

*Betreff:***Weiterführung des Ringgleises***Organisationseinheit:*Dezernat III  
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz*Datum:*

04.10.2016

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)	13.10.2016	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Heidberg-Melverode (Anhörung)	18.10.2016	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	18.10.2016	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	19.10.2016	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	25.10.2016	N

**Beschluss:**

Der Planung und Baurealisierung folgender Bauabschnitte zur Weiterführung des Ringgleises im Norden und Süden von Braunschweig wird zugestimmt:

1. Nördliches Ringgleis - Okerbrücke bis Hamburger Straße
2. Nördliches Ringgleis - Hamburger Straße bis Mittelweg
3. Nördliches Ringgleis - Mittelweg bis Bienroder Weg
4. Nördliches bis Östliches Ringgleis - Beethovenstraße bis Hans-Sommer-Straße
5. Südliches Ringgleis - A 391 bis Okerbrücke mit Anschluss an den Kennelweg

**Sachverhalt:****Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 2 S.1 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Freiflächenplanung dieser überbezirklichen Wegeverbindung auf dem Ringgleis um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben noch der Hauptverwaltungsbeamte zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher verbleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

**Hintergrund**

Braunschweig verfügt mit dem Ringgleis über ein stadtumfassendes und damit einzigartiges Freiraumpotenzial. Das Ringgleis fördert die Nahmobilität, erschließt und verbindet Orte der Braunschweiger Stadtentwicklung, öffnet neue Stadträume, initiiert städtebauliche Entwicklungen und dient als grüner Ring der Naherholung zahlreicher Braunschweigerinnen und Braunschweiger.

Mit dem Ratsbeschluss vom 28. Juni 2011 (Drucksache 14329/11) wurde die Verwaltung beauftragt, das Ringgleis als einen „die Stadt umschließenden, grüngerprägten, klimaschutzwirksamen Freiraumring von hohem Freizeitwert mit integriertem Rad- und Fußweg“ zu entwickeln. Nachdem bis heute eine Wegstrecke von 7 km Länge fertiggestellt werden konnte, sollen nun an den Endpunkten im Süden und Norden weitere Teilabschnitte mit einer Gesamtlänge von ca. 4,1 km realisiert werden, um sukzessive den stadtumlaufenden Ringchluss zu vollziehen.

Mit der Fertigstellung der Okerbrücke am nördlichen Ende des Ringgleises wurde am 19. September 2016 der „Brückenschlag“ über die Oker für die Fortführung des Ringgleises vom Westlichen Ringgebiet in die Nordstadt vollzogen. Damit ist ein weiterer Meilenstein erreicht worden. Die hier zum Beschluss stehende Baurealisierung der Teilabschnitte im nördlichen, östlichen und südlichen Ringgleis bieten jetzt die Chance, unter Nutzung bereits vorhandener Alternativstrecken dem Ringgleisschluss einen großen Schritt näher zu kommen (s. Anlage 1).

### **1. Nördliches Ringgleis - Teilabschnitt Okerbrücke bis Hamburger Straße**

Die geplante Trasse in Asphaltbauweise (s. Anlage 2) beginnt im Anschluss an die Okerbrücke, quert die Feuerwehrstraße und läuft gradlinig auf ein Stahlrahmentor mit Infotafel zu, das den Eingang zu diesem Wegeabschnitt markiert. Ab hier verläuft der Weg zwischen der aufgeständerten Ferngasleitung und dem historischen Gebäude des Kohlenbunkers auf dem Gelände der Hauptfeuerwehrwache auf einer Breite von 3,00 m.

Durch den Bau des Ringgleisweges auf dem Gelände der Feuerwehr müssen 18 Mitarbeiterstellplätze verlegt werden. Mit Baubeginn des Ringgleisweges wird zur Kompensation eine Ersatzstellplatzanlage mit 18 Stellplätzen westlich der Tunicastraße und damit im direkten Umfeld der Feuerwache bereitgestellt. Der Parkplatz wird eingezäunt und erhält eine abschließbare Toranlage.

Im weiteren Verlauf knickt der Weg auf der bereits asphaltierten Straße „Hasenwinkel“ nach Norden ab und erhält hier zur Kennzeichnung des weiteren Wegeverlaufs eine sandfarbene Asphaltdeckschicht. Am Ende der Straße, hinter dem nördlichen Grenzzaun des Kleingartenvereins Hasenwinkel, wird der Fuß- und Radweg sodann am Rand der Grünanlage des Heizkraftwerkes (HKW) verlaufen. Den Anforderungen des Heizkraftwerkes entsprechend, wird die komplette Trasse hin zum HKW eingefriedet und mit Mastleuchten ausgestattet.

Im Bereich der Zufahrtstraße auf dem Gelände des HKW ergibt sich eine Engstelle, sodass hier eine Inanspruchnahme eines 2,0 m breiten Streifens auf vier Parzellen der Kleingartenanlage erforderlich wird. Die vorhandenen Gartenlauben bleiben dabei unangetastet. Bevor die Wegetrasse die Stellplatzanlage von BSI Energy erreicht, quert sie den Kleinkinderspielplatz des Kleingartenvereins. Der Spielbereich muss somit an dieser Stelle aufgegeben werden und wird südlich des Vereinsheimes wiedererrichtet.

Die projektierte Wegetrasse verläuft weiter am Rand der Stellplatzanlage von BSI Energy, wodurch 24 Stellplätze in Senkrechtaufstellung entfallen. Diese werden durch zehn Längsstellplätze an gleicher Stelle und zusätzlich durch die Neuerrichtung von 14 weiteren Stellplätzen auf dem Betriebsgelände von BSI Energy kompensiert. Die vorhandenen Bäume auf der Stellplatzanlage werden erhalten. An der Reiherstraße 2 führt dieser Wegeabschnitt durch ein weiteres Stahltor, bevor man auf der gegenüberliegenden Straßenseite zur Ampelanlage an der Hamburger Straße geleitet wird. Dort ist auch die Aufstellung eines Industriecontainers analog zum Westbahnhof mit Informationstafeln zur Geschichte des Ringgleises sowie Technik und Natur vorgesehen. Diese Straßenquerung wurde bereits mit der kürzlich erfolgten Straßenumgestaltung für das Ringgleis berücksichtigt.

Unter Berücksichtigