



Das Braunschweiger Ringgleis – Netzanbindungen –

November 22

Inhalt

Zusammenfassung + Impressum

Einleitung + Ausgangslage

Übersichtsplan

Fehlende bauliche Anbindungen (Übersicht)

- 01 Brücke Theodor- Heuß-Str. – Fabrikstr.
- 02 Verbindungsrampe Marienberger Str.
- 03 Geh- / Radweg Am Lehmanger
- 04 Fa. Bühler – Saarbrückener Str.
- 05 Verbindung zum Juteweg
- 06 Querung der Wabeniederung
- 07 Unterquerung Bahndamm Mittelriede
- 08 Bahnübergang Grünewaldstraße
- 09 Rampe/n südliches Ringgleis
- 10 Anbindung Hauptbahnhof + Bahnstadt

Zusammenfassung

Das ehemalige Ringgleis der Braunschweigischen Landeseisenbahn (BLE) ist eine die Braunschweiger Stadtopographie in hohem Maße prägende Trasse. Der „Masterplan Ringgleis“ aus dem Jahr 2011 weist dem Ausbau dieser Trasse zu einem stadtumspannenden Freiraum mit integriertem Geh- und Radweg eine zentrale Rolle bei der künftigen Stadtentwicklung zu. Der vorläufige „Ringschluss“ zum Jahresende 2019 stellte diesbezüglich einen Meilenstein dar.

Mit der Thematisierung der Anbindungsstrecken in dieser Broschüre geben wir einen Impuls, das Maßnahmenprogramm 2021-2023 zum Ausbau des Ringgleisweges für die Jahre 2024 - 2026 fortzuschreiben. Die frühzeitige Thematisierung der Anbindungsstrecken erhöht deren Realisierungschancen, falls sich die geplanten Baumaßnahmen der Stadt BS am südlichen Ringgleis und am Postgleis wegen fehlender Verträge mit der DB AG verzögern sollten oder gänzlich entfallen..

Diese Broschüre versteht sich ferner als Beitrag zur Konkretisierung des Rahmenprojektes R.02 „Innovationszone Ringgleis“, das im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Braunschweig“ (ISEK 2030) als ein Leuchtturmprojekt herausgestellt wurde.

Impressum

Hrsg.: AK Ringgleis im braunschweiger forum e.V.
Text: Eckhard Becker, Hans-W. Fechtel, Arndt Gutzeit, Jürgen Tuschen
Fotos: Hans-W. Fechtel
Braunschweig, November 2022

Website: www.ringgleis.de

Einleitung

Mit dem Ringgleis verfügt Braunschweig über einen Leuchtturm im städtischen Wegenetz, um den uns viele Städte in Deutschland beneiden. Welche Stadt hat schon einen (fast) durchgängigen, über 20 km langen autofreien Weg in halbzentraler Lage um den Stadtkern herum, der zahlreiche Grünräume miteinander vernetzt und auch viele alte und neue Wohngebiete in idealer Weise verbindet ?!

Die stetige Zunahme der NutzerInnen während der letzten Jahre (vor allem bei den Radfahrenden) ist ein Beleg, welch' große Rolle der Ringgleisweg zur Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs und für die Naherholung in Braunschweig spielt. So leistet das Ringgleis bereits heute einen erheblichen Beitrag zur Abgasreduktion und zum Klimaschutz in der Stadt. Dieser könnte allerdings noch erheblich größer sein, wenn man die Zuwegungen zum Ringgleis weiter ergänzen und optimieren würde.

In dieser Broschüre stellen wir sinnvolle Netzergänzungen in Bild und Wort vor. Verbunden damit ist die Hoffnung, dass Politik und Verwaltung unsere Anregungen aufgreifen und in den nächsten Jahren auch realisieren. Wir plädieren dafür, die Netzerergänzungen in ein „Ausbauprogramm 2024-2026“ einzustellen.

Ausgangslage

Mit dem „Masterplan Weiterführung des Ringgleises“ hat die Stadt Braunschweig sich im Jahr 2011 klare Ziele zum langfristigen Ausbau der ehem. Bahntrasse zu einem *„die Stadt umschließenden grüngerprägten, klimaschutzwirksamen Freiraum mit integriertem Rad- und Fußweg“* gesetzt. Die Verwaltung ist beauftragt, die erforderlichen planerischen und liegenschaftlichen Schritte zur Umsetzung einzuleiten.

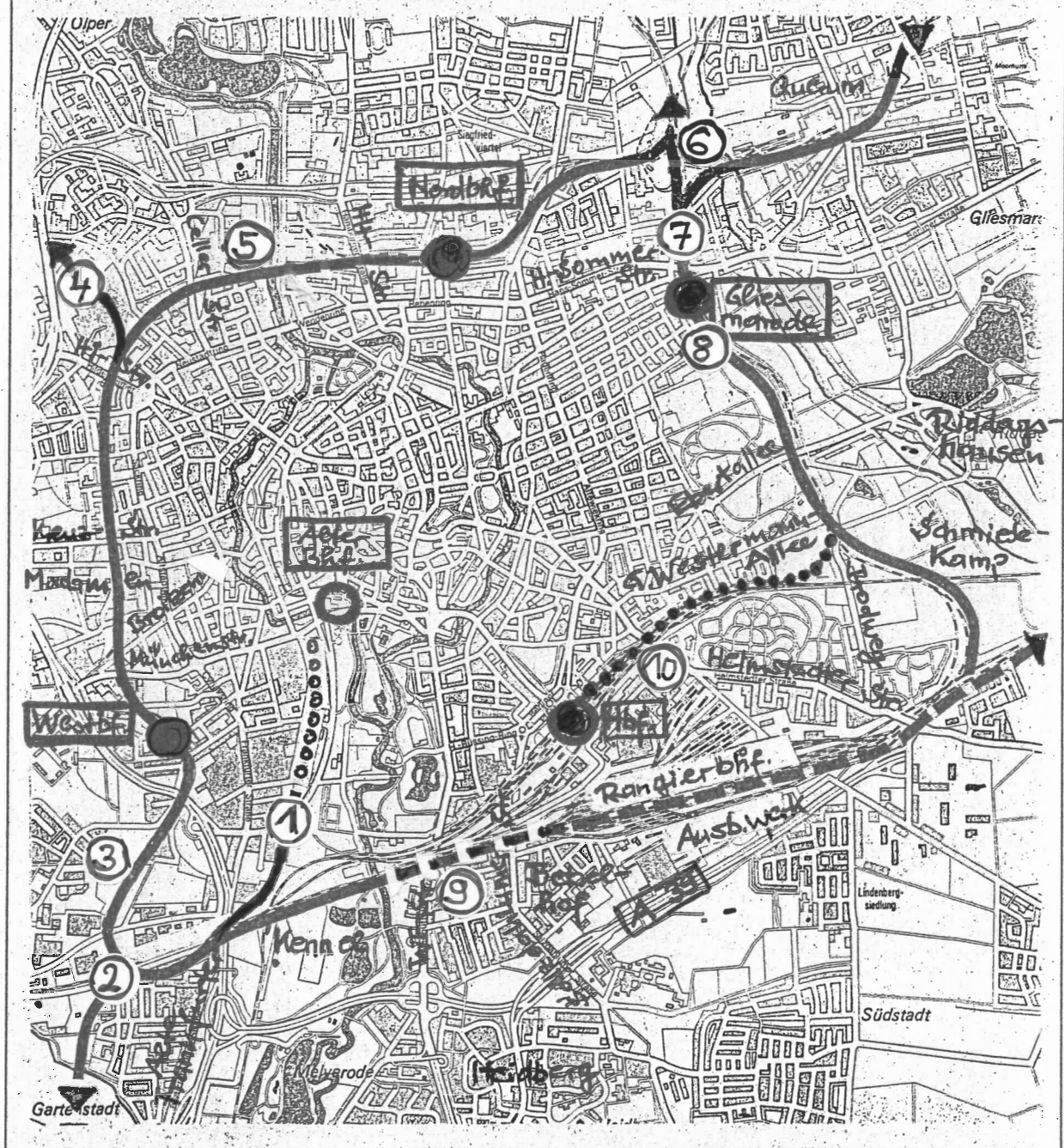
Die Entwicklung und der Ausbau des Ringgleis-Weges konzentrierten sich in den zurückliegenden Jahren vor allem auf den Weiterbau und den vorläufigen „Ringschluss“. Auch das „Maßnahmenprogramm 2021-2023“ fokussiert eher auf den Nahbereich der Trasse und deren Attraktivitätssteigerung für Freizeitnutzungen.

