

**Eing.: 31.08.2017**

PIRATENundPARTEI-Ratsgruppe, Hiroshimaplatz 1-4,  
37083 Göttingen

**Antrag für den Rat am 15.08.2017**



**Ratsgruppe Göttingen**

PP-Ratsgruppe  
Hiroshimaplatz 1-4  
37083 Göttingen

Ansprechpartner:  
Lisa Balkenhol  
0551 / 400-3077

Göttingen, 31.08.2017

## **"Kriterien für den Ausbau von Wirtschaftswegen der südlichen Feldmark für den Radverkehr"**

### **Der Rat möge beschließen:**

1. Der nicht asphaltierte Wirtschaftsweg südlich von Geismar auf der Strecke zwischen Im Bruche und dem Gartetalradweg wird für den Radverkehr durch bauliche Maßnahmen verbessert.
2. Der Weg wird nicht vollversiegelt, also nicht in der vollen Breite asphaltiert oder betoniert. Die Verbesserung geschieht entweder über die Anlage von Spurbahnen (vorzugsweise Betonspur). Zwischen den Fahrspuren befindet sich Mittelbewuchs. Falls dies nicht möglich sein sollte, dann über eine radverkehrsgerechte Art der Aufschotterung, wobei sie dann so gestaltet sein sollte, dass das Befahren mit Pkw wegebaulich bedingt nur langsam möglich ist. Breit angelegte Schotterpisten wie zwischen Reinshof und dem Rosdorfer Baggersee entsprechen nicht dieser Anforderung.
3. Die heute noch vorhandenen wassergebundenen Wege durch die Feldmark werden, wenn der Rat es im Einzelfall nicht anders beschließt, als solche beibehalten. Einzelne Abschnitte mit hoher Radverkehrsnutzungsfrequenz (z. B. südlich Akazienweg) werden bei einem Ausbau nicht vollversiegelt, sondern mit festem wassergebundenem Belag oder Spurbahnen versehen.

### **Begründung:**

Ziel ist es, den Radverkehr zwischen Göttingen und dem Gartetal attraktiver zu machen, ohne gleichzeitig den unerlaubten Pkw-Verkehr zu fördern und die Lebensbedingungen der Kleintierfauna unnötig stark zu beeinträchtigen.

Der "Ausbau" eines bislang wassergebundenen Abschnitts zwischen Geismar und dem Gartetal wird im Radverkehrsentwicklungsplan als Maßnahme eingetragen (vorgelegt am 11.5.2017) [1].

Eine weitere Vollversiegelung, sei es mit Asphalt oder Beton, sollte auf dem betreffenden Abschnitt nicht vorgenommen werden.

Um die Flächenversiegelung gering zu halten, bieten sich zweiteilige **Spurbahnen** mit Mittelbewuchs an. Für Landwirte und Radtouristen gelten Spurbahnen als **landschaftsgerecht** befestigte Wirtschaftswege. Sie fügen sich harmonisch in die Landschaft ein und sind für den landwirtschaftlichen Verkehr und Radfahrer gleichermaßen gut befahrbar.

Spurbahnen sind in der Regel **80 cm breit (Mittelstreifen 90 cm)** und reduzieren die geschlossene Wegefläche gegenüber einem Vollausbau mit 3,0 m Breite um fast 50 %. Spurwege in Betonbauweise haben sich als besonders geeignet erwiesen.

Damit verbunden reduziert sich für **Kleinsäuger und Insekten** die Barrierewirkung der Wegebefestigung bei gleichzeitiger Schaffung von zusätzlichem Lebensraum für Pflanzen und Tiere. Die Auffüllung des Mittel- und des Seitenstreifens mit hohlraumreichem Schottergemisch sorgt zugleich für einen ausgeglichenen Wasserhaushalt im Wegebereich.

Spurbahnen erzeugen **geringere Kosten** als ein Ausbau in voller Breite. Sie wurden hauptsächlich aus diesem Grund in der DDR sehr häufig angelegt und halten vielerorts bis heute. Unterhaltungsarbeiten fallen bei Beton-Spurwegen nicht an, abgesehen von gelegentlichem Abmähen der Seitenstreifen. Spurwege aus Beton sind besonders dauerhaft. Sie halten bis zu über 40 Jahre, was kein anderer Belag erreicht [2].

Eine Asphaltierung ist auch aus gesundheitlichen Gründen in Erholungsgebieten problematisch. Für **Jogger und Spaziergänger** ist asphaltierter Untergrund unnatürlich und erzeugt über längere Zeit gesundheitliche Probleme. Bei einer nicht vollflächigen Asphaltierung können Jogger bei Bedarf den wassergebundenen grasbewachsenen Belag in der Mitte wählen.

Die **Kolonnenwege** nach dem Vorbild der DDR-Grenzanlagen sind vom ökologischen Standpunkt betrachtet noch geeigneter. Dabei handelt es sich um Spurwege mit Aussparungen (rechteckige Löcher in Längsrichtung). Sie sind für den Radverkehr ungeeignet und bieten sich zur Befestigung von Streckenabschnitten an, die fast nur von landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt werden.

## Quellen

[1]

[https://www.goettingen.de/pics/medien/1\\_1496429213/GOE\\_AK8\\_2017-05-11.pdf](https://www.goettingen.de/pics/medien/1_1496429213/GOE_AK8_2017-05-11.pdf)

(Dort Seiten 4 und 9.)

[2]

<https://www.beton.org/wissen/infrastruktur/betonspurwege/>

## Illustrationen:



[https://alf.sachsen-anhalt.de/fileadmin/\\_processed\\_/csm\\_Spurbahn\\_181313d369.png](https://alf.sachsen-anhalt.de/fileadmin/_processed_/csm_Spurbahn_181313d369.png)

Als Spurbahn (Betonspur) angelegter befestigter Wirtschaftsweg in Sachsen-Anhalt. Zwischen den Fahrspuren befindet sich Mittelbewuchs.



[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/c/c9/Track\\_of\\_two\\_strips\\_of\\_concrete.jpg/800px-Track\\_of\\_two\\_strips\\_of\\_concrete.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/c/c9/Track_of_two_strips_of_concrete.jpg/800px-Track_of_two_strips_of_concrete.jpg)

Ein anderes Beispiel aus Baden-Württemberg.



<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/4/45/Kolonnenweg-Rimbach-04.jpg/800px-Kolonnenweg-Rimbach-04.jpg>

Kolonnenweg zwischen Rimbach und Lindewerrablick (Thüringen), eine Variante der Betonspur der DDR-Grenzanlagen mit Mittelbewuchs und bewachsenen Aussparungen innerhalb der Fahrspuren. Diese Variante ist noch landschaftsschonender als die geschlossene Betonspur, jedoch für den Radverkehr ungeeignet. Sie sollte dort verwendet werden, wo fast ausschließlich landwirtschaftlicher Verkehr zu erwarten ist.

Unterschrift liegt vor