

FAQs – Fragen und Aussagen zum Garteweg

Sicher ist Ihnen bekannt, dass der Fuß- und Radweg durch das Gartetal zwischen Diemarden und Göttingen auf einer Strecke von 1,7 km ausgebaut werden soll. Wir setzen uns als BürgerInnen der Gemeinde Gleichen für einen schonenden Ausbau des Fuß- und Radweges im Gartetal ein. Um unserer Stimme Gehör zu verschaffen, haben wir eine Bürgerinitiative gegründet.

Wir sind **nicht gegen** den Ausbau, sondern **für** eine Umgestaltung, die die Einmaligkeit des Weges erhält und gleichzeitig die nötige Optimierung in Punkto Sicherheit gewährleistet.

Die Schönheit und Besonderheit dieser Strecke sind durch die derzeitigen Planungen des Bauamtes der Stadt Göttingen gefährdet. Ein großer Anteil der Bäume und Sträucher, die die jetzigen Tunnelwände bilden, werden abgeholzt, wenn – wie geplant – eine 2,5 m breite Betondecke + angrenzende Bankettstreifen von je 60 cm ausgebracht werden.

Da uns immer wieder Fragen zum Ausbau des Garteweges erreichen, möchten wir gern informieren und unsere Sicht erläutern.

Wird der Weg durch die Verringerung der Breite und die Pflasterung weniger sicher?

Ganz im Gegenteil! Ein breiter Weg bietet zwar mehr Raum, um mit Abstand aneinander vorbeizufahren. Die von den Planern erwünschte deutlich höhere Geschwindigkeit der Radfahrer führt aber gleichzeitig zu einem ebenso erhöhten Unfallrisiko. Die Radfahrer tauchen einfach “plötzlicher” auf und können schlechter kurzfristig abbremsen. Und was bei der bisherigen Diskussion vernachlässigt wird: Je höher die Geschwindigkeit, desto höher die Wahrscheinlichkeit von schweren Unfällen. Fährt ein Radfahrer mit 40 km/h in einen Fußgänger oder einen anderen Radler an, so hat das einen anderen Effekt als mit 20 km/h.

Geschwindigkeiten von 40 km/h und mehr werden auf dem neuen Radweg einfach zu erreichen sein. Außerdem gehen wir davon aus, dass der neue Radweg für Rennradfahrer und Speedbiker ebenso wie für Mopedfahrer attraktiver und damit das Unfallrisiko weiter erhöht wird. Ein zusätzlicher Sicherheitsaspekt steckt im Oberflächenmaterial: Auf dem geplanten Beton kann flüsterleise gefahren werden. Radler sind so erst viel später oder gerade von älteren Menschen gar nicht zu hören.

Alles in allem sehen wir also eine deutliche Erhöhung der Unfallgefahr und Verringerung der empfundenen Sicherheit durch die momentane offizielle Planung.

Verfallen bei euren Vorschlägen nicht die Fördermittel?

Nein, das ist nicht der Fall.

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, die für das Förderprogramm "Stadt und Land" zuständig ist, hat uns schriftlich bestätigt, dass sowohl eine Breite von 2m als auch eine Pflasterung grundsätzlich förderfähig sein können.

Wächst nicht alles einfach in wenigen Jahren nach?

Die kurze Antwort: Ja, Büsche wachsen in einigen Jahren nach, aber wenn der Weg wie geplant verbreitert und der Seitenbewuchs in großen Teilen abgeholzt wird, wahrscheinlich nicht mehr als Tunnel.

Verantwortlich für die wunderschöne Ansicht und das besondere Erlebnis, hier hindurchzufahren, ist der zweimal im Jahr stattfindende Schnitt an den beiden Tunnelwänden. Diese Pflege und der ungewöhnlich enge Abstand von nur etwa 2,80 m zwischen den Begleithecken in Kombination mit der niedrigen Höhe des Tunneldachbogens von etwa 4 Metern lässt diese naturkulturelle Besonderheit entstehen.

Selbst wenn es nach Jahren zu einer nachgewachsenen Buschreihe kommt, wird durch den weiten Abstand aufgrund 2,5 m Radfußweg + 1,2 m Bankett sowie das Fehlen strukturgebender Bäume auf lange Sicht kein Tunnel mehr entstehen. Falls überhaupt wieder ein Bogen entsteht, würde die Neubildung über 20 Jahre dauern.

Wieso Pflasterung und nicht der schöne Beton?

Eine Pflasterung hat viele Vorteile:

Sie trägt zu erhöhter Sicherheit und einem besseren Miteinander von Fußgängern und Radfahrern ein, da sie nicht so sehr wie glatter Beton zum Rasen einlädt und der Weg weniger attraktiv für Rennradfahrer ist. Zudem sind sich nähernde Radfahrer früher und besser zu hören.

