Arbeitskreis Ringgleis im braunschweiger forum e.V.

Ringgleis-Ost: Ideen zur Weiterführung des Ringgleisweges zwischen der Hans-Sommer-Straße und dem Brodweg

Anlass

Im Februar 2017 hat der Arbeitskreis Ringgleis (AKR) im braunschweiger forum sein Zukunftspapier „*Ringgleis 2022“* vorgelegt. Die dort aufgeführten Maßnahmenmodule sollen für die einzelnen Ringgleisabschnitte jetzt näher lokalisiert und um konkrete Maßnahmen ergänzt werden. Am 23.03.2017 wurde dazu vom AKR eine Befahrung des östlichen Ringgleis-Abschnittes zwischen der Hans-Sommer-Straße und dem Brodweg durchgeführt.

Für den Abschnitt bis zur Ebertallee sieht die am 25.10.2016 vom VA beschlossene städtischen Vorlage „*Weiterführung des Ringgleises*“ einen Ausbau im Jahr 2018 vor.

Lage im Netz

Das östliche Ringgleis verläuft am Rande des dichtbebauten östlichen Ringgebietes und ist von dort auf kurzen Wegen (Gliesmaroder Straße, Grünewaldstraße, Ebertallee, Georg-Westermann-Allee) erreichbar. Die Bahnstrecke wurde 1894 in Betrieb genommen. Heute dient sie weiterhin dem Bahnnahverkehr (Strecke nach Gifhorn/Uelzen) und dem Güterverkehr zum Hafen, zum VW-Werk und zur Deponie Watenbüttel. Mit dem Bahnhaltepunkt Braunschweig-Gliesmarode besteht ein Zugang zum SPNV und mit der Tramhaltestelle Bahnhof Gliesmarode eine Verknüpfung mit dem ÖPNV.

Erlebnisqualitäten des Weges

Der Planungsraum ist geprägt durch zahlreiche Grünbereiche (Meyers Wiesen, Wabeniederung, Nußberg-Gelände, Prinzenpark, Kleingartenanlagen östlich der Bahnanlagen). Das Gelände ist – im Gegensatz zu den anderen Abschnitten des Ringgleisweges - topografisch deutlich „bewegter“ (Höhenunterschiede im Bereich Nußberg) und ermöglicht dadurch interessante Blicke auf die vorhandenen Bahnanlagen und in die Landschaft. Insbesondere das Nußberg-Gelände ist – auch historisch - hochinteressant und stellt einen Attraktionsbereich im gesamten Ringgleisverlauf dar.

Die grundsätzlichen Diskussionen zur Führung der Ringgleis-Trasse erfolgten im Gesamtstädtischen Arbeitskreis Ringgleis im Jahr 2015 in den Sitzungen am 10.06.2015 und ausführlicher am 15.09.2015. In der Sitzung am 25.11.2015 wurde verwaltungsintern die Westseite der Gleisanlagen präferiert und mitgeteilt, dass der Auftrag zum Grunderwerb für den Ringgleisweg erteilt wurde.

Mit der Entscheidung für eine durchgängige Führung des Ringgleisweges auf der Westseite (Gliesmaroder Straße bis Polizeistadion) lassen sich auch die relevanten Einrichtungen im Nahbereich (Kitas, Berufsschule, Kleingartenanlagen, Gartenkantinen, Lokale) sowie die Grün- und Erholungsbereiche beiderseits der Bahntrasse gut an den Weg anbinden. Auch mögliche Flächenkonflikte mit der Bahn beim Umbau des Bahnhofs Braunschweig-Gliesmarode und mit dem Autoverkehr auf der Georg-Westermann-Allee lassen sich vermeiden.

Der Arbeitskreis Ringgleis im braunschweiger forum e.V. unterstützt ausdrücklich die Führung des Ringgleisweges auf der Westseite der Bahnanlagen und ist übereinstimmend der Ansicht, dass sich die Erlebnisqualität der Strecke damit deutlich besser vermitteln lässt., als bei einer Führung auf der Ostseite.

Grundsätzlich sollte der Ringgleisweg in den Grünbereichen in wassergebundener Decke (mit Ausnahme von Steigungsstrecken) hergestellt oder belassen werden und eine Breite von 3,0–3,5m aufweisen.

Vorschläge zum Ausbau der Trasse und deren Gestaltung

1. Kreuzung Hans-Sommer-Straße/ Abtstraße

An dem genannten Knotenpunkt quert die Ringgleis-Trasse die verkehrsreiche Hans-Sommer-Straße unter Signalschutz. An der Zufahrt Abtstraße ist eine Aufstellzone für Radfahrer vor den Kfz wie z.B. am Fallersleber-Tor-Wall zu markieren (Bild 1).

2. Radweg Hans-Sommer-Straße Südseite bis Tram-Haltestelle Bahnhof Braunschweig-Gliesmarode

Der vorhandene nur 1,5 m breite straßenbegleitende Radweg sollte um 0,5 m zu Lasten des hier sehr breiten Gehweges verbreitert werden. Im Bereich der Zu- und Ausfahrt von der Tankstelle und an der Bushaltestelle ist auf den Radverkehr mittels Markierungen z.B. durch Fahrradsymbole und Richtungspfeile hinzuweisen (Bild 2).

Bild 1: Zufahrt Abtstraße/ H.-Sommer-Str.

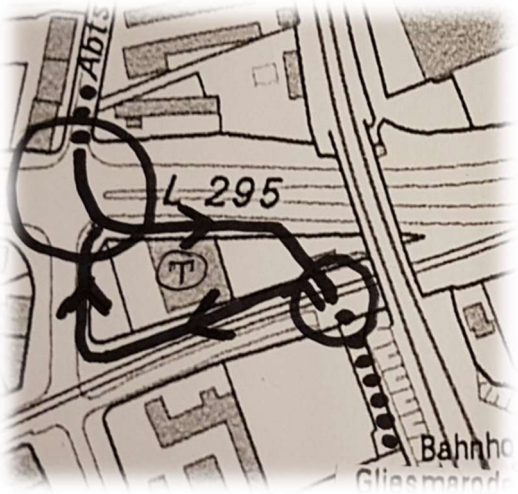
Bild 2: Radweg H.-Sommer-Str. stadtauswärts

Bild 3: Bushaltestelle Hans-Sommer-Str.

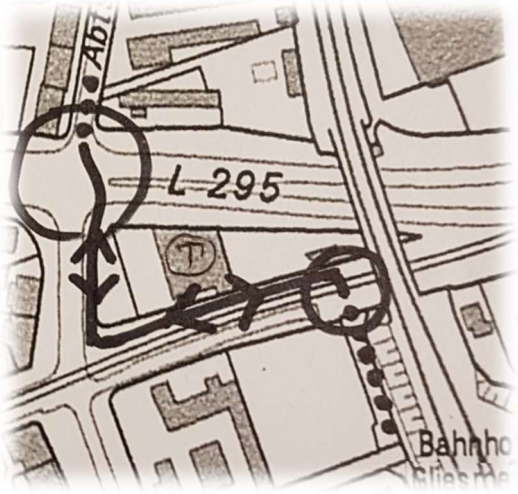
Bild 4: Radweg Gliesmaroder Str. neben der Tram

Eine Freigabe des genannten Radweges für Zweirichtungsverkehr wird wegen der schlechten Sicht an der Verschwenkung und der beengten baulichen Verhältnisse an der Bushaltestelle (Bild 3) kritisch gesehen. Der Radverkehr von der Tram-Haltestelle in Richtung Abtstraße sollte daher über den vorhandenen straßenbegleitenden Radweg an der Nordseite der Gliesmaroder Straße (Bild 4) und an der Ostseite der Abtstraße (südlicher Abschnitt) zur Hans-Sommer-Straße geführt werden.

Deren Breiten von jeweils ca. 1,6 m genügen auch im Bestand den verkehrlichen Anforderungen für Radverkehr in einer Richtung (Variante 1).



Variante 1: Einrichtungsverkehr



Variante 2: Zweirichtungsverkehr

Alternativ könnte der Ringgleisweg auf dem genannten Fuß- und Radweg auf der Nordseite der Gliesmaroder Straße zwischen der Tankstelle und den Tramgleisen als Zweirichtungsverkehr geführt werden. Der vorhandene Radweg wäre dann um 0,5 m zu Lasten des hier sehr breiten Gehwegs (ca. 2,0 m) baulich zu verändern. Auch der straßenbegleitende Radweg auf der Ostseite der Abtstraße-Süd bis zur Lichtsignalanlage an der Hans-Sommer-Straße wäre entsprechend zu verbreitern (Variante 2).

3. Tram-Haltepunkt Bahnhof Braunschweig-Gliesmarode

Mit einer Umgestaltung der Lichtsignalanlage ließe sich die Querungssituation der Trambahngleise verbessern. Hierzu müssten ggf. die Standorte der Signalgebermasten versetzt werden (Bild 5).

Bild 5: Querung Tramhaltestelle

Bild 6: Parkplatz am Bahndamm

Der Haltestellenbereich sollte mit einer Übersichtstafel zum Ringgleisweg ergänzt werden. Hier sollte auf die Radroute nach Volkmarode und auf den nahegelegenen Bahnhof Braunschweig-Gliesmarode hingewiesen werden.

4. Wegeführung im Bereich des Parkplatzes an der Gliesmaroder Straße

Beim Ausbau des Ringgleisweges ist die vorhandene Situation des Parkens am Bahndamm der Gliesmaroder Straße neu zu ordnen. Wegen der eventuellen Überfahrung des künftigen Geh-/Radweges mit Kraftfahrzeugen sollte dieser in Asphalt ausgebaut werden. Die angrenzende Grünfläche eignet sich zur Gestaltung eines kleinen Aufenthaltsbereiches mit Infotafel und Sitzbank (Bild 6).

5. Wegeabschnitt zwischen Parkplatz und Grünewaldstraße

Ausbau des Trampelpfades zwischen dem Bahndamm (Westseite) und den angrenzenden Grundstücken in wassergebundener Decke (b=3,0 m) unter Auslichtung, aber weitgehender Schonung des Baumbestandes (Bild 7). Beseitigung der Engstelle an der Grünewaldstraße durch Verlegung des DB-Gastanks und Entfernung der sie umgebenden Mauer bzw. durch Ankauf eines Geländestreifens vom Gartengrundstück gegenüber der Mauer (Bild 8).

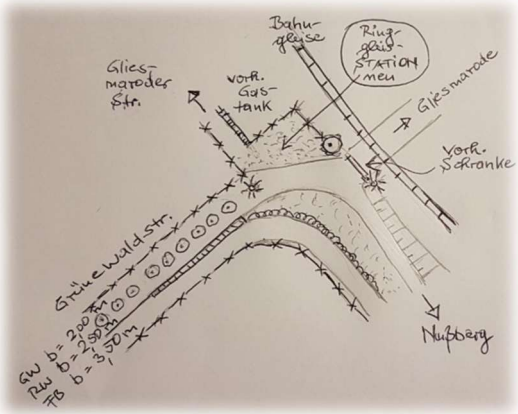
Bild 7: Gehölz / Mauer

Bild 8: Engstelle am Gastank

6. Kreuzung Ringgleisweg/ Grünewaldstraße

Die Kreuzung des Ringgleisweges mit der Radroute nach Gliesmarode/Volkmarode und dem Städtepartnerschaftsradweg Braunschweig-Magdeburg sollte durch eine Pflasterung (gelbe Betonsteine) optisch unterstrichen werden.

In Höhe des Gastanks wäre wegen der Bedeutung des Netzknotens und des hohen Radverkehrsaufkommens in Ost-West-Richtung ein sinnvoller Standort für eine Ringgleis-STATION wie in unserer Broschüre „*Ringgleis 2022*“ vorgeschlagen.



Kreuzungsbereich Ringgleisweg/Grünewaldstr.

