

Planungsfeststellungsverfahren Bausteine

Bitte wählen Sie eine der folgenden Einleitungen

Ich erhebe im Rahmen des Planungsfeststellungsverfahrens des Ausbau eines eigenständigen Geh- und Radweges außerorts im Gartetal zwischen Göttingen und Diemarden folgende Einwände:

Oder

in Wahrnehmung meiner Beteiligungsrechte im o.g. Planfeststellungsverfahren erhebe ich als persönlich Betroffene (Bewohnerin des Ortes Diemarden/ oder Nutzerin des Rad- und Fußweges/ oder ...) folgende Einwände:

Zusammenfassung

Ein Neubau nach vorgelegten Plänen ist abzulehnen, da er

- Zusätzliche CO₂-Emissionen von ca. 142 t bis zur Fertigstellung 2023 verursacht
- Wenn überhaupt, nur eine geringfügige Reduktion des PKW-Verkehrs
- Bedingt Verminderung der Attraktivität des Radweges durch Beeinträchtigung des Naturerlebnisses und des Landschaftsbildes
- Keine wesentliche Beschleunigung des Radverkehrs ohne gleichzeitige Zunahme des Unfallrisikos erbringt
- Es erhebliche Versäumnisse im Planungsprozess und bezüglich der Datengrundlagen gibt
- Die Verhältnismäßigkeit des Einsatzes finanzieller Mittel nicht gewahrt ist, d.h. erhebliche Einsparpotentiale nicht berücksichtigt wurden
- Die Sicherheit zum Teil erheblich verringert wird
- Ein kulturhistorisch und touristisch wichtiges Kleinod und damit ein Stück Heimat zerstört wird

Aus den vorgenannten Gründen lehne ich das Vorhaben in dieser Form ab.

Im Folgenden werden die einzelnen Punkte weiter erläutert und ergänzt

1. Missachtung der verschärften Klimaschutzrichtlinie – Förderrichtlinie

Die Verschärfung der Klimaschutzrichtlinie am 28.6.22 des Landes Niedersachsen beinhaltet u. a., dass die Kommunen und Gemeinden *Klimaschutzziele im Bereich des Bauens mit Fördermitteln verstärkt umsetzen müssen*: Es gibt jetzt „Kopplung der Fördermittel des Landes an die Klimaschutzziele“ sowie das Ziel der „Treibhausgasminderung auf 65 Prozent bis 2030“.

Der geplante Ausbau des Rad- und Fußweges mit Ort beton (bei gleichzeitiger Vernichtung der bestehenden Beton-Pflastersteine) entspricht nicht dieser Richtlinie.

Begründung: Beton ist extrem klimaschädlich. Ca. 10 % der globalen CO₂-Emissionen werden durch Betonbau verursacht. Zudem verursacht der Sandabbau für die Betonproduktion erhebliche Umweltschäden.

Es wurde nicht geprüft, ob ein anderer Baustoff geeigneter ist. Das Bundesumweltamt spricht Empfehlungen für Baustoffe für Radwege aus (<https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimafolgen-anpassung/werkzeuge-der-anpassung/tatenbank>), die bisher im Verfahren nicht begutachtet wurden.

Es soll geprüft werden, ob der Radweg weniger klimaschädlich gebaut oder repariert werden kann (beispielsweise mit Klimabaustoffen oder Wiederverwendung der alten Pflasterbausteine).

Der Prüfschritt 1 und 2 des Klimachecks (vgl. FD61/1968/21 Stand 6.10.2020) sind nicht realistisch. Es sind durch den geplanten Ausbau folgende negative Auswirkungen auf das globale und regionale Klima zu erwarten: CO₂-Emissionen durch den Bau und ggf. notwendige Reparaturen, Versiegelung, Abholzen von ca. 40 Bäumen ohne gesicherten Baumnachwuchs in den nächsten zehn Jahren aufgrund von Dürre u.a. sowie eine Erhitzung des Betons im Gartetal durch fehlende Beschattung und größere betonierte Fläche.

Die Reduzierung der THG-Reduktion wie unter 2a) des Klimaschecks angegeben ist, ist spekulativ und nicht nachweisbar.

Auch wenn mehr Menschen als bisher den Gartetalradweg als Pendlerweg benutzen - und nicht weiterhin die gefährliche Straße zum Kreisel - reduziert die CO₂-Emissionen nicht, sondern würde sie sogar erhöhen, da E Bikes und Pedalecs eine längere Strecke zu bewältigen haben als über den Kreisel.

Die unter 2c) des Klimaschecks genannten Verlagerungseffekte sind nicht realistisch, d.h. die Reduzierung von KFZ Fahrzeugen oder deren Nutzung – also vom Auto zum Rad.

2. Pflasterung statt dem geplanten Beton

Ich spreche mich gegen eine durchgehende Asphalt- oder Betondecke mit entsprechend tiefem Unterbau und seitlichen Banketten aus, damit eine Vollversiegelung, die mit einer durchgehenden Betondecke gegeben ist, verhindert werden kann. Der seit über 30 Jahren bestehende Fuß- und Radweg hat sich mit einem Belag aus Pflastersteinen bestens bewährt.

Eine Pflasterung hat den Vorteil, dass beim Bau kleinere Maschinen zum Einsatz kämen. Damit würden der große Rangierraum und die benötigten Wendepunkte für die Betonfahrzeuge entfallen, inklusive die damit einhergehende massive Naturzerstörung. Insgesamt muss so weniger in die Gehölzstruktur eingegriffen werden, Habitatstrukturen für Gehölzbewohner sowie der Naherholungswert für Ausflügler*innen und Pendler*innen bleiben erhalten.

Die neu betonierten Radwege im Landkreis, z. B. bei Scheden (Dransfeld), weisen bereits nach kurzer Zeit große Wellen und Dellen auf, die bei wassergebundenen Wegen in der Region bisher nicht aufgetreten sind. Auch die Folgekosten für die Pflege wassergebundener Wege ist deutlich geringer als bei Betonwegen (vgl. Studie von Dr. Bernhard Fischer).

3. Negative Auswirkung auf das Landschaftsbild im Landschaftsschutzgebiet

Der Zweck eines Landschaftsschutzgebietes zielt u. a. auf das generelle Erscheinungsbild einer Landschaft ab. So soll insbesondere für den Freizeit- und Tourismusbereich ein intaktes Landschaftsbild erhalten bleiben.

Das Gartetal ist im Bereich der geplanten Maßnahmen ein sehr schmales, von der Garte durchflossenes Tal. Das bisher noch stimmige Landschaftsbild wird durch den Bau eines Weges mit einer durchgehenden Betonierung mit 2,5m plus 2x 60cm Bankett (Abschnitte 2 + 3) sowie 3m plus entsprechendem Bankett im Bereich des Wirtschaftsweges (Abschnitt 1), stark negativ verändert.

3.1 Die Zerstörung des Grüntunnels und die geplante massive Beschleunigung des Radverkehrs bedeutet eine erhebliche Minderung des Erholungswertes des Weges und der Landschaft

Sowohl für SpaziergängerInnen als auch für RadfahrerInnen des Fuß- und Radweges ist vor allem dessen besondere Lage im Gartetal mit seinem idyllischen Bachlauf und dem hohen Durchgrünungsgrad - allen voran der sogenannte „grüne Tunnel“ - für einen hohen Erholungswert verantwortlich. Dieser Grüntunnel hat neben seinem ökologischen vor allem einen kulturhistorischen Wert und begeistert seit vielen Jahren die NutzerInnen dieses Weges. Dies belegen hunderte Kommentare im Rahmen der Petition für einen schonenden Ausbau im Gartetal, zu lesen unter „<https://www.openpetition.de/petition/online/petition-fuer-einen-schonenden-ausbau-des-gartetalweges-mit-erhalt-des-gruentunnels>“.

Bei einem breiteren Weg mit Bankett und deutlich weiter auseinander stehenden Bäumen/Gebüschchen würde dieser Tunnelbogen nie wieder oder bestenfalls nach 15 bis 20 Jahren in der bisherigen, rel. geringen Höhe schließen können, und die einzigartige Wirkung wäre verloren.

3.2 Gefährdung des Lebensraums Garte für sehr seltene Tierarten

Der nur knapp 100m parallel zum Fuß- und Radweg verlaufende Bach „Garte“ ist gerade in diesem Abschnitt Lebensraum für Biber und den Eisvogel sowie andere, immer seltener werdende Arten. Der geplante Eingriff durch große Baufahrzeuge und mehrere Wendeplätze in Richtung Garte für deren Rangierfähigkeit stellt eine erhebliche Störung für dieses sensible Gefüge dar. Die Gefährdung wurde nicht ausreichend geprüft.

In den letzten Jahren konnten immer wieder mehrere brütende Nachtigallen in dem Gehölzsaum nachgewiesen werden, der jetzt im Zuge der geplanten Verbreiterung abgeholzt werden soll. Dies stellt einen unverhältnismäßig großen Eingriff in dieses schützenswerte Biotop dar.

4. Forderung nach einer Reduzierung der geplanten Wegbreite

4.1 Die Wegbreite im 2. Planungsabschnitt soll bei 2 statt bei 2,5 m liegen

Der Weg im 2. Planungsabschnitte 2,5 m breit plus 2x 60 cm Bankett ausgebaut werden. Dieses ist unakzeptabel.

Der gesamte Streckenabschnitt des Rad-/Fußweges verläuft durch die Landschaftsschutzgebiete LSG „Leinetal“ auf städtischer Seite und LSG „Leinebergland“ im Landkreis Göttingen. In beiden Verordnungen werden als besondere Schutzzwecke genannt:

- „Die Erhaltung von Fließgewässer, Feuchtflächen, Streuobstwiesen, Magerrasen, Einzelbäumen, Baumgruppen, Baumreihen, Heckenzügen und Buschflächen, die das Landschaftsbild beleben und gliedern oder als Lebensstätte der heimischen Tier-und Pflanzenwelt dienen.“ (Stadt)
- „Die Erhaltung und Entwicklung von Hecken und Gebüschchen heimischer Arten und außerhalb des Waldes stehender Bäume sowie von naturnahen Laubwäldern und Waldrändern.“ (LK)

Hieraus folgt, dass bei einer Sanierung und möglichen Verbreiterung des Radweges besonders sensibel vorgegangen und alles daran gesetzt werden muss, die gewachsenen Gehölzstrukturen zu erhalten.

Gerade die Gehölzentnahme auf der südlichen Seite ist problematisch. Dieser Bereich ist aus naturschutzfachlicher Sicht entscheidend für die Abschirmung des sensiblen Bereichs der Garte mit seiner wertvollen Avifauna (Vogelwelt).

Von daher soll im 2. Planungsabschnitt mit einer Breite von 2 m geplant werden.

4.2 Unverhältnismäßigkeit Wegbreite für die landwirtschaftlichen Fahrzeuge im 3. Planungsabschnitt

Der sogenannte "Wirtschaftsweg" im 1. Planungsabschnitt soll mit 3 m plus Bankett gebaut werden. Die damit einhergehende Bodenversiegelung steht in keinem Verhältnis zu der derzeitigen sehr geringen Nutzung. Der (bisher unbefestigte) Weg wird zurzeit nur sehr selten von landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren. Hier würde eine Breite von 2,5 m plus Bankett, wie sie bei Straßen üblich ist, vollständig genügen.

5. Kritik zu den geplanten Ausgleichsflächen

Bei der geplanten Verbreiterung sollen ca. 40 Bäume und ein großflächiger Gehölzbestand entfernt werden. Geplant sind Neuanpflanzungen vor Ort sowie Ausgleichspflanzungen an anderer Stelle (Gemeinde Friedland).

Da sich jedoch in den letzten Jahren gezeigt hat, dass aufgrund des Klimawandels (langer Trockenphasen) neu angepflanzte Bäume häufig nicht überlebt haben, ist die geplante Abholzung für mich inakzeptabel.

Da sich darüber hinaus ein Teil der geplanten Ausgleichspflanzungen außerhalb des Gartetals befinden, findet vor Ort kein ausreichender mikroklimatischer Ausgleich statt. Die bestehenden Baum- und Gehölzstrukturen sollten weitestgehend erhalten bleiben, um einer Veränderung des Mikroklimas entgegenzuwirken.

5.1 Mangelnde Anwuchshilfen auf Ausgleichsflächen

Die aktuelle Planung sieht keine langfristige Betreuung der Nachpflanzungen vor. Durch die Abholzung entfällt ein großer Anteil der Verschattung.

Es ist aufgrund der klimatischen Entwicklung (langanhaltende Dürrephasen) nicht mehr gesichert, dass Ausgleichsflächen mit frisch gepflanzten Bäumen, die nur drei Jahre gepflegt und gegossen werden, danach eigenständig wachsen.

6. Einwände zu den zu erwartenden Kosten

6.1 Explodierende Gesamtkosten sprengen den Förderrahmen

Die Gesamtkosten von 1.062.000 Euro können in der aktuellen politischen und ökonomischen Situation nicht eingehalten werden. Es braucht dringend eine Neuschätzung der Kosten um überhaupt eine vernünftige Planungsgrundlage zu haben.

Ein deutlich preiswerterer Ausbau wäre möglich durch

- Verringerung der Wegbreite auf 2m bzw. 2,5m In Abschnitt 1.
- (Teilweise) Wiederverwendung der vorhandenen Pflastersteine
- Verwendung anderer Baustoffe (wassergebunden, Pflaster, andere Baustoffe)

Es erfolgte keine ausreichende Abwägung der Kosten unter Berücksichtigung der o. g. Punkte.

Nicht beachtet wurde zudem im Planungsverfahren, dass laut Förderprogramm Stadt & Land (Punkt 18) der Ausbau in Teilabschnitt 1 (Ausbau des Weges auf 3 m für LANDWIRTSCHAFTLICHE NUTZUNG) höchstens die auf Radverkehr entfallenden Anteile förderfähig ist. Auf diesem Wegabschnitt wird nur die für den Radverkehr notwendige Breite gemäß ERA – Standard gefördert. s. FAQ N-Bank: <https://www.nbank.de/medien/nb-media/Downloads/Arbeitshilfen-Merkbl%C3%A4tter/Merkbl%C3%A4tter-Produkte/Nieders%C3%A4chsische-FAQs-zum-Sonderprogramm-Stadt-und-Land.pdf>

7. Keine ausreichende Prüfung von alternativen Ausbauvarianten, die den vorhandenen Bedarf besser und sicherer abdecken können

Es gab keine Evaluation, welcher Weg nach Göttingen von Pendler*innen bevorzugt genutzt wird bzw. zukünftig genutzt werden könnte. Die Planung bezieht sich lediglich auf Daten einer Radzählung aus dem Jahr 2016, die ausschließlich am Gartetalweg erfolgte und nicht ein Gesamtbild aller Radfahrenden zwischen Göttingen und Diemarden wiedergibt.

Erst lange nach Antragstellung und nach Zustimmung des Göttinger Stadt- und des Gleichener Gemeinderates zur Planung erfolgte im Mai 2022 eine neue Zählung an zwei Standorten. Diese ergab, dass am Tag durchschnittlich 268/Radfahrende den bereits bestehenden Gartetal-Rad- und Fußweg sowie 190/Radfahrende die K47 nutzen. An der K47 befindet sich jedoch kein Radweg, es muss also die schmale Straße (ohne jeglichen Randstreifen) befahren werden. Zudem wurde an der K47 während der Zählung der Standort des Zählkastens einmal verändert, weil davon ausgegangen werden musste, dass aufgrund der mangelhaften Positionierung zu wenig Radfahrende gezählt wurden, die bis dahin erhobenen Zahlen also zu niedrig waren.

Gänzlich außer Acht gelassen wurden bei der Zählung zudem all diejenigen Radfahrenden, die die beiden Feldwege parallel zur K47 nutzen.

Hieraus ergibt sich, dass ein großer Teil der Pendler*innen andere Wege als den Gartetalweg nutzen und besonders auf der K47 einem hohen Gefahrenpotenzial ausgesetzt sind.

8. Verfahrensfehler

8.1 Planerischer Verfahrensfehler

Der Antrag auf Ausbau des Fuß- und Radweges zwischen Geismar und Diemarden wurde aufgrund von Behauptungen Einzelner (viele Unfälle & Pendler) ohne Verifizierung in Form einer Erhebung der Nutzerzahlen oder Umfrage bei Nutzern gestellt. Erst danach hätte die Festlegung des am dringendsten zu betreibenden Ausbaus im Sinne eines Anschlusses an das Radwegenetz bzw. dessen Erweiterung erfolgen sollen. Jetzt wird mit sehr viel Geld ein bereits bestehender und sehr gut angenommener Weg ausgebaut, aber das enorme Gefahrenpotenzial für alle Pendler auf der Kreisstraße 47 zur Landstraße zwischen Klein Lengden und Geismar hinauf ignoriert.

Verkehrspolitisch ist der breite Ausbau des Fuß- und Radweges nicht zu begründen. Nördlich wie südlich existieren gut ausgebaute Radwege entlang der Landesstraße L569 und durch das Wendebachtal (Fernradweg), die sehr vielen Pendler*innen ein schnell(er)es Erreichen nach Göttingen ermöglichen.

8.2 Fehlende Gesamtplanung auf Multifunktionalität, Freizeit und Tourismus sowie Pendler*innenverkehr

Eine Gesamtplanung des Wegenetzes für alle Bevölkerungsgruppen fehlt bisher und sollte zeitnah erfolgen.

Ein großer Teil der Diemardener Bewohner*innen wünscht sich, dass der Weg auch von Fußgänger*innen, Kindern und Älteren genutzt werden kann. Ein betonierter Radschnellweg durch das Gartetal führt zu einer Beschleunigung des Verkehrs und u. a. einer steigenden Attraktivität für Schnell- und Rennradfahrer*innen.

Die aktuelle Planung des Radweges erhöht die Gefahr von Unfällen durch die Beschleunigung der Radfahrenden bei gleichzeitiger Nutzung des Weges von Menschen jeden Alters als Gehweg. Es ist angeraten, einen Pendler*innenradweg und einen davon getrennten freizeittouristischen Radweg zu ermöglichen.

Eine Alternative liegt auf der Hand: Vom Ortsrand Diemarden bis zum Radweg an der Kreisstraße zwischen Klein Lengden und Geismar fehlen noch ca. 700 Meter Radweg. Anstatt 1,6 km im Gartetal müssten an der Straße nur 700 Meter betoniert werden, was ökologischer, ökonomischer und sozialer wäre, und dazu die Sicherheit von Radfahrer*innen/Fußgänger*innen erhöhen würde. Pro Tag fahren über 190 Personen entlang der Straße.

Bitte prüfen Sie folgenden Vorschlag:

1. Ein touristisch-freizeitbezogener Radweg durch das Gartetal mit wassergebundenen attraktivem Belag und einer Begrenzung auf 2 Meter Breite, um eine sichere gemeinsame Nutzung auch älterer Menschen und Kinder zu gewährleisten.
2. Ein schneller, parallel zur Straße verlaufender Radweg für die Vielfahrer*innen, Pendler*innen sowie für Menschen, die im Dunkeln den Gartetal nicht als sicher empfinden. Falsche Planungsgrundlage in Bezug auf die Sicherheit des Weges

Entgegen Behauptungen unter anderem von der Gemeinde Gleichen, ist der Rad- und Fußweg im Gartetal kein Unfallschwerpunkt. Laut eines Telefonats mit der für den Radverkehr zuständigen Polizeidienststelle des Landkreises im April 2022 sind von diesem Weg bisher keinerlei Unfälle bekannt. Selbstverständlich sei nicht auszuschließen, dass unsichere Radfahrende mit der Situation einer Begegnung im Gegenverkehr nicht gut zurechtkommen. Dies sei aber auch von anderen Radwegen mit größeren Breiten bekannt. Derselbe Beamte widersprach der Behauptung, dass ein breiterer Weg die Sicherheit erhöht. Das könne man so pauschal nicht sagen. Ganz im Gegenteil könne dies eher zu mehr Problemen führen, insbesondere bei von Fußgängern und Radfahrenden gemeinsam genutzten Wegen, da eine höhere Geschwindigkeit mehr Gefahren mit sich bringt.

8.3 Fehlerhafte Angaben bei der Planung und in Folge fehlerhafte Unterrichtung der Räte

Die Datengrundlagen, auf denen der Antrag und die Gesamtplanung basieren, sind falsch.

Die Ingenieurbüros ermittelten, dass der Weg über das Gartetal in die Stadt Göttingen der schnellste und kürzeste sei (vgl. öffentliche Gemeinderatssitzung). Dies ist falsch.

Der Radweg durch das Gartetal vom Diemardener Thie zum Hiroshimaplatz der Stadt Göttingen ist weder kürzer noch schneller als der Weg an der Straße entlang der K47 (vgl. Vorlage -Nr: FB61/1968/21 vom 14.10.2021).

Entsprechend der Eingaben in Routenplanern bilden sich folgende Ergebnisse ab, vgl. bikemap am 11.10.2022 unter https://www.bikemap.net/de/routeplanner/?way-points=_%7CfyHe%60%7C%7B%40s%5BzaF_mF%60N#/z13/51.5060179,9.9576473/basic

- Diemardener Thie - Hiroshimaplatz entlang der Straße K47: 6,3 Km 23 Minuten (60hm bergauf, 70 hm bergab)
- Diemardener Thie - Gartetalweg - Hiroshima Platz: 8,3 Km 30 Minuten (0hm bergauf, 10 hm bergab)

- Diemardener Thie - Warte - Hiroshimaplatz: 5,9 Km 25 Minuten (70hm bergauf, 50 hm bergab)
- Diemardener Thie - Hiroshimaplatz entlang der Straße K47 mit 25iger E-Bike, private Messung: 6,3 Km 16 Minuten (60hm bergauf, 70 hm bergab)

Da die Datenlage fehlerhaft erfasst worden ist, wurden die Räte nicht korrekt informiert. Die Entscheidungen sind somit auf Basis fehlerhafter Informationen getroffen worden.

Der Weg an der K47 ist für Pendler*innen und Schüler*innen der kürzeste und schnellste Weg und sollte aufgrund seiner Gefährlichkeit (erlaubt Tempo 100Kmh) dringend bis zum Dorfanfang verlängert werden.

8.4 Fehlende Prüfung für alternativen Ausbau mit Pflasterung

Dem Protokoll über die 4. öffentliche/nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Bauen, Planung und Grundstücke am Donnerstag, 24.02.2022 ist zu entnehmen, dass es schlechte Erfahrungen mit Pflasterung gegeben habe. Diese Aussage trifft in keiner Weise für den Fuß- und Radweg zwischen Geismar und Diemarden zu! Dieser besteht seit 1985, also seit 37 Jahren, und musste auf der Seite der Gemeinde Gleichen nur sporadisch und punktuell (per Hand) ausgebessert werden. Im Vergleich dazu zeigen die Betonwege in und um Diemarden fast durchgehend Verwerfungen und Löcher. Aus Klima- und Umweltperspektive ist die Reparatur und Wiederverwendung der Zementpflasterbausteine zu überprüfen.

9. Mangelnde Sicherheit

9.1 Gleichstellungsbeauftragte wurde übergangen / keine Barrierefreiheit für Frauen und Kinder

Es wurde versäumt, die Gleichstellungsbeauftragte in die Planung einzubeziehen. Zudem ist der Rad-/Fußweg nicht barrierefrei (vgl. Vorlage -Nr: FB61/1968/21 vom 14.10.2021).

Laut ERA ist bei neuen, nicht straßenbegleitenden Radwegen für die soziale Sicherheit zu sorgen: Das bedeutet beispielsweise eine nächtliche Beleuchtung sowie keine unmittelbar angrenzenden Büsche. Der geplante Weg verläuft weit ab von anderen Verkehrswegen und ist in der Dunkelheit komplett unbeleuchtet. Eine notwendige Sicherheit vor allem für Kinder und Frauen ist damit nicht gewährleistet, was in der Planung nicht berücksichtigt wurde.

Es wird ein barrierefreier, von Jahres- und Uhrzeiten unabhängiger Radweg an der Straße benötigt, sodass auch Frauen und Kinder auch in der dunklen Jahreszeit eine sichere Verbindung von Diemarden zur Stadt Göttingen zur Verfügung steht.

10. Mangelnde Transparenz und Bürgerbeteiligung

10.1 Mangelnde Transparenz und Demokratie

Der Antrag auf Förderung des Rad-/Fußwegausbaus wurde bereits im September 2021 bei der NBank gestellt. Die betroffene Bevölkerung wurde nicht durch die Gemeinde oder den Ortsrat, sondern erst im Januar 2022 durch das Göttinger Tageblatt von dem Vorhaben informiert. Sie wurde im Vorfeld nicht einbezogen.

Es gab keinerlei Berücksichtigung ihrer Wünsche und Bedenken.

10.2 Fehlende Berücksichtigung der politischen Gremien Göttingens sowie der Petitionsunterzeichner*innen

Sowohl der Rat der Stadt Göttingen als auch der Ortsrat Geismar haben jeweils eine Resolution verabschiedet, in der eine Planung für eine schonende Variante mit dem Erhalt des Grüntunnels gefordert wird.

Der Ortsrat Geismar hat der Sanierung nur unter der Prämisse eines Natur schonenden Ausbaus, d. h. Pflasterung, 2 Meter Breite und Erhalt des Grüntunnels, zugestimmt.

Des Weiteren sprechen sich in einer Petition über 2000 Unterzeichnende für den Erhalt des Grüntunnels aus.

Im Planfeststellungsverfahren soll der Wille des Umweltverbandes, der politischen Gremien sowie der Bürger*innen berücksichtigt werden.

11. Weitere Fehler und Versäumnisse im Planungsprozess

11.1 Ratsvorlage, Anlagen und Dokumente im Bauausschuss vom 24.2.2022 - Betonierung aus Naturschutzgründen

In der Vorlage (vgl. Vorlage -Nr: FB61/1968/21 vom 14.10.2021)) heißt es, aus Naturschutzgründen solle der Weg betoniert werden. Diese Aussage entspricht nicht mehr aktuellen Erkenntnissen.

Alle technischen, geologischen und biologischen Studien besagen, dass Beton die Natur nicht schützt, sondern für ein großes Maß an Umweltzerstörungen, wie z. B. hohe CO₂-Emissionen, Biotopzerstörung beim Sandabbau, und hiermit für die langfristige Gefährdung von Menschen, Tieren und Pflanzen etc. verantwortlich ist.

11.2 Touristischer Freizeitweg – geringe Anzahl von Pendler*innen

Wie durch quantitative Erhebungen sichtbar wird (sehr hohe Frequentierung am Wochenende und an Feiertagen), handelt es sich bei dem Weg im Gartetal um einen touristisch und für den Alltag genutzten Weg.

Wie auch die NLStBV Geschäftsbereich Wolfenbüttler 2020 feststellte, handelt es sich um einen landwirtschaftlich und touristisch genutzten Weg, so dass das Projekt aus dem Mehrjahresprogramm gestrichen wurde (vgl. Vorlage -Nr: FB61/1968/21 vom 14.10.2021).

Demnach ist er nicht als Pendlerinnen*weg förderfähig.

Dieser Fakt wiederum ermöglicht eine Förderung für einen wassergebundenen langlebigeren Radweg im Vergleich zu Beton und Asphalt.
