaltliche Projektmitarbeit sowie für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit verantwortlich, gemäß Zeitplan mit einer Auslastung von 30 Arbeitsstunden pro Woche.
- Stammkräfte des NHB sind in beratender und inhaltlicher Mitarbeit tätig (3h/Woche) und übernehmen Teile der Projektadministration und Finanzverwaltung (1-2h/Woche).
- In beratender sowie inhaltlicher Projektmitarbeit sind die Mitglieder der interdisziplinär besetzten Fachgruppen „Kulturlandschaft“ und „Natur- und Umweltschutz“ des NHB eingeplant (ca. 16 FG Mitglieder mit 10h/Jahr).

7 Projektlaufzeit

Da erfahrungsgemäß die projekt-immanent ausführliche Kommunikation mit Stakeholdern zeitaufwendig ist, beträgt die Projektlaufzeit drei Jahre (geplant 01. Oktober 2022 bis 30. September 2025). Der Zeitraum ergibt sich aus den vier in Kapitel 3 genannten Projektphasen.