Wie die jüngsten Verkehrszählungen zeigen, gewinnt das Ringgleis mittlerweile auch zunehmende Bedeutung für den Alltagsradverkehr. Zur Ausschöpfung der Potenziale muss die Einbindung des Ringgleisweges in das Radroutennetz der Stadt daher mittelfristig verbessert werden.

Mit der zum Jahresende 2019 realisierten Wegweisung zum und entlang des Ringgleisweges ist dazu bereits ein wichtiger Schritt erfolgt. Auch die geplanten Info-Stelen an den querenden Hauptverkehrsstraßen verbessern die Integration des Ringgleisweges in das städtische Radroutennetz (Beispiel: Hamburger Str.). Für die direkte Anbindung einiger ringgleisnaher Quartiere und Einzelziele ist dies jedoch nicht ausreichend. Hier bedarf es mittelfristig ergänzender baulicher Maßnahmen.

Übersichtslageplan

Karte Übersicht Gesamtstadt mit Kennzeichnung des gesamten Ringgleises um die Stadt Braunschweig als umlaufenden Fuß- und Radweg



Ringgleis
Postgleis



○ Nr. der Anbindung

Kartengrundlage: Stadt BS, FB Stadtplanung und Umweltschutz

Fehlende bauliche Anbindungen

Folgende Anbindungen an das Ringgleis fehlen und sollten im Jahr 2023 näher untersucht und planerisch (weiter)bearbeitet werden:

Streckenabschnitt	angebundene Ziele	l (m)
01. Brücke Th.-Heuss-Str.- Fabrikstr.	Am Alten Bahnhof, Wallring	300
02. Rampe Marienberger Str.	Weststadt, neuer Bahn-H Broitzem	160
03. Geh-/Radweg Am Lehmanager	Weststadt, „Hochspannungstrasse“	600
04. Fa. Bühler–Saarbrückener Str.	Lehndorf	800
05. Verbindung zum Juteweg	Ölper, Westseite Okeraue	100
06. Querung der Wabeniederung	zw. Beethovenstr. und Querum (bei Realisierung der Campus-Bahn)	250
07. Unterquerung Bahndamm	zw. Mendelssohnstr. und Mittelriede	40
08. Bahnübergang Grünewaldstr.	Anbindung Bhf. Gliesmarode	50
09. Rampe/n südliches Ringgleis (perspektivisch)	Anbindung Wolfenbütteler Str.	100
	Anbindung Salzdahlumer Str.	150
10. Anbindung des Hauptbahnhofs	BS-Hbf, Neue Bahnstadt	??

Nachfolgend werden die Streckenabschnitte in Ausschnittvergrößerungen der Stadtkarte 1:20.000 (Ausgabe 1980) näher dargestellt und die denkbaren Ausbaumaßnahmen skizziert. Dies beinhaltet vereinzelt auch eine grobe Kostenschätzung.

Für eine Priorisierung der Maßnahmen wäre eine Einschätzung des verkehrlichen Nutzens erforderlich. Dies konnte – auch in Ermangelung entsprechender Verkehrsdaten – in dieser Broschüre nur ansatzweise erfolgen.

Einige der Maßnahmen sind im Rahmen von B-Plan-Verfahren oder anderen Programmen (z.B. beim Ausbauprogramm „StadtBahnPlus“) städtischerseits bereits in der Diskussion. oder in der (Vor)Planung. Die aktuellen Planungsstände hierzu waren nicht in jedem Fall bekannt.

Primäres Anliegen der Maßnahmenbeschreibungen ist es, diese bekannt zu machen und in die verkehrspolitische Diskussion zu bringen, damit sie in künftige Ausbauprogramme für das Ringgleis einfließen (können).

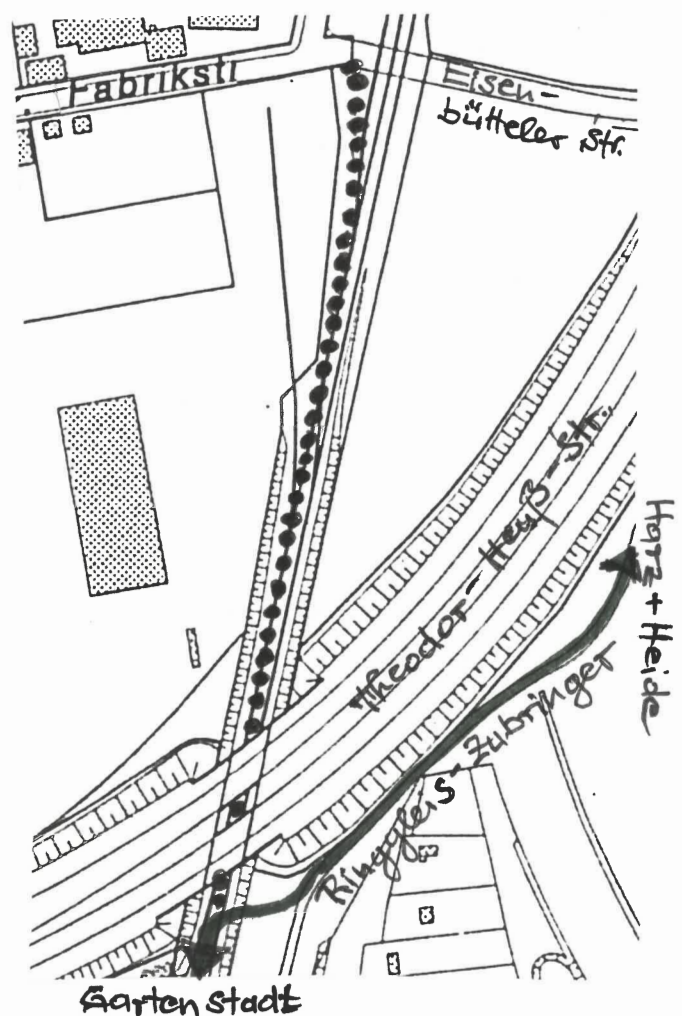
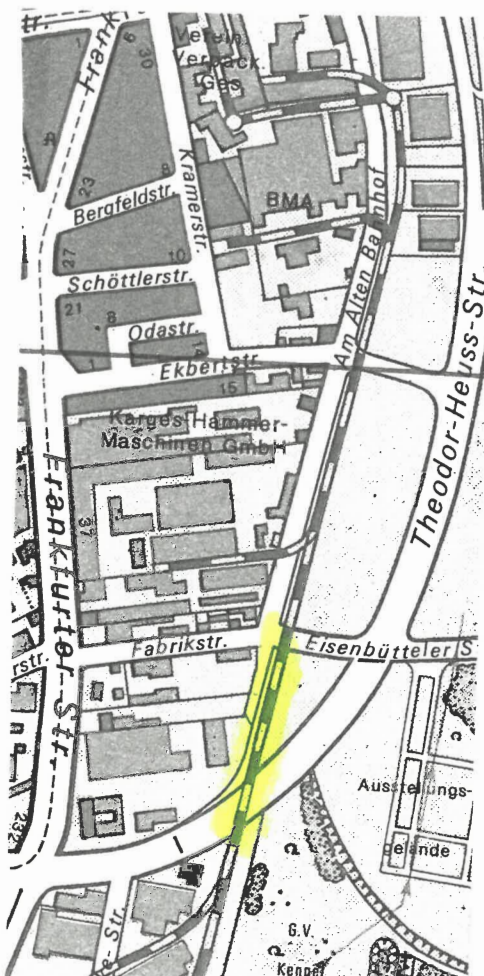
01. Verbindung Brücke Theodor-Heuss-Str. bis Fabrikstr.

Die ehem. Bahntrasse vom südlichen Ringgleis Höhe A 391-Brücke zum Alten Bahnhof östlich des Gewerbegebietes Otto-v.-Guericke-Str. wurde im Jahr 2013 mit einer wassergebundenen Decke als Ringgleiszubringer hergerichtet (incl. Anbindung des Harz + Heide-Geländes). Der Weg endet heute an der Straßenbrücke der Theodor-Heuß-Str., die hier die alte Bahntrasse niveaufrei überführt. Auf der Ostseite des Straßendamms wurde der Weg weitergeführt bis zur Eisenbütteler Str. (mit Anschluss auch an die Theodor-Heuss-Str.).

Wünschenswert wäre eine direkte Weiterführung des Zubringerweges auf der ehem. Bahntrasse bis zur Fabrikstr. Mit diesem ca. 300 m langen Teilstück ließe sich eine geradlinige Verbindung zur Straße „Am Alten Bahnhof“ und damit ein Anschluss an den Braunschweiger Wallring (Wilhelmitorwall) herstellen.

Die genannte Trasse wird derzeit noch zum Abstellen von Pkws von einem anliegenden Autohändler genutzt. Sie ist ausreichend breit, um dort einen 3 m breiten, beleuchteten Weg anzulegen und diesen beidseitig mit Bäumen räumlich zu fassen. Die Baukosten werden wegen der einfachen Baugrundverhältnisse mit 150 - 200 TEUR geschätzt.

Planausschnitt



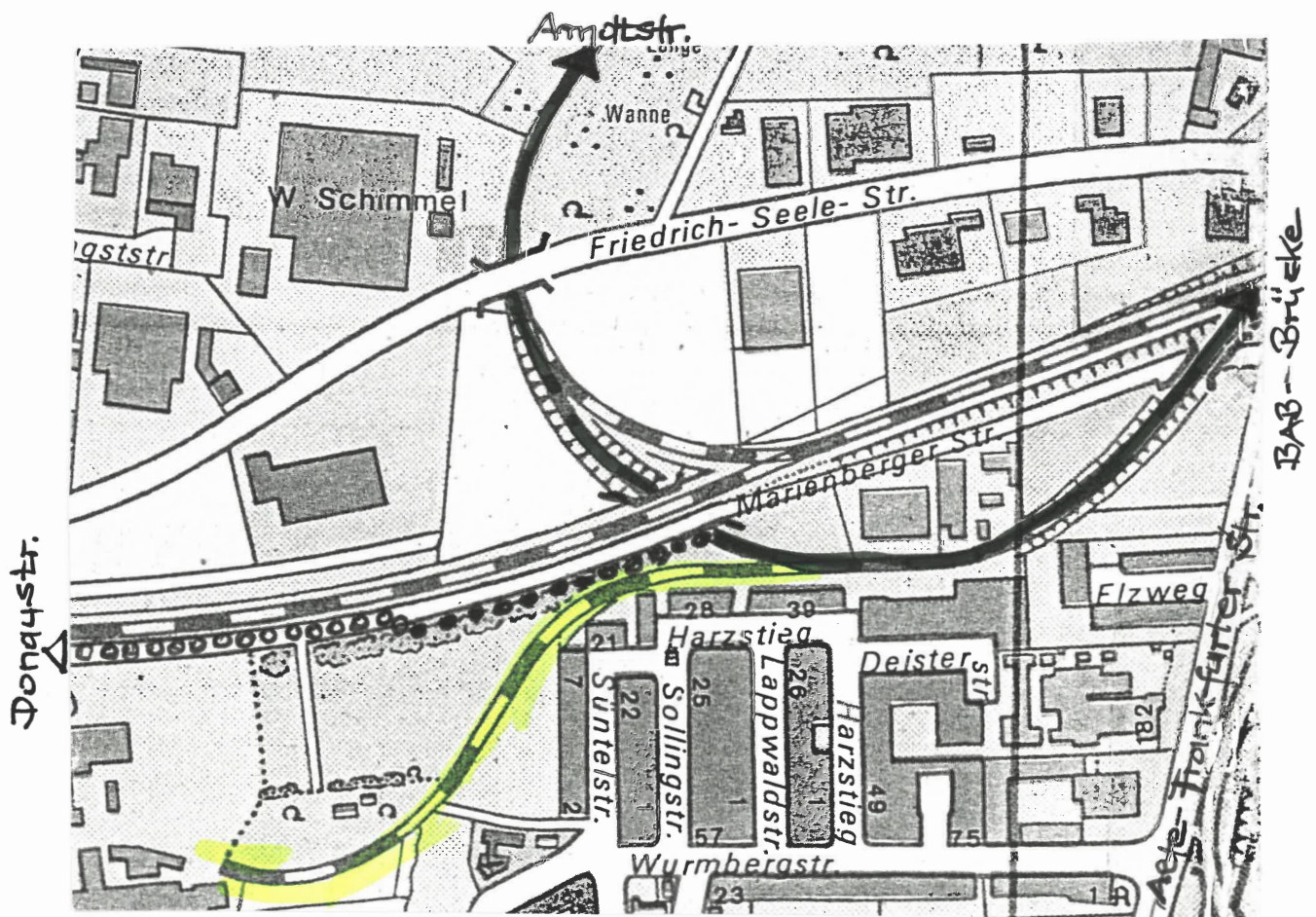
02. Verbindungsrampe Marienberger Str. – Ringgleisschleife Gartenstadt

Die Marienberger Str. stellt bereits heute eine günstige (verkehrsarme) Straßenverbindung zw. der Donastr./Weststadt und der Gartenstadt her. Eine Verknüpfung mit dem südlichen Ringgleisweg (über eine längere halbkreisförmige Rampe) besteht derzeit erst an der Alten Frankfurter Str.

Die Topographie und Höhenlage der weiter westlich liegenden Brücke der Marienberger Str. legt es nahe, diese mit einer Rampe am Fuße der dortigen Straßenböschung direkt mit der Ringgleis-Schleife nördlich der Gartenstadt zu verbinden. Die neue Rampe wäre ca. 160 m lang, von nur geringer Längsneigung (ca. 2 %) und würde am Fuße des Brückenwiderlagers in den Ringgleisweg einmünden. Mit der Rampe ließe sich nicht nur die Anbindung der Weststadt an das Ringgleis verbessern, sondern auch eine kurze Verbindung zum geplanten neuen Bahnhaltelpunkt BS-Donastr. schaffen. Damit wären auch die westlich von Braunschweig gelegenen Dörfer des Ldkrs. Peine und Timmerlah besser an das Ringgleis angeschlossen.

Die mögliche Trasse weist auf der Südseite derzeit einen größeren Baumbestand auf (Pappeln); dieser ist durch Windbruch im Frühjahr 2022 aber bereits stark gelichtet worden. Auch die noch verbliebenen ca. 25 Bäume dürften in der Mehrzahl ihre Lebenserwartung erreicht bzw. bereits überschritten haben.

Die Rampe sollte in asphaltierter Bauweise in 2,50 - 3,00 m Breite errichtet und mit Winkelstützwänden zur Straßenböschung hin gesichert werden. Wegen ihrer Bedeutung für den Alltagsradverkehr sollte sie auch beleuchtet sein. Es wird von Baukosten in Höhe von ca. 300 - 350 TEUR ausgegangen.



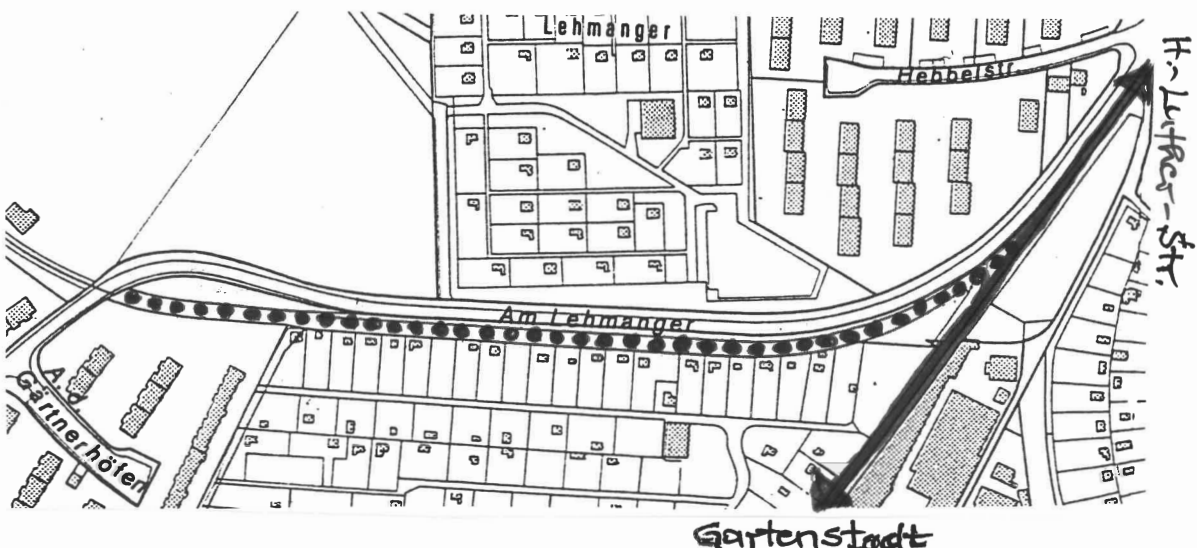
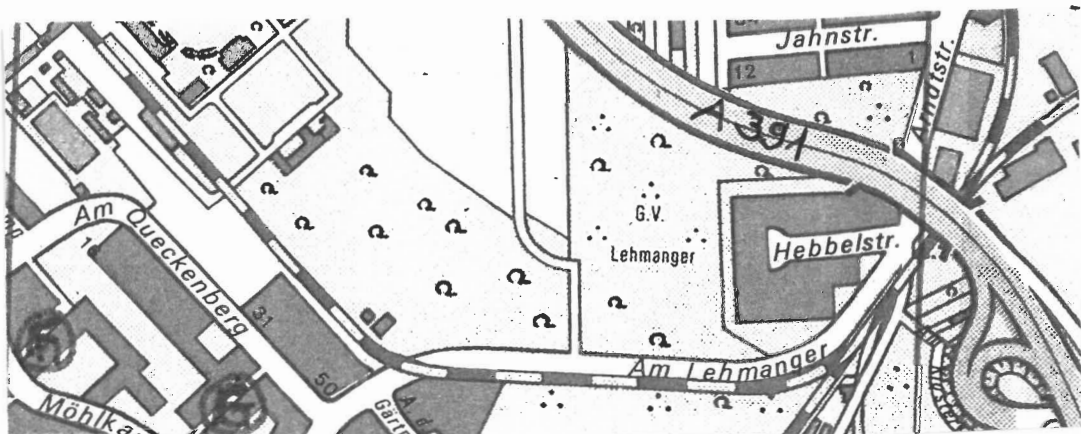
03. Geh-/Radweg Am Lehmanager (Hebbelstr. bis An den Gärtnerhöfen)

Auf der Südseite der Straße „Am Lehmanager“ befand sich bis in die 1980er Jahre ein Anschlussgleis an den ehem. Flugplatz Broitzem. Heute ist die ehem. Trasse infolge des Bewuchses mit Brombeerhecken und einzelnen Bäumen kaum noch erkennbar.

Die Straße „Am Lehmanager“ verfügt zwar auf der Nordseite über einen straßenbegleitenden Gehweg; auch besteht auf gesamter Länge bis zum Donauviertel eine örtl. Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h. Die Benutzung der – derzeit nur ca. 5,50 m breiten – Fahrbahn ist für Radfahrende wegen der teilweise unangepassten Geschwindigkeiten der Autos aber nicht ungefährlich. Da die Strecke zudem ein Schulweg (für die Grundschüler aus der Siedlung Hebbelstr.) ist, besteht bereits seit längerem Handlungsbedarf für weitergehende Sicherungsmaßnahmen.

Mit dem Bau eines straßenbegleitenden Radweges auf der ehemaligen Trasse des Anschlussgleises ließe sich nicht nur die Schulwegsicherung verbessern, sondern auch eine weitere Anbindung der Weststadt an den Ringgleisweg herstellen. Der Neubau der ca. 600 m langen Strecke in befestigter Bauweise ($b=2,50$ m, beleuchtet) wird – auch wegen erforderlicher Anpassungen des Straßenkörpers – voraussichtlich 650 - 700 TEUR kosten. Eine Förderfähigkeit der Maßnahme wäre zu prüfen.

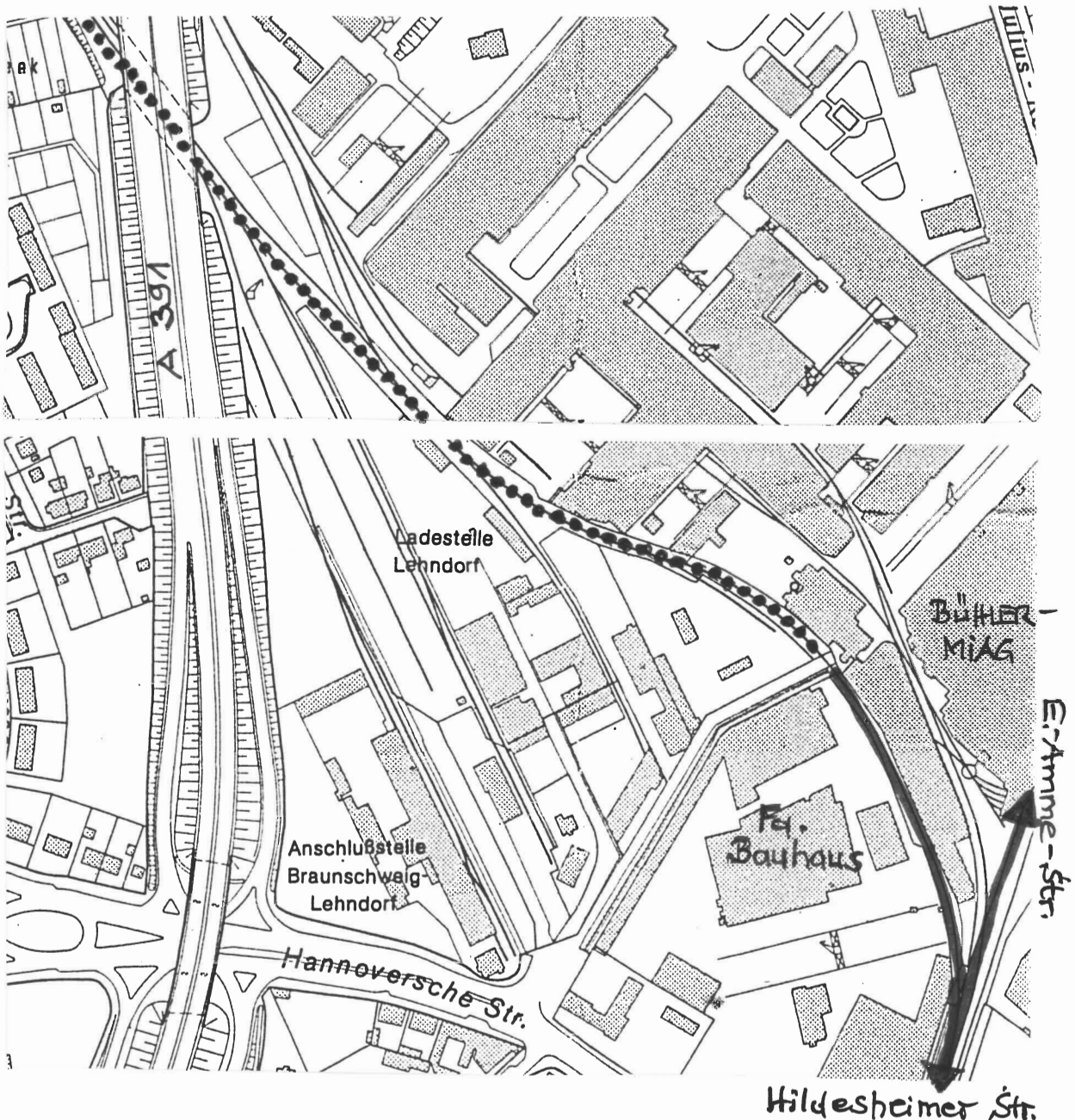
An der Siedlung Hebbelstr. und am Ostrand des Donauviertels sollte mit Info-Tafeln auf die Historie des ehem. „Flughafengleises“ hingewiesen werden. Text- und Bildmaterial dazu steht aus jüngeren Buchveröffentlichungen zur Verfügung.



04. Verbindung Fa. Bühler bis Saarbrückener Str. (Abzweig nach Lehdorf)

Im November 2019 veröffentlichte die Stadtverwaltung Pläne, den bereits ausgebauten Ringgleisabzweig an der Rückseite des Bauhaus-Geländes (ehem. Anschlussgleis der Fa. MIAG) vom Wendehammer der Fa. Bühler bis zur ehem. Verladestation Lehdorf an der Saarbrückener Str. zu verlängern. Die stillgelegte Bahntrasse unterquert die Autobahn A 391 an einer vorhandenen BAB-Brücke und endet in Höhe der Einmündung/Bushaltestelle Trierstr. Mit einer Veränderungssperre sollte die Trasse gesichert werden. Die Bezirksräte 320-Westliches Ringgebiet und Lehdorf-Watenbüttel stimmten der Ausbaubabsicht seinerzeit zu.

Im Nachgang gab es Einwendungen eines anliegenden Gewerbetriebes, der auf der Bahntrasse Parkplätze für seine Kunden und MitarbeiterInnen einrichten möchte. Die Planungen wurden daraufhin gestoppt. Die von Anliegern und der CDU-Fraktion vorgebrachten Vorschläge für eine alternative Streckenführung über die Julius-Konegen-Str. und den Friedlandweg überzeugen nicht. Es sollte nach Kompromissen entlang der originären Trasse gesucht werden.

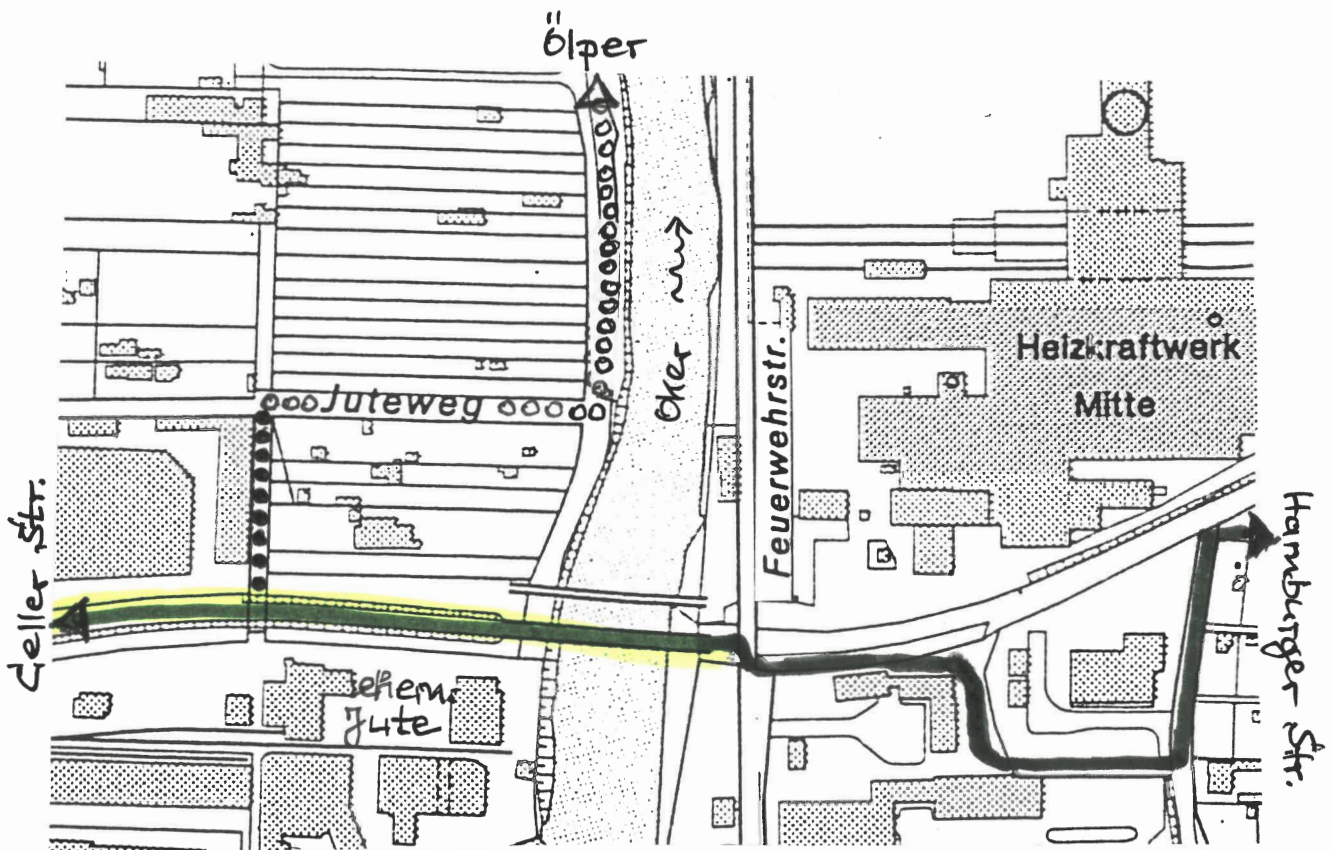


05. Verbindungsweg zum Juteweg

Der Juteweg ist ein gern genutzter Erschließungsweg zw. der Eichthal-Siedlung und dem Stadtteil Ölper. Er ist auch Teil eines Wanderweges auf der Westseite der Oker zw. dem Inselwallpark / Maschplatz und dem Ölper See (Okerwanderweg). Derzeit erfolgt die Verbindung vom Ringgleis zum Juteweg über die Kreuzung Gartenkamp / Varrentrappstraße. Das Umfeld mit Gewerbebetrieben ist dabei nicht sonderlich attraktiv.

Angekündigt wurde der Bau einer „Abkürzung zum Juteweg“ (zur Umfahrung der Fernwärmeleitung) städtischerseits bereits im Jahr 2012. Im Jahre 2016 wurde vom Bereich 0617 Stadtgrün - Planung und Bau auf die Vorplanungen für eine kurze neue Wegeverbindung zw. dem nördl. Ringgleisweg und dem Juteweg östl. des Baumarktgeländes verwiesen (Mitteilung in der 13. Sitzung des Gesamtstädtischen Arbeitskreises Ringgleis am 21.09.2016). Im August 2017 wurde in einem Gespräch mit dem AKR dann eine genauere Planung vorgestellt. Die Realisierung wurde wegen anderer Prioritäten gem. dem 3-Jahresprogramm 2017-2019 zunächst verschoben. Die Planungen vom Referat 0617 dürften weiterhin aktuell sein.

Der genannte ca. 100 m lange Weg liegt zwar nicht in der „Wunschtrasse“ unmittelbar am westlichen Okerufer (diese wird heute durch eine oberirdische Fernwärmeleitung „blockiert“), würde aber die Anbindung zum Juteweg - vor allem für Radfahrende - deutlich kürzer und damit attraktiver machen.



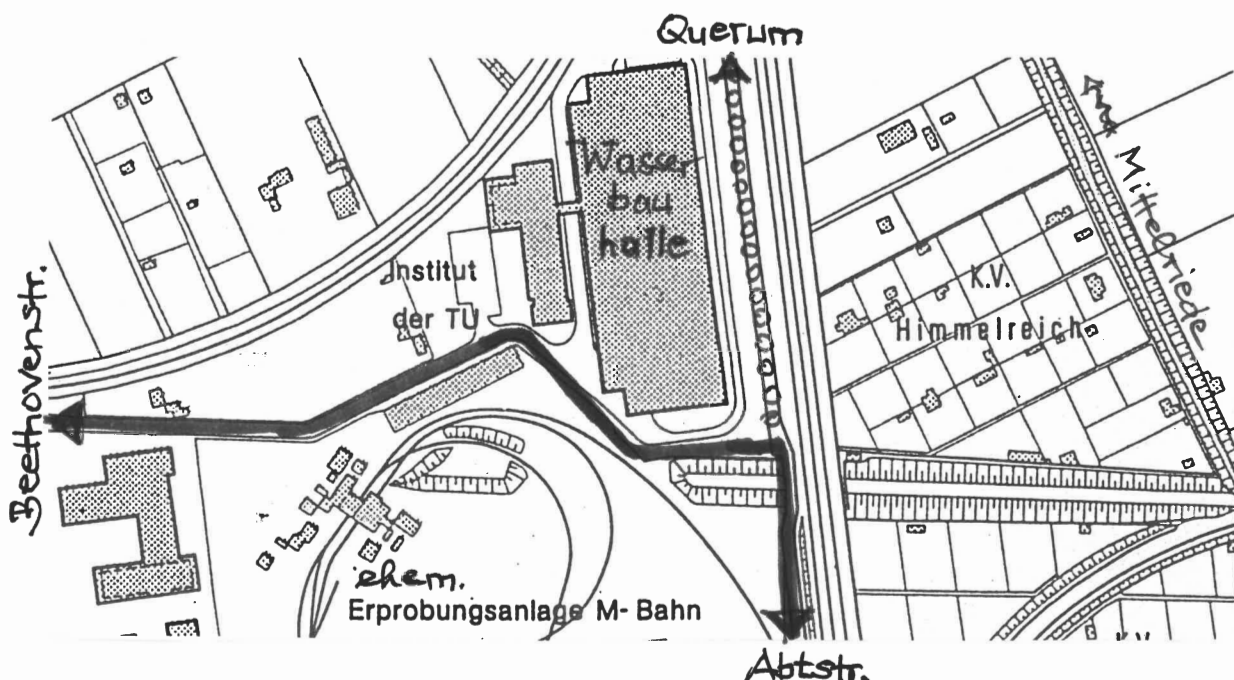
06. Querung der Wabeniederung zw. Beethovenstr. und Querum

Bis in die 1930er Jahre hinein querte die Schuntertalbahn der BLE die Gleise der BSt Staatsbahn mittels eines Brückenbauwerkes, dessen Widerlager / Pfeiler noch heute in Höhe des Leichtweiß-Institutes an der Bahnlinie BS-Gifhorn stehen. Auch der ehem. Bahndamm der BLE östlich der o.a. Bahnlinie ist erhalten; er trennt die Kleingartenanlagen Himmelreich und Dammweg und wird z.Zt. zur Schafhaltung (privat) genutzt.

Im Kontext mit der Planung der sogen. Campusbahn (Verlängerung der Stadtbahn von der HH-Str. nach Querum) ist wiederholt angeregt worden, den o.a. Damm ggf. als Trasse für die Tramlinie nach Querum zu „reaktivieren“. Parallel zur den Straßenbahngleisen könnte ggf. auch eine Geh/Radwegquerung der Wabeniederung erfolgen, die an den vorhandenen Geh-/Radweg auf der ehem. Schuntertalbahn-Trasse zw. dem Karl-Hintze-Weg und dem ehem. Bahnhof BS-Ost anbindet. Dies würde eine direkte Anbindung des Ringgleisweges an das neue Wohnquartier Holzmoor und weiter nach Querum und Dibbesdorf ermöglichen.

Die von den städtischen Planern vorgestellten Alternativen zur Querung der Wabeniederung mittels eines neuen Brückenbauwerkes für die Tram weiter nördlich weisen nur einen geringen Bezug zu der historischen Bahntrasse auf und sind aus Sicht des AKR nur dann zu favorisieren, wenn sie deutlich größere Fahrgastpotentiale für den ÖPNV in Querum aufweisen, umfeldfreundlich integrierbar sind und zudem deutlich geringere Baukosten verursachen. Wegen der noch laufenden Prüfungen kann eine abschließende Beurteilung / Empfehlung an dieser Stelle nicht erfolgen.

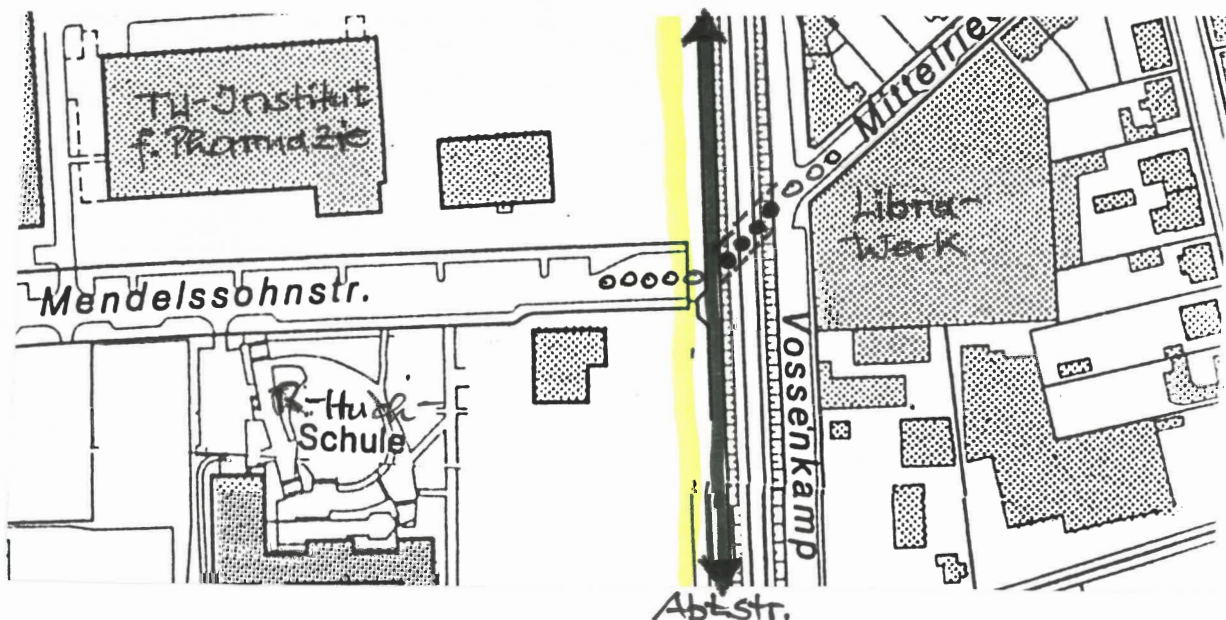
Unabhängig von den Überlegungen zur künftigen Führung der Campusbahn sollte an die Geschichte der Schuntertalbahn wie auch an die M-Bahn-Teststrecke der TU BS mittels eines Info-Punktes südl. des Leichtweiß-Instituts erinnert werden. Als Standort würde sich eine Teilfläche des Parkplatzes des Grundbau-Instituts anbieten, auf dem bereits jetzt ein historischer „Möller-Träger“ abgelegt ist.



07. Unterquerung des Bahndamms zw. Mendelssohnstr. und Mittelriede

Die Anbindung des Wohnquartiers Holzmoor an das Ringgleis erfolgt heute vorrangig über die Straßen Mittelriede und Vossenkamp. Wegen des vorhandenen Bahndamms am Libra-Werk (der hier ca. 2,5 m über Gelände liegt), ist dies allerdings mit großen Umwegen bis zur Berliner Str. bzw. zu dem unbeschränkten Bahnübergang in Höhe der Versuchshalle des Leichtweiß-Instituts verbunden.

Mit einer Unterführung des Bahndammes in der Achse Mittelriede-Mendelssohnstr. ließe sich die derzeitige Umwegsituation beheben. Damit wären z.B. die Neue Oberschule, die Ricarda-Huch-Schule sowie die TU-Institute an der Beethovenstr. von Querum aus direkt erreichbar. Auch den Bewohnerinnen der neuen Wohnbauten an der Berliner Str. und an der Kurzekampstr. käme dies zugute. Angesichts des voraussichtlich hohen Aufwands für die Herstellung eines Unterführungsbauwerks (geschätzte Kosten: 700 - 800 TEUR) wäre dies sicher eher eine langfristige Maßnahme. Eine grundsätzliche Entscheidung darüber sollte im Kontext mit der unter 06 diskutierten „Querung der Wabeniederung“ erfolgen.



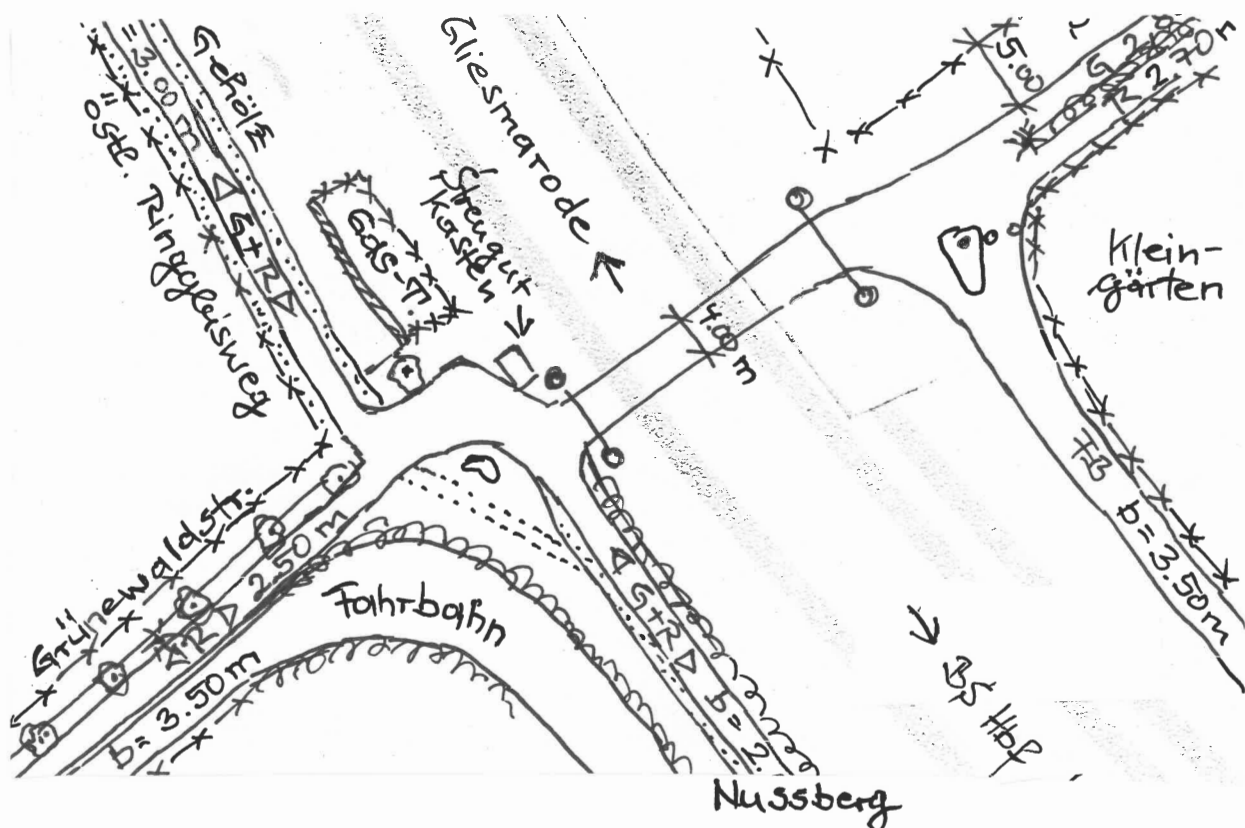
08. Bahnübergang (BÜ) Grünewaldstr.

Die Kreuzung des Ringgleisweges mit der Grünewaldstr. ist ein zentraler Knotenpunkt am östlichen Ringgleis. Das belegen auch die hohen Nutzerzahlen. Nach Erhebungen des AKR wird der vorhandene Bahnübergang im Sommer täglich von ca. 1.500 Radfahrenden und fast ebenso vielen FußgängerInnen, davon vielen Erholungssuchenden, genutzt.

Die Planungen der DB und des RGB, den Bahnübergang durch eine höhenfreie Unterführung zu ersetzen, sind daher verständlich; sie dürfen aber nicht zu Lasten angemessener Verknüpfungen mit dem Ringgleisweg und einer weiterhin direkten Erschließung der Kleingartenanlagen auf der Ostseite der Bahn gehen. Auch die durch eine Unterführung ausgelösten Eingriffe in das landschaftliche Umfeld sind kritisch zu hinterfragen.

In einer Stellungnahme des bs-forum vom 22. Mai 2022 wurde die Prüfung einer Verkürzung der Schrankenschließzeiten durch moderne elektronische Sicherungstechnik angeregt (signaltechnisch optimierte „Null-Variante“). Im Wortlaut heißt es dazu: „Das braunschweiger forum e.V. plädiert dafür, den Planfall 0 (Beibehaltung des beschränkten Bahnübergangs) den übrigen Planungsvarianten gegenüberzustellen und unter verkehrlichen Aspekten, Kostengesichtspunkten, Umweltkriterien und Kriterien zur Bauabwicklung (Bauzeiten, baustellenbedingte Beeinträchtigungen des Fuß-/Radverkehrs) mit ihnen zu vergleichen. Die prognostizierten Schrankenschließzeiten am BÜ Grünewaldstr. sind auch für Zwischenzustände darzustellen“.

Beim Bau einer Unterführung sind wegen der mindestens 3-jährigen Vollsperrung des Bahnübergangs Behinderungen und großräumige Umleitungen für den Fuß- und Radverkehr zu erwarten. Das würde auch die Attraktivität des östlichen Ringgleisweges erheblich beeinträchtigen / reduzieren.



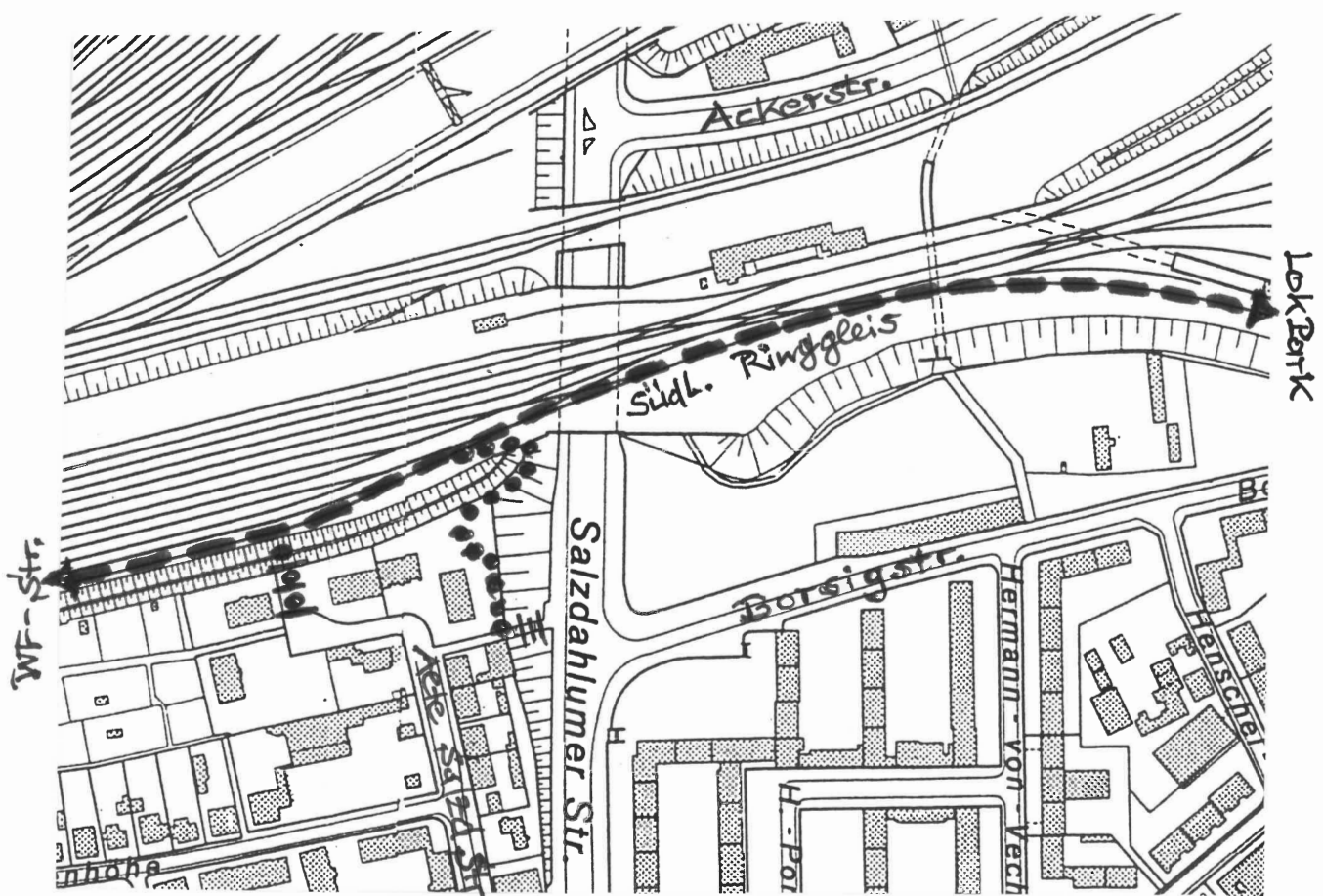
09. Rampen zum südlichen Ringgleis

Die derzeitige Führung des südlichen Ringgleisweges zw. der Echo-Brücke und dem LokPark auf vorhandenen Grünwegen (im Bereich des Richmond-Parks und der Roten Wiese) ist nur eine Übergangslösung. Erklärtes Ziel des städtischen Masterplans Ringgleis aus dem Jahr 2011 ist es, den Ringgleisweg auf der Originaltrasse unter Nutzung der vorhandenen, derzeit noch im Besitz der DB AG befindlichen Bahndämme und Brückenbauwerke über die Oker, die Wolfenbütteler Str. und die Salzdahlumer Str. fortzuführen.

Zum Erhaltungszustand der Brücken und deren Weiternutzungsmöglichkeit hat die Stadt Braunschweig ein Gutachten erstellen lassen, welches im Juli 2018 vom Planungs- und Umweltausschuss zur Kenntnis genommen worden ist. Bisherige Gespräche der Stadtverwaltung, die genannten Bauten von der DB AG zu erwerben oder mit ihr einen Gestattungsvertrag darüber abzuschließen, waren bisher erfolglos

Auch gibt es bisher noch keine Pläne, wie der Ringgleisweg auf den genannten Flächen einmal geführt werden könnte und wie dieser mit den straßenbegleitenden Geh- und Radwegen entlang der Wolfenbütteler Str. und der Salzdahlumer Str. verknüpft werden soll. Ebenso fehlen konkrete Aussagen zur Anbindung an die vorhandenen und zukünftigen Tramhaltestellen (WF-Str., Salzdahlumer Str. / Borsigstr.).

Um die Diskussionen um das südliche Ringgleis (wieder) zu beleben, ist es sinnvoll, im Jahr 2023 grundsätzliche konzeptionelle Überlegungen dazu anzustellen, die auch die Lage und Ausbaustandards für die Treppen und Rampen zum südlichen Ringgleis umfassen.

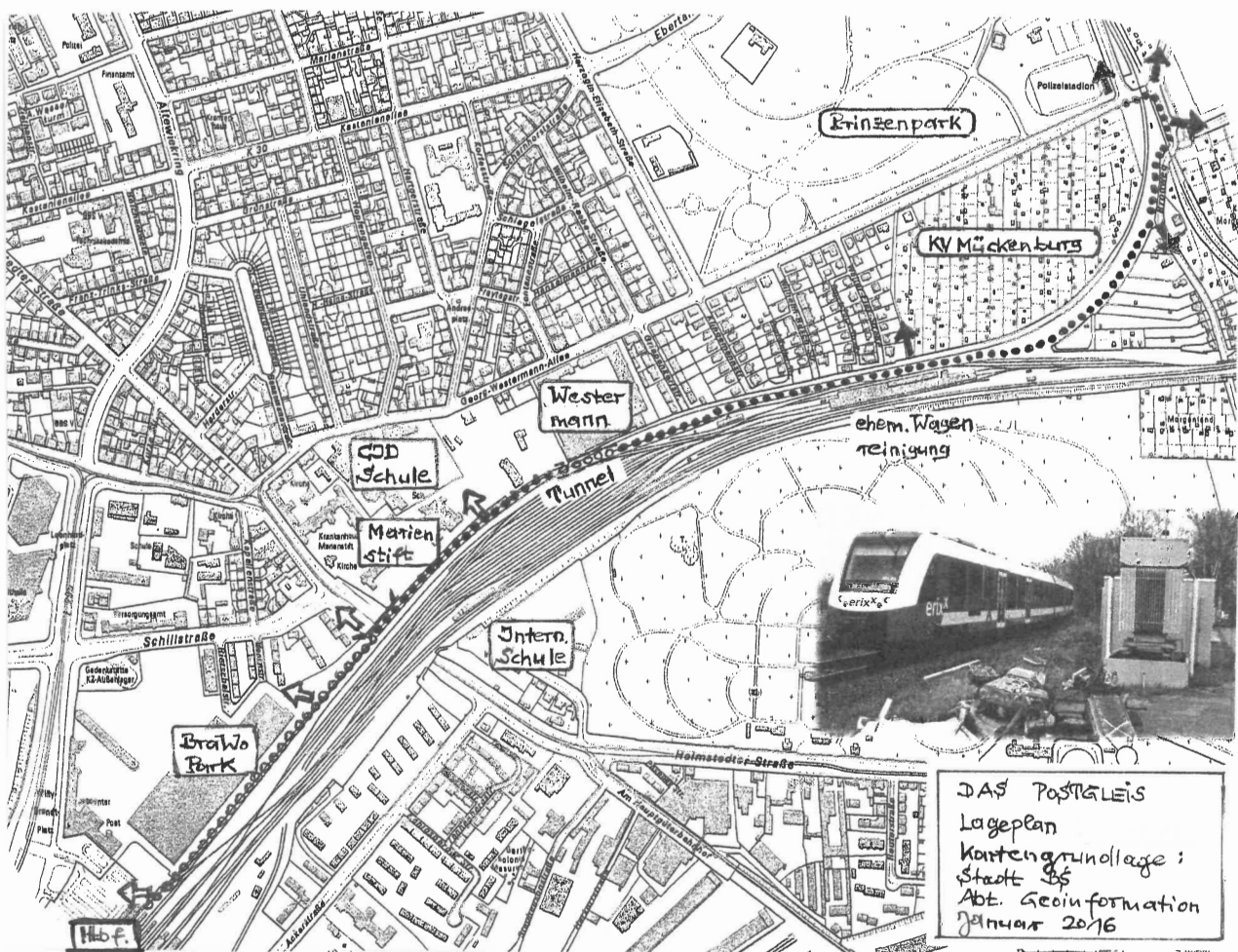


10. Anbindung des Hauptbahnhofs

Die fehlende Anbindung des Ringgleisweges an den Braunschweiger Hauptbahnhof wurde bereits des Öfteren thematisiert. Im Jahr 2017 gab der AKR eine Broschüre heraus, in der die Postgleis-Trasse und ihr Ausbau zu einem Zubringer zum östlichen Ringgleis ausführlich dargestellt werden. Die Ideen wurden im ISEK 2030 aufgenommen, führten aber bisher – das Postgleis betreffend - zu keinen weiteren konkreten Planungsergebnissen.

Im Rahmen der konzeptionellen Planungen für die „Neue Bahnstadt“ wurde die Idee einer neuen Fußgänger-/Radfahrer-Brücke entwickelt, die das gesamte Gleisfeld des Hbf. überspannt und wegemäßig an die Ackerstr. anbindet. Eine Weiterführung zum Bebelhof ist vorgesehen. Der Rahmenplan für die „Neue Bahnstadt“ sieht ferner einen Durchstich des östlichen Versorgungstunnels („Posttunnel“) zur Ackerstr. und dessen Nutzung als Fuss- und Radweg vor. Damit wäre eine bessere Vernetzung der neuen Quartiere beiderseits des Hbf gegeben. Auch wenn das südlich des Hbf gelegene Areal seit zwei Jahren als Fördergebiet anerkannt ist, liegt die Realisierung der genannten Projekte aber noch in weiter Ferne.

So verbleiben als Verbindungen zum Ringgleis bis auf weiteres nur die per Wegweisung ausgeschilderten (wenig attraktiven) Strecken über die straßenbegleitenden Geh-/Radwege an der Salzdahlumer Str. und die Fahrbahn der Georg-Westermann-Allee. Für eine touristische Vermarktung des Ringgleises ist deren Ausbaustandard derzeit allerdings nicht hinreichend.



Das Ringgleis ...

**... erschließt und verbindet viele Orte der Braunschweiger Stadtentwicklung
... dient der Naherholung zahlreicher BraunschweigerInnen
... ist ein positiv besetzter städtischer Freiraum
... fördert die Nahmobilität**

**... lässt sich vielfältig nutzen
... ist für alle da (auch für Freilufttrinker und Stadtneurotiker)
... ermöglicht Begegnungen
... lädt zu Entdeckungen ein
... ist ein Lernort (zur BSer Industrie- und Stadtgeschichte)**

**... vermittelt einen anderen / neuen Blick auf die Stadt
... schärft Braunschweigs Profil im Städtewettbewerb
... ist eine Visitenkarte der Stadt für auswärtige Gäste
... lädt dazu ein, mitgestaltet und „bespielt“ zu werden**

Daher sollten die hier genannten Anbindungen ...

**... in den kommenden Jahren kontinuierlich ausgeplant werden
... im Radwegweisungskonzept der Stadt BS Berücksichtigung finden
... Eingang finden in eine Neuauflage des städtischen Ringgleis-Flyers.**

Quellenhinweise (Pläne und ergänzende Unterlagen)

Die in der Broschüre verwendeten historischen Lagepläne sind der Stadtkarte 1:20.000 (Ausgabe 1980) entnommen, da dort noch die ehemaligen Anschlussgleise dargestellt sind.

Zurückgegriffen wurde ferner auf folgende Quellen:

- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Braunschweig ISEK 2030 (Stadt BS, Bau- und Umweltdezernat, Nov. 2018)
- Protokolle des Gesamtstädtischen Arbeitskreises Ringgleis (Stadt BS ab 2012)
- „Das Postgleis - die Schnellverbindung zw. Ringgleis u. Hauptbahnhof“ (bs-forum, 2017)
- Broschüre „Ideen zur Weiterentwicklung des Ringgleises“ (bs-forum, Nov. 2018)
- Maßnahmenpapier „Ringgleis-Nord und Ringgleis-West: Vorschläge zur weiteren Ausgestaltung des Ringgleisweges“ (bs-forum, Sept. 2019)
- Stellungnahme zum Bahnübergang Grünewaldstraße (bs-forum, Mai 2022)

Weitere Infos und Anregungen zum Ringgleis-Projekt und zum Postgleis unter www.ringgleis.de !