Als Übergangslösung ist dort eine Informationstafel mit einem Umgebungsplan sinnvoll, auf der u.a. auf die Geschichte des ehemaligen Kanals zwischen der Wabe und dem Holzhof im Botanischen Garten (Verlauf über die heutige Karlstraße) dargestellt werden sollte. Auch die Anlage des Wohnquartiers „Fliegerviertel“ (heutiges Malerviertel) im Dritten Reich könnte hier thematisiert werden.

7. Weg zum Nußberg ab Grünewaldstraße

Der vorhandene Geh-/Radweg sollte auf 3,0 – 3,5 m verbreitert werden (Bild 9).

Bild 9: Aktueller Weg ab Grünwaldstraße

Bild 10: Kuppelbereich des Weges

8. Hochpunkt des Weges am Nußberg

Zur Verringerung der hier nicht unbeträchtlichen Steigung schlagen wir eine geringfügige „Schleifung“ der Wegekuppe vor (Bild 10). Außerdem sollte der Ausbau des Weges mit einer Asphaltdecke erfolgen.

Wegen der großen Erlebnisqualität mit der Aussicht noch Osten sollte hier ein Aufenthaltsbereich mit Bank, Schutzhütte und Infotafel zum Nußberg gestaltet werden.

9. Abzweigender Weg zum ehemaligen „Thingplatz“

Mit der Anlage eines Infopfades zur Geschichte des Nußbergs längs des Zaunes und im Eingangsbereich des Steinbruches sollte hier auf den Braunschweiger Rogenstein Abbau und dessen Verwendung zum Kirchenbau und der nachfolgenden Nutzung des Steinbruches als Thingplatz während der NS-Zeit hingewiesen werden.

Bild 11: Aktueller Weg entlang des Zaunes

Bild 12: Wegeverschwenkung vor der Ebertallee

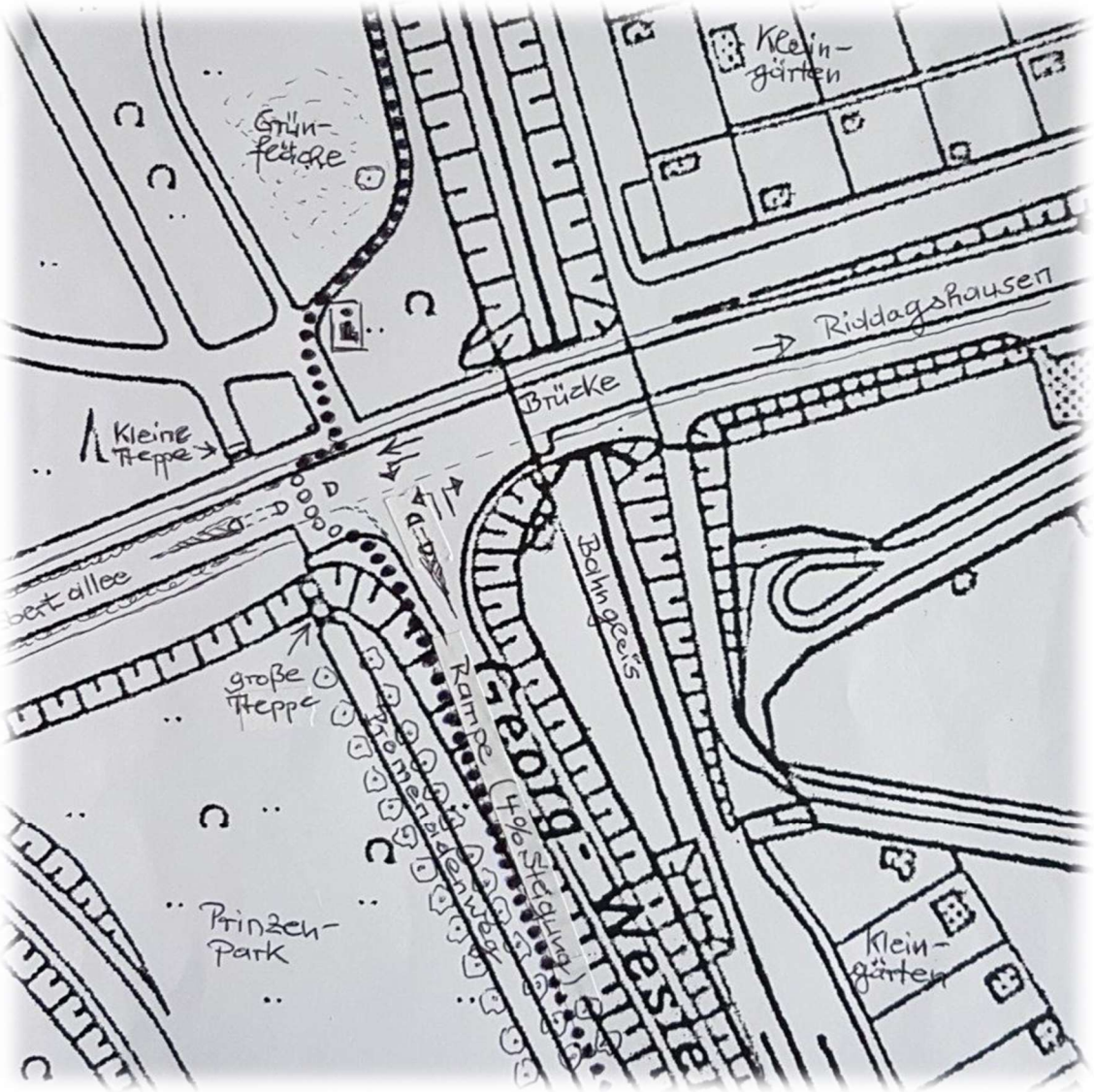
10. Weg entlang des Zaunes zum Nußberg

Zur Wegeverbreiterung auf Ringgleisstandard müsste der Zaun um 1,0 - 1,5 m zurückgesetzt werden (Bild 11).

11. Parkbereich nördlich der Ebertallee

Auch hier bietet sich eine Ergänzung von Infotafeln zum Ringgleis und zur Geschichte des Prinzenparks an.

Hinweis: *Nach B. Warnecke („Der Braunschweiger Nußberg und seine Umgebung", Appelhans Verlag 2006) war die Ebertallee ursprünglich lediglich ein Park- und Reitweg. Dieser wurde erst 1936/1937 zu einer den Prinzenpark durchquerenden beleuchteten Prachtstraße ausgebaut, die nach dem Reichsjägermeister Hermann Göring benannt wurde. Die Straßenbrücke über die Bahn wurde bereits 1894 beim Bau der Bahnstrecke angelegt. Sie ist die älteste Straßenüberführung einer Bahnstrecke in Braunschweig. Für die Anlage des Straßendammes der Georg-Westermann-Allee wurden seinerzeit größere Teile des südlichen Nußbergs abgetragen.*



Übersichtsplan mit Lage der Rampe und des Ringgleis- Weges im Park südlich der Ebertallee

12. Querung der Ebertallee

Der Ringgleisweg bezieht einen Teil seiner Attraktivität aus der Nähe zu den Gleisanlagen. Aus diesem Grunde befürworten wir eine Wegeführung nahe der Georg-Westermann-Allee und nicht weiter innen im Park.

Um die Ebertallee an der Einmündung als Radfahrer sicher queren zu können, schlagen wir den Bau einer zusätzlichen Mittelinsel auf der vorhandenen Sperrfläche der Fahrbahn der Ebertallee vor.

Der Platz für eine solche Mittelinsel ist vorhanden (Bild 13). Flächenreserven gibt es auch im Seitenraum (Bild 14).

Bild 13: Vorhandene Sperrfläche Ebertallee

Bild 14: Einmündung Georg-Westermann-Allee

13. Rampe zur Baumallee im Prinzenpark südlich der Ebertallee

Westlich des vorhandenen Damms der Georg-Westermann-Allee, also zur Parkseite hin sollte eine schwachgeneigte 3,0 m breite Rampe in Betonsteinen angelegt werden. Hierzu müsste eine entsprechende Anschüttung an den vorhandenen Straßendamm erfolgen und entsprechend profiliert werden.

Die Treppenanlagen für die Fußgänger an der Ebertallee und die historische Baumallee im Prinzenpark in Fortsetzung der Treppenanlage bleiben unverändert!

Bild 15: Rampe an der Georg- Westermann-Allee

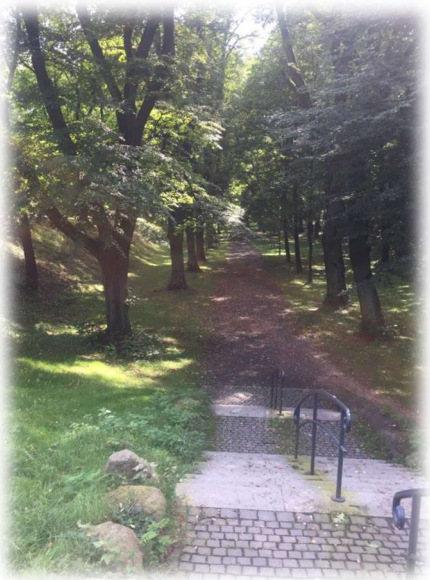


Bild16: Treppenanlage mit Baumallee

14. Grünfläche östlich der Baumallee im Prinzenpark

Vom Fußpunkt der oben beschriebenen Rampe sollte ein Radweg in wassergebundener Decke neben der vorhandenen historischen Baumallee bis zum Gelände des Polizeistadions angelegt werden. Damit wäre eine Entflechtung vom Fußgängerverkehr gegeben und der Radverkehr separiert vom Autoverkehr auf der Georg-Westermann-Allee.

15. Höhe Zufahrt zum Polizeistadion

Hier schlagen wir die Anlage einer baulichen Mittelinsel auf der Fahrbahn zur Querung der Georg-Westermann-Allee auf die Ostseite der Straße vor. Die jeweiligen Einfahrten des Ringgleisweges sollten in gelben Betonsteinen gepflastert sein.

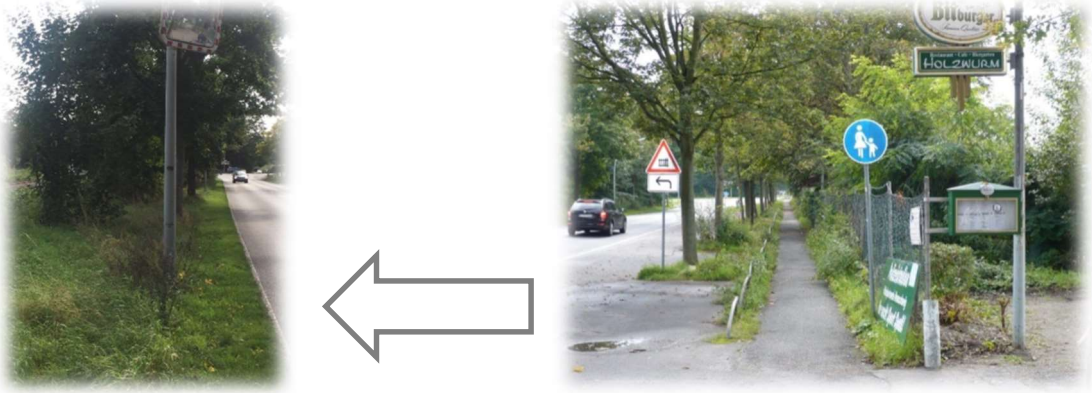


Bild 17/18: Querung der Georg-Westermann-Allee in Höhe der Zufahrt zum Polizei-Stadion/Holzwurm

16. Georg-Westermann-Allee Ostseite bis Bahnübergang Lünischteich

Auf der Ostseite der Georg-Westermann-Allee sollte ein straßenbegleitender Geh-/Radweg parallel zu den Bahngleisen bis zur Einmündung Brodweg gebaut werden. Durch die Anlage dieses Weges vereinfacht sich die Wegeführung im Bereich des Bahnüberganges Lünischteich mit seiner etwas unübersichtlichen abknickenden Vorfahrt. Der Ringgleisweg würde problemlos an vorhandene Wege angebunden. Auch erspart diese Wegevariante einen sonst notwendigen Ausbau des nur ca. 1,0 m breiten westseitigen Gehweges am Sportgelände, der nur unter Erwerb eines ca. 2,0 m breiten Streifens vom Polizeistadion vorstellbar wäre, wollte man den vorhandenen Baum- und Parkstreifen an der Westseite der Georg-Westermann-Allee erhalten.

Bild 19/20: Bahnübergang Lünischteich

17. Bahnübergang Lünischteich

Der vorhandene Gehweg auf der Nordseite des Bahnübergangs (Bild 20) kann bereits heute vom Radverkehr mitbenutzt werden (Zusatzschild „Radfahrer frei“ vorhanden).

18. Einmündung der Straße „Am Lünischteich“

Der Ringgleisweg Ost sollte einen Anschluss an die temporäre Umleitungsstrecke für das südöstliche Ringgleis (siehe Übersichtsplan der Stadt Braunschweig zu den für 2017-2019 geplanten Ausbaustrecken) und an das geplante Postgleis bekommen.

Wegen der zentralen Lage des Verknüpfungspunktes ist an der Wegegablung am Bahnübergang eine Übersichtstafel zum Ringgleis vorzusehen. Auf einer weiteren Tafel sollte in Wort und Bild die Geschichte des nahegelegenen ehemaligen Freibades Lünischteich thematisiert werden

Zusammenfassung

Mit dem (Aus)Bau der vorhandenen Wege auf der Westseite der Bahnanlagen bis zum Polizeistadion und weiter bis zum Bahnübergang Lünischteich ist eine attraktive und durchgängige Trassierung des Ringgleisweges realisierbar, bei der sich nahezu alle wesentlichen Ziele und Parkflächen unmittelbar anbinden lassen.

Bei der Ausplanung der Trasse sind die Landschaftsschutz- und Naturschutzbelange (Fledermausaufkommen) ebenso zu berücksichtigen wie denkmalpflegerische Aspekte der Parkanlage. Die erkennbaren Konflikte sind gegenüber dem verkehrlichen Nutzen und der Verkehrssicherheit der Radfahrer und Fußgänger abzuwägen.

Die bedeutsame Historie des Nußbergs ist mittels Infotafeln sichtbar zu machen, ebenso die Geschichte des Prinzenparks. Auch auf die Geschichte des ehemaligen Kanals zwischen der Wabe und dem Holzhof am Botanischen Garten wäre hinzuweisen.

Über die weiteren Planungen sind nicht nur die Bezirksräte rechtzeitig zu informieren, sondern auch die Vorstände der Kleingartenvereine. Die Heimatpfleger des östlichen Ringgebietes und von Riddagshausen sind ebenfalls einzubinden. Hilfreich wäre eine gemeinsame Begehung mit Interessierten im Spätherbst/Winter 2017.

Bestandteil der Planungen sollte auch eine mögliche Verknüpfung des östlichen Ringgleisweges mit der Postgleis-Trasse sein, zu der das braunschweiger forum im April 2017 eine eigene Broschüre vorgelegt hat *(„Das Postgleis – die Schnellverbindung zwischen Hauptbahnhof und Ringgleis*“).

Die dargestellte Vorzugsvariante des braunschweiger forums ist bei den kommenden Diskussionen zur Führung des Ringgleisweges Ost gleichberechtigt mit den städtischen Vorschlägen/Varianten zu diskutieren und zu bewerten.

Fotos: Hans-W. Fechtel, Dr. Arndt Gutzeit
Text: Hans-W. Fechtel, Dr. Arndt Gutzeit, Doris Schumacher
Redaktion und Layout: Horst Splett

Braunschweig, im Oktober 2017

Übersichtslageplan Ringgleis-Ost (Hans-Sommer-Straße bis Brodweg)

www.ringgleis.de