

Planungsfeststellungsverfahren Bausteine – Langform

Bitte wählen Sie eine der folgenden Einleitungen

Ich erhebe im Rahmen des Planungsfeststellungsverfahrens zum 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:

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*: „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 Ortbeton (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.

Eine vermehrte Nutzung des Fuß-/Radweges, statt mit dem Auto zu fahren, allein aufgrund einer Betonierung und Verbreiterung mit der daraus abgeleiteten CO₂-Reduktion sind rein spekulativ und nicht nachweisbar. Ganz im Gegenteil steht zu befürchten, dass der Ausbau mit Beton eine negative CO₂-Bilanz ergeben wird!

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 gibt Regionen und Länder, in denen Radwege aus Klima- und Umweltschutzgründen nicht mehr aus Beton bestehen dürfen. Es soll geprüft werden, ob der Fuß-/Radweg weniger klimaschädlich gebaut oder repariert werden kann (beispielsweise mit Klimabaustoffen oder Wiederverwendung der alten Pflasterbausteine).

Gegen die Verwendung des geplanten Betons als Baustoff

Bei der Planung des Garteweg-Ausbaus wurden u. a. keine klimafreundlichen Baustoffe berücksichtigt, durch die z. B. die Verwendung von klimaschädlichem Beton vermieden werden kann.

Dies widerspricht der Verschärfung der Klimaschutzrichtlinie des Landes Niedersachsen vom 28.6.22. Die Richtlinie beinhaltet u. a., dass die nds. Kommunen und Gemeinden Klimaschutzziele im Bereich des Bauens mit Fördermitteln verstärkt umsetzen müssen.

Pflasterung statt dem geplanten Beton

Geplant ist eine durchgehende Betondecke auf allen drei Planungsabschnitten.

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 Wendeplätze für die Betonfahrzeuge entfallen, inklusive die damit einhergehende massive Naturzerstörung. Insgesamt muss so weniger in die Gehölzstruktur eingegriffen werden, Habitatstrukturen für Gehölbewohner sowie der Naherholungswert für Ausflügler*innen und Pendler*innen bleiben erhalten.

Gegen eine unnötige Versiegelung im Landschaftsschutzgebiet

Das Land Niedersachsen erließ am 28.6.22 ein neues Klimagesetz, in dem die Gebietskörperschaften verpflichtet werden, ein Entsiegelungskataster (Klimafolgenanpassung) zu erstellen.

Versiegelung ist ein bedeutender Risikofaktor bei der Erhitzung der Atmosphäre. Da durch die geplante Maßnahme der Fuß- und Radweg in den nächsten ca. zehn Jahren (vgl. Gutachten der Ingenieurbüros) nicht verschattet wäre, zudem die versiegelte Fläche vergrößert werden soll, heizt sich der Beton und somit das Tal vermehrt auf. Die Folgen sind nicht absehbar.

Eine Reduzierung der Erderwärmung steht im Zentrum der aktuellen Landes- und Bundesgesetzpolitik und darf hier nicht ignoriert werden.

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 - eine Kompensation der zusätzlichen CO₂-Emissionen ist selbst unter günstigen Annahmen nicht vor 2024 zu erwarten;
- Verminderung der Attraktivität des Fuß- und Radweges durch Beeinträchtigung des Naturerlebnisses und des Landschaftsbildes;
- keine wesentliche Beschleunigung des Radverkehrs ohne gleichzeitige Zunahme des Unfallrisikos erbringt.

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

Die Zerstörung des Grüntunnels im 2. Planungsabschnitt ist nicht hinzunehmen

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/Gebüsch würde dieser Tunnelbogen nie wieder in der bisherigen, rel. geringen Höhe schließen können, und die einzigartige Wirkung wäre verloren.

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.

Brutplätze für Nachtigallen werden durch Ausbau zerstört

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.

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.

Forderung nach einer Reduzierung der geplanten Wegbreite

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

Der Weg soll als Betonfahrbahn gestaltet und nach Vorgaben für geförderte Radwegenanlagen 2,5 m breit plus 2x 60 cm Bankett ausgebaut werden. Dieses ist inakzeptabel.

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 Fließgewässern, 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 Gebüsch 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 Fuß- und Radweges besonders sensibel vorgegangen und alles darangesetzt 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.

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 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.

Kritik zu den geplanten Ausgleichsflächen

Massiver Eingriff in die Baum- und Gehölzstruktur wirkt sich negativ auf das Mikroklima aus.

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

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.

Mangelnde Anwuchshilfen auf Ausgleichsflächen

Durch die Abholzung entfällt ein großer Anteil der Verschattung. Dass in Dürrezeiten Sträucher und Bäume nachwachsen können, ist nicht gewährleistet.

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. So ist nicht sichergestellt, dass die 40 zu fällenden Bäume in 15 Jahren nachgewachsen sind.

Einwände zu den zu erwartenden Kosten

Übermäßige Mehrausgaben/Belastung des Haushaltes übersteigt deutlich den geplanten Umfang

1. Nicht beachtet wurde 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/Down->

[loads/Arbeitshilfen-Merkbl%C3%A4tter/Merkbl%C3%A4tter-Produkte/Nie-
ders%C3%A4chsische-FAQs-zum-Sonderprogramm-Stadt-und-Land.pdf](#)

2. Aufgrund der angespannten Weltlage im Jahr 2022 besteht aktuell nicht nur eine hohe Rezessionsgefahr, sondern auch eine, gegenüber den im Planungszeitraum veranschlagten Kosten, enorme Steigerung bei Material- und Handwerkerkosten.

Missachtung der Maßgabe einer sparsamen Verwendung von Steuermittel

Es wurden keine alternativen Baustoffe geprüft, was unbedingt erforderlich wäre. Und zwar nicht nur, weil es im Landschaftsschutzgebiet sowie in einer Umgebung mit besonders schützenswerten Biotopen wichtig wäre, weniger ressourcenzerstörend zu bauen. Wassergebundene Baustoffe sind nachhaltiger (Herstellung, deutlich bessere CO₂-Bilanz und Schwammefekt) als die Betonbauweise, aber vor allem auch deutlich preiswerter. Dies gilt es bei dem Planungsverfahren zu berücksichtigen.

Explodierende Gesamtkosten sprengen den Förderrahmen

Die Gesamtkosten von 1.062.000 Euro können in der aktuellen politischen und ökonomischen Situation kaum eingehalten werden. Ein preiswerterer Ausbau, wie z. B. wassergebundene Radwege oder das Reparieren des bestehenden Weges, würden die Kosten reduzieren und einen schonenden Ausbau ermöglichen.

Keine Berücksichtigung der Vorerfahrungen mit Funktionalität und Folgekosten bei Betonwegen

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).

Bei dem geplanten Ausbau des Garteweges werden Steuermittel verschwendet.

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.

Schlussfolgerung: Der geplante massive Ausbau des Gartetalweges wird sehr viel Geld kosten, das an anderer Stelle vermutlich sinnvoller eingesetzt werden kann. Es ist dringend zu prüfen, welche der hier angesprochenen Strecken für die dringend erforderliche Verkehrswende (durch ein Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad) vorangetrieben werden sollte.

Fehlende Gesamtplanung

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.

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 für den Fuß- und Radweg 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 Fuß- und 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.

Verkehrspolitische Fehlplanung

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.

Zudem haben so gut wie alle vorhandenen Radwege im Landkreis eine Breite von 2m. Ich spreche

mich dagegen aus, dass im schmalen und ökologisch sensiblen Landschaftsschutzgebiet Gartetal bei der Planung auf eine durchgehende Breite von 2,5 m und mehr bestanden wird.

Falsche Planungsgrundlage

Der Rad- und Fußweg im Gartetal ist kein Unfallschwerpunkt! Behauptungen dieser Art sind subjektive Einzelaussagen und wurden bisher nicht belegt. 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.

Unfallursache Wildwechsel missachtet

Bekannte Unfälle auf dem betreffenden Rad/Fußweg sind Zusammenstöße mit querendem Wild. Dieses stellt ein erhebliches Gefahrenpotenzial dar, das in der Planung bisher in keiner Weise Berücksichtigung findet. Direkt an den Fuß- und Radweg angrenzend befindet sich eine Wildhegefläche der Diemardener Jagdpächter sowie ein sehr ausgedehnter Dachsbau. Von beiden Quellen geht eine andauernde Gefahr für Radfahrer aus, da die Tiere vollkommen unvermutet über den Weg wechseln, um zum Wasser zu gelangen oder auf der bachbegleitenden Wiese zu fressen.

Mangelnde Sicherheit

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.

Das „essenzielle“ Mosaikstück im Radverkehrsnetz der Stadt und des Landkreises wurde ohne Einbeziehung der Gleichstellungsbeauftragten in der Planung als „wichtige Verbindungsroute“ ausgewiesen (vgl. Vorlage -Nr: FB61/1968/21 vom 14.10.2021).

Für potenzielle weitere Pendler:innen soll dieser Fuß- und Radweg betoniert, auf 2,50 plus 60 cm Bankett an beiden Seiten m verbreitert, und als Hauptstrecke zwischen Göttingen und Diemarden deklariert werden.

Die Wegführung ist idyllisch am Fluss, jedoch von Dorf und Straßen abgelegen. Durch seine Lage wird er nicht von allen Bevölkerungsgruppen als sicher empfunden. In der Dunkelheit, vor allem im Winter, wird er daher vor allem von Frauen und Kindern so gut wie gar nicht frequentiert. Zumindest für die männliche Bevölkerung könnte diese Streckenführung der Hauptberufsweg sein. Doch da er länger ist, wird auch von den männlichen Vielfahrern oftmals die kürzere und schnellere Strecke an der Straße bevorzugt.

Diese kürzere Strecke für Pendler*innen in die Innenstadt und Schüler*innen zur IGS oder dem Hainberggymnasium führt vom Dorf zum Kreisel nach Göttingen (K47). Oben an der Landstraße wurde vor Jahren schon ein Radweg gebaut. Für den Anschluss nach Diemarden fehlen allerdings noch ca. 700 Meter.

Diese Strecke nach Göttingen fahren laut aktuellen Messungen (Mai 2022) täglich ca. 190 Menschen, obwohl sie aufgrund einer fehlenden Geschwindigkeitsbegrenzung (100 Km/h sind erlaubt) und ohne jeglichen Randstreifen gefährlich ist.

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 Die-marden zur Stadt Göttingen zur Verfügung steht.

Fehlende soziale Sicherheit

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.

Die Planung berücksichtigt die in der ERA geforderte soziale Sicherheit in keiner Weise.

Als Frau benötige ich in der Dämmerung und bei Dunkelheit einen sicheren Radweg nach Göttingen, der durch die aktuelle Planung nicht gegeben ist. Nach wie vor ist es mir als Berufs- und Alltagspendlerin nicht möglich, jederzeit sicher nach Göttingen zu gelangen.

Die Planung geht an den Bedürfnissen von Mädchen und Frauen vorbei

Es zeichnet sich ab, dass die überwiegende Bedeutung derzeit in der Freizeitnutzung/Naherholung liegt, da es für Berufs- und SchulpenderInnen - insbesondere bei zunehmender E-Bike-Nutzung - kürzere und schnellere Wegeverbindungen gibt, die allerdings auch verbessert werden müssten. Im Winterhalbjahr ist der Weg aufgrund fehlender Beleuchtung und geringer Einsehbarkeit vor allem für weibliche Berufs-/SchulpenderInnen unattraktiv.

Mangelnde Transparenz und Bürgerbeteiligung

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 den Ortsrat, sondern erst im Januar 2022 durch das Göttinger Tageblatt von dem Vorhaben informiert. Sie wurde im Vorfeld nicht einbezogen.

Mangelnde Bürgerbeteiligung

Die Bürger*innen wurden nicht mit in die Planung einbezogen. Sie wurden zwar im Nachhinein informiert (nachdem die politischen Entscheidungen in der Gemeinde Gleichen getroffen waren), jedoch gab es keinerlei Berücksichtigung ihrer Wünsche und Bedenken.

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.

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.

Ortsrat Geismar wurde übergangen

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

Einwände des Umweltverbandes BUND sowie der Naturschutzbeauftragten der Stadt Göttingen wurden ignoriert

Ich fordere, dass die Stellungnahmen und Argumente des Umweltverbandes BUND sowie der Göttinger Naturschutzbeauftragten im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden.

Der BUND Göttingen fordert, dass im mittleren Teil, dem „grünen Tunnel“, nur eine Wegbreite von 2 m gewählt wird. Auch die Stellungnahme von Britta Walbrun spricht sich für diese schmalere Variante von 2 m aus.

Fehler und Versäumnisse im Planungsprozess

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

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

Der Fuß-/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.

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.

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.

Ingenieurbüros – Falsche Angaben

Die Ingenieurbüros ermittelten, dass der Weg über das Gartetal in die Stadt Göttingen der schnellste und kürzeste sei (vgl. öffentliche Gemeinderatssitzung). Dies ist falsch. Er ist weder kürzer noch grundsätzlich schneller als der Weg über die Kreisstraße .

In der Vorlage (vgl. Vorlage Nr. FB61/1968/21 vom 14.102021)

Ratsvorlage, Anlagen und Dokumente im Bauausschuss vom 24.2.2022

Betonierung aus Naturschutzgründen

In der Vorlage (vgl. Vorlage Nr. FB61/1968/21 vom 14.102021) 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.

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 Gartetal-Rad- und Fußweg 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 Kraftfahrzeugen oder deren Nutzung – also vom Auto zum Rad.

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 Wolfenbüttel, 2020 feststellte, handelt es sich um einen landwirtschaftlich und touristisch genutzten Weg, sodass 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.

Abstimmung mit NBank/MW bzgl. neuer Gesetzeslage fehlt

Sollte die NBank einer Förderung von Klimabaustoffen für den Radwegebau nicht zustimmen, gilt es Verhandlungen mit dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft zu führen und auf die neuen Gesetze vom 28.6.22 zu verweisen, sollte der Landkreis und die Stadt Göttingen soziale, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit ernst nehmen.