

Betreff:

**Ringgleis, Bauabschnitt Prinz-Albrecht-Park/Brodweg bis
Helmstedter Straße**

Organisationseinheit:

Dezernat VIII
0617 Referat Stadtgrün-Planung und Bau

Datum:

06.10.2021

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

13.10.2021

Status

Ö

Sachverhalt:

Zu der Anfrage der Fraktion DIE LINKE (DS-Nr. 21-17006) wird wie folgt Stellung genommen:

In der beauftragten Konzeptstudie „Ringgleisschleife Süd-Ost“ sind unterschiedlichste Trassenführungen des Ringgleisweges im Böschungsbereich westlich der Gleisanlage untersucht worden. Die insgesamt 5 Varianten wurden anhand unterschiedlicher Kriterien wie Erholungswert/Komfort für die Nutzer, Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit sowie Baumschutz und Baumerhalt bewertet und abschließend vergleichend gegenübergestellt.

Der Betrachtungsraum konzentriert sich aus fachlichen und wirtschaftlichen Gründen mehr oder weniger auf den Bereich der Bahnböschung (von Böschungsunterkante westlich der Gleise bis auf die Böschungsoberkante) und schließt damit zumindest bei 2 Varianten die Randlagen der Kleingartenvereine Mastbruch und Brodweg e.V. auf städtischem Grundstück mit ein.

Zur Prüfung der grundlegenden Machbarkeit und zur Berücksichtigung wesentlicher Belange aller Betroffenen, besteht nicht nur laufend der Kontakt zur DB, sondern es ist nach Inaugenscheinnahme der Örtlichkeiten auch der Kontakt mit dem Vorsitzenden des Landesverbandes der Gartenfreunde aufgenommen worden. Von dort aus sind dann die Vereinsvorsitzenden vor Ort und im Rahmen einer Vorabinformation dann auch die Pächter der Kleingärten informiert worden. Durch die inzwischen, nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Gründen deutlich hervorstechenden Varianten 4 und 5 würden sich direkte Betroffenheiten in den Randlagen der Kleingärten ergeben. Dadurch war die vorgezogene Information und Beteiligung der Vereine zur Berücksichtigung der wesentlichen Rahmenbedingungen bereits während der vergleichenden Gegenüberstellung aller Varianten opportun. In beiden Fällen, bei denen Kleingärten beeinträchtigt wären (Variante 4 und 5) wurden in diesem Kontext durch die Vereinsvorsitzenden bereits individuelle Gespräche mit den Pächtern über mögliche Forderungen, und Entschädigungsansprüchen/Ersatzleistungen sowie über die Bereitschaft zu Kompromisslösungen geführt und dokumentiert. Das Ergebnis konnte in der monetären Gegenüberstellung aller Varianten berücksichtigt werden.

Dies vorausgeschickt beantwortet die Verwaltung die Fragen wie folgt:

Zu Frage 1:

Die **Varianten 1-3** zeichnen sich durch ihren Verlauf im erweiterten Böschungsbereich aus, der sich überwiegend im Eigentum der Deutschen Bahn AG befindet.

Variante 1

verläuft vom Franz-Frese-Weg kommend und die Böschung der Bahn, über zwei Rampen zum Böschungsfuß hin querend, auf Höhe der Kleingartenanlagen schließlich im Bereich des Böschungsfußes (in unmittelbarer Nähe westlich der Gleisanlagen). Jede der skizzierten Varianten mündet schließlich in die vorhandene Zuwegung nördlich der Parzellen des KGV Brodweg e.V.. In Variante 1 ist an dieser Stelle eine kurze Rampe vorzusehen, um vom unteren Gleisniveau die Anschlusshöhe zu erreichen.

Variante 2

führt zunächst vom Franz-Frese-Weg aus über eine Rampe auf das Niveau einer im Böschungsbereich befindlichen Berme und dann weiter im Anschnitt durch die Böschung bis sie ebenfalls an die vorhandene Zuwegung nördlich der Parzellen des KGV Brodweg e.V. anschließt.

Variante 3

stellt eine Kombination der Varianten 1 und 2 dar. Für die Variante 3 wird die Trasse des aufgegebenen Gleises auf der Berme genutzt (wie bei Variante 2). Am Ende der Berme wird der Ringgleisweg wie bei Variante 1 mit einer zweiten Rampe auf das Niveau der unteren Gleisanlagen geführt und schließlich mit einer weiteren kurzen Rampe an die vorhandene Zuwegung angeschlossen.

Die nachfolgend skizzierten **Varianten 4 und 5** knüpfen zunächst an den Verlauf der Varianten 2 und 3 bis zum Ende der Berme an, verspringen dann jedoch im Gegensatz zu den drei anderen Varianten nach oben auf den Böschungsrand und damit auf die dann städtische Liegenschaft KGV Mastbruch, später Brodweg e.V., nahezu niveaugleich.

Variante 4

ohne weitere Eingriffe in den Böschungsbereich gelingt auf Höhe der Kleingartenvereine Brodweg und Mastbruch. e.V. die niveaugleiche Weiterführung des Ringgleisweges in den Randlagen der beiden Kleingartenvereine. Insgesamt wären aufgrund der niveaugleichen Wegeführung, ohne weitere Eingriffe in die Böschung, letztendlich aber 19 Parzellen mehr oder weniger tangiert. Innerhalb dieser Parzellen würden insgesamt damit ca. 2.000 qm Fläche den Vereinen für den Ausbau des Ringgleisweges verloren gehen.

Variante 5

im Unterschied zu Variante 4 werden in Summe weniger als 450 qm Gesamtfläche unterschiedlichster Parzellen in Anspruch genommen. Direkt betroffen wären lediglich 7 Parzellen.

Um die Eingriffe in die Kleingärten zu minimieren, muss die Trasse jedoch immer mal wieder in den Böschungsbereich verspringen, was moderate Böschungsangleichungen nach sich zieht. Im Ergebnis kann der Eingriff in die Kleingartenflächen aber deutlich reduziert werden.

Zu Frage 2:

Nach Ermittlung der sich monetär deutlich voneinander unterscheidenden Varianten führen vor allem wirtschaftliche Gründe zu einer Priorisierung der Varianten 4 und 5. Bei den Varianten 1-3 würden erhebliche Erd- und Sicherungsarbeiten im Böschungsbereich der DB, verbunden mit entsprechenden Entsorgungskosten sowie wesentliche Eingriffen in den Bewuchs erforderlich werden. Somit kristallisieren sich auch in Bezug auf den Baumerhalt die Varianten 4 und 5 als die zu bevorzugenden Varianten heraus.

Dez VIII bietet an, den Fraktionsvorsitzenden die Ergebnisse der Trassenuntersuchungen, insbesondere die Varianten 4 und 5, vor der Gremienbeteiligung detaillierter vorzustellen.

Zu Frage 3:

Vorbehaltlich der politischen Zustimmung und der Verfügbarkeit der erforderlichen Haushaltsmittel ist der Beginn der baulichen Umsetzung noch in 2022 geplant, so dass die Gesamtfertigstellung in 2023 erwartet wird.

Gekeler

Anlage/n:

keine