

FAQs – Fragen und Antworten zum Ausbau des Gartetalwegs

- **Was charakterisiert den Gartetalweg?** Er liegt in einem Landschaftsschutzgebiet, verläuft auf bzw. an einer alten Schmalspurbahnstrecke, unterliegt einer Mischnutzung (Fuß- und Radweg), ist gepflastert und ob seines Alters in weiten Teilen noch in gut befahrbarem Zustand, hat einen einzigartigen „Grüntunnel“
- **Wie lang ist die Ausbaustrecke?** 1,7 km.
- **Warum soll ausgebaut werden?** Der Weg ist über 40 Jahre alt und im Bereich der Stadt Göttingen durch Baumwurzeln beschädigt; mit knapp 2 Metern Breite entspricht er nicht mehr den modernen Ansprüchen der Verkehrswende.
- **Was soll ausgebaut werden?** Die Planung sieht vor, dass der Weg auf 2,50 Meter Breite + 1,20 Meter Bankett ausgebaut und betoniert werden soll.
- **Was bedeutet dieser Eingriff für die Landschaft?** Ein großer Teil der Bäume und Sträucher, die die jetzigen Tunnelwände bilden, werden abgeholzt.
- **Was bedeutet der Eingriff für die Nutzer?** Durch die Breite und den Beton soll der Radverkehr vermehrt und beschleunigt werden. Durch verschiedene Effekte ist gleichzeitig mit einer deutlichen Erhöhung der Unfallgefahr und Verringerung der empfundenen Sicherheit zu rechnen.
- **Was will die Bürgerinitiative?** Einen schonenden Ausbau v. a. im Grüntunnelbereich sowie optimale Sicherheit für alle Nutzer
- **Was ist das Besondere am „Grüntunnel“?** Er macht den Weg laut Göttinger Tageblatt zu einem der 11 schönsten Orte im Landkreis
- **Wieso erhöht die derzeitige Planung die Unfallgefahr?** Grundsätzlich bietet ein breiter Weg mehr Raum, um mit Abstand aneinander vorbeizufahren. Doch gleichzeitig sind deutlich höheren Geschwindigkeiten möglich. Das führt zu einem erhöhten Unfallrisiko. Radfahrer tauchen einfach „plötzlicher“ auf und können schlechter kurzfristig abbremsen. Und je höher die Geschwindigkeit, desto größer die Wahrscheinlichkeit von schweren Unfällen. Geschwindigkeiten von 40 km/h und mehr werden auf dem neuen Radweg einfach zu erreichen sein. Außerdem ist davon auszugehen, dass er für Rennradfahrer und Speedbiker ebenso wie für Mopedfahrer attraktiver wird und damit das Unfallrisiko weiter steigt. Ein zusätzlicher Sicherheitsaspekt steckt im Oberflächenmaterial: Auf dem geplanten Ort beton kann flüsterleise gefahren werden. Radler sind so erst spät oder, gerade von älteren Menschen, gar nicht zu hören. Pflaster statt Beton wäre sowohl akustisch als auch visuell eine sinnvolle Lösung für die Unfallproblematik.

- Werden die Fördermittel nur für einen Ausbau mit 2,5m Breite und Ort beton erteilt?**
 Nein, das ist nicht der Fall. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, die für das Förderprogramm "Stadt und Land" zuständig ist, hat auf Anfrage schriftlich bestätigt, dass sowohl eine Breite von 2m als auch eine Pflasterung förderfähig sind.
- Wächst nicht alles einfach in wenigen Jahren nach?**
 Büsche wachsen zwar in einigen Jahren nach, Bäume brauchen noch länger. Aber wenn der Weg wie geplant verbreitert und der Seitenbewuchs in großen Teilen abgeholzt wird, wird wahrscheinlich kein Tunnel mehr entstehen können. Verantwortlich für die wunderschöne Ansicht und das besondere Erlebnis, hier hindurchzufahren, ist der zweimal im Jahr stattfindende Schnitt an 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 fordert die BI Pflaster statt Beton?** Pflaster ist günstiger, langlebiger und reduziert die Unfallgefahr! Die jetzige Pflasterung könnte – zumindest im mittleren Wegabschnitt – einfach erweitert werden. Die Betonsteine des aktuellen Weges liegen auf diesem Abschnitt noch sehr gut. Das würde enorm Kosten sparen und die Umwelt schonen, da nicht in der kompletten Breite neuer Beton ausgebracht werden muss. Außerdem ist die Langlebigkeit von Pflaster deutlich höher einstuft als die einer Betonfläche. Der jetzige Radweg zeigt seine Langlebigkeit, er ist über 35 Jahre alt und immer noch in Ordnung. Außerdem kann Pflaster viel besser Bewegungen durch Wurzeln oder Frost standhalten. Ort beton kann keinerlei Bewegungen ausgleichen, reißt dann sofort und diese Risse sind nur sehr schwer zu reparieren. Die Reparatur von Pflasterschäden ist sehr viel einfacher und damit billiger als die von Betonflächen. Hinzu kommt, wie oben erwähnt, dass die Pflasterung zu einer Reduzierung des Tempos beiträgt sowie dazu, dass Radfahrer besser zu hören sind.
- Hat die Verringerung der Breite von 2,5 auf 2m noch weitere Vorteile?** Bei den Kosten ließen sich etwa 25 Prozent einsparen. Außerdem würden deutlich weniger Bäume und Büsche gefällt werden müssen – zumal wenn auch die Seitenstreifen statt 60 max. 40cm breit werden. Das spart fast einen Meter!
- Passt denn dann noch ein Rettungswagen durch?** Die Breite eines Rettungswagens (RTW) liegt in der Regel bei max. 2,22 Meter. Die durchgehend geplante Breite des Radweges liegt bei 2,50 m plus 2 × 30 cm Bankett rechts & links. Die Bürgerinitiative fordert im Grüntunnelbereich eine Reduzierung der Fahrspur auf 2m. Mit jeweils 30 cm Bankett rechts und links bliebe der gesamte Radweg also auch für einen RTW durchgehend befahrbar.