



**Interfraktioneller Antrag der Fraktionen SPD, B90 / Die Grünen und CDU für die Sitzung des Ortsrates am 26.04.2023**

## **Anbindung Radweg Gartetal in die Innenstadt**

### **Antrag**

Der Ortsrat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, die aus der angefügten Karte ersichtlichen Varianten zu einer optimalen Anbindung des Radweges Gartetal über die schon vorhandenen Radwege und Fahrradstraßen in die Innenstadt unter Einbeziehung der Feldmark-Interessengemeinschaft Geismar in Geismar ansässigen Landwirte vergleichend zu prüfen und das Ergebnis der Prüfung im Ortsrat zur Diskussion zu stellen:

- Variante 1a (Grasweg) direkte Anbindung Fahrradstraße Groscurthstraße via Ottostraße
- Variante 1b (Grasweg) indirekte Anbindung Fahrradstraße Groscurthstraße via Unterfeldring/Am Rischen oder Schulweg via Pastor-Sander-Bogen
- Variante 1c (Grasweg) Anbindung Kieseestraße / Schulweg via Hopfenweg
- Variante 2 (Im Bruche) nach Radverkehrsentwicklungsplan (RVEP) mit einer Verbreiterung um ca. 2 m

Insbesondere sollen die Varianten 1a bis 1c untersucht werden, weil hier – im Gegensatz zu Variante 2 – die Nutzungskonflikte mit dem landwirtschaftlichen Verkehr am geringsten sind und die Fortführung der Nord-Süd Verbindung über die Fahrradstraßen Groscurthstraße/Elbinger Straße/Sternstraße nahezu lückenlos möglich ist.

Weiterhin soll die bisher im RVEP aufgeführte Verbindung durch „Im Bruche“ im Hinblick auf eine Verbreiterung untersucht werden. Ziel dieser Prüfung ist es zu klären, ob durch eine Verbreiterung die Nutzungskonflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr einerseits und dem landwirtschaftlichen Verkehr andererseits verringert werden können.

Für alle Varianten sind die Herstellungskosten zu ermitteln.

### **Begründung:**

Im Klimaplan Göttingen 2030 ist ausgeführt: „Im Verkehrs- und Mobilitätssektor müssen die Treibhausgasemissionen um 155.000 t/a sinken. Der Umweltverbund muss als klimaschonende und soziale Alternative konsequent gefördert werden und der motorisierte Individualverkehr bis 2030 um 2,5 % pro Jahr sinken. Hierzu liefert neben dem Klimaplan Verkehrsentwicklung die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Nahmobilitätskonzept und dem Radverkehrsentwicklungsplan den konzeptionellen und planerischen Rahmen.“

Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrsentwicklungsplan unterstützt der Ortsrat Geismar ausdrücklich, möchte jedoch erreichen, dass die Anbindung des Radweges Gartetal aus dem Landkreis kommend in Richtung Innenstadt noch einmal grundsätzlich geprüft wird, um den Umlandgemeinden eine echte Alternative für den Radverkehr anstelle des motorisierten Individualverkehrs anzubieten. Wenn der Gartetalradweg fertig gestellt sein wird, ist es folgerichtig, den Radverkehr dann auch auf einem optimierten und für Radfahrende attraktiven und sicheren Fahrradweg fortzuführen, der bei jeder Witterung genutzt werden kann.

Bei der Prüfung der Planungsvarianten sollen die Landwirte von vornherein einbezogen werden, da laut Überlassungsvertrag mit der Stadt Göttingen aus dem Jahre 1972 die Nutzung der Wege der Landwirtschaft vorbehalten ist. Das Ausweisen einer offiziellen Radwegeverbindung ist ohne Zustimmung der Feldmark-Interessengemeinschaft Geismar nicht möglich. Die Landwirte lehnen eine Nut-

zung der Wege durch Radfahrer nicht grundsätzlich ab, dringen aber auf eine Reduzierung der Nutzungskonflikte und weisen auf Haftungsprobleme hin.

Die im RVEP ausgewiesene Route 2 führt über den Haupteerschließungsweg für die Landwirtschaft und wird ständige Konflikte und Gefährdungen nach sich ziehen. Ein Begegnungsverkehr von Fahrrad und Trecker ist bei der jetzigen Breite des Weges schwerlich, im Falle eines Mähreschers und eines Fahrrades überhaupt nicht möglich. Die Breite der Schneidwerkzeuge der Mährescher überschreiten 7 m. Bei Variante 2 müsste der Weg auf 5 m verbreitert werden. Außerdem ist der Weg bei Nässe oft erheblich verschmutzt, da von den Maschinen die Erde der Felder auf den Weg getragen wird. Für Radfahrerinnen und Radfahrer besteht dann eine erhebliche Sturzgefahr. Weil die Wege nichtöffentlich sind, müssen sie nicht gesäubert werden und die Landwirte haften nicht für die Folgen der Verschmutzung.

Um den Begegnungsverkehr möglichst gering zu halten und das Haftungsproblem bei Verschmutzungen zu vermeiden, empfiehlt sich die Neuanlegung einer der Varianten1.

Die Geschichte dieses Grundgedankens geht in die 1980er Jahre zurück. Es ist an der Zeit, dieses Kapitel endlich abzuschließen.