Und übrigens: Der jetzige Weg ist ja gepflastert und die Steine liegen auf dem mittleren Abschnitt noch richtig gut. Er dürfte mindestens 30 Jahre alt sein – so viel zum Argument, dass Pflasterung weniger haltbar sei.

Warum mischt die Bürgerinitiative sich erst jetzt ein?

Erst Anfang dieses Jahres wurden Informationen zur konkreten Planung öffentlich. Wir haben zwar schon länger von dem Vorhaben der Sanierung mit Verbreiterung gehört, waren aber davon ausgegangen, dass der Orts- oder Gemeinderat die BürgerInnen informiert und einbezieht, bevor die Planungen festgeklopft werden. Zeit genug wäre gewesen: Schon im September letzten Jahres wurde der Antrag für den Ausbau gestellt. Wir wünschen uns, dass zukünftig bei solch sensiblen Projekten eine frühzeitige Einbeziehung der betroffenen BürgerInnen erfolgt.

Verursacht die Diskussion nicht eine Spaltung im Dorf?

Uns ist der Zusammenhalt im Dorf sehr wichtig und auch, dass Lösungen gefunden werden, die für möglichst viele gut passen. Wir respektieren unterschiedliche Meinungen und setzen uns damit intensiv auseinander. Wir möchten gern Gespräche führen. Eine unserer Forderungen an Gemeinde, Ortsrat und Landkreis ist, dass ein echter Dialog (und nicht nur eine Informationsveranstaltung oder eine Anhörung) durchgeführt wird.

Ist es nicht schon zu spät?

Nein, es ist nicht zu spät, aber allerhöchste Zeit. Die Gremien der Gemeinde Gleichen und des Landkreises Göttingen müssen noch beschließen, und es wird noch ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. An all diesen Stellen kann noch Einfluss auf die Planung genommen werden.

Und wäre es nicht besser, bis zum Planfeststellungsverfahren zu warten?

Das ist das Argument, das von der Verwaltung und Teilen der Politik genannt wird. Wir haben kein Vertrauen, dass unsere Anliegen im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden. Es handelt sich dabei nicht um einen Dialog wie wir ihn vorschlagen, sondern um ein schriftliches Einwendungsverfahren. Bei diesem wird von der Verwaltung auf die Einwände reagiert. Meist bekommen die BürgerInnen an dieser Stelle einen netten, vorformulierten Brief, in dem steht, dass das Anliegen wichtig sei und intensiv abgewogen wurde, aber leider nicht berücksichtigt werden konnte, weil es Sachzwänge und viel wichtigere Argumente gibt, die für die vorgeschlagene Planung sprechen.

Das steht auch in diesem Fall zu befürchten und wäre keine Bürgerbeteiligung und schon gar kein Dialog, sondern eher ein Feigenblatt, das uns nach unserer Einschätzung aufs Abstellgleis bringen soll.

Ist der Ausbau nicht ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz?

Erst einmal verbraucht der Ausbau eine Menge Ressourcen. Ein Beitrag zum Klimaschutz wird er nur dann, wenn er tatsächlich dazu führt, dass deutlich mehr Menschen vom Auto aufs Rad umsteigen und der CO₂-Verbrauch der Arbeiten, des Betons und der Abholzung kompensiert wird. Die Zeitersparnis auf dem Weg dürfte durch den Ausbau bei 30–60 Sekunden liegen, wobei insbesondere der auf Gleichener Gebiet liegende Abschnitt morgens bereits sehr schnell befahren werden kann. Dadurch, dass in der Stadt in den vergangenen Jahren die Rotphasen an vielen Ampeln für die Fahrräder verlängert wurden, fällt dieser Zeitgewinn kaum ins Gewicht. Wenn man wirklich möchte, dass vom Auto auf das Rad umgestiegen wird, müssen die hohen Zeitverluste für Fahrräder im Stadtverkehr endlich angegangen und nicht immer weiter erhöht werden. Schnellradler sind meist sowieso erheblich schneller an der Landstraße unterwegs.

Ist der Garteweg von überragender Bedeutung für den Radverkehr im Landkreis?

Nein, der Weg ist kein offizieller Fernradweg und nirgendwo als Teil des Radwegenetzes von besonderer Bedeutung genannt. Zudem ist er ein gemeinsamer Geh- und Radweg, kein reiner Radweg. Genutzt wird er für einen Teil des Radverkehrs zwischen Diemarden und Göttingen. Es gibt von allen Diemarden umgebenden Dörfern schnellere und gut ausgebauten Verbindungen nach Göttingen.

Dringend nötig wäre hingegen der Lückenschluss an der Landstraße bei Benniehausen und der Anschluss Diemardens an den Radweg entlang der Kreisstraße.

Im Freizeit-Radverkehr hat der Weg Bedeutung als Teilstrecke bei Rundtouren, was auch damit zu tun hat, dass der Grüntunnel als ein attraktives Erlebnis empfunden und als Streckenabschnitt gerne gewählt wird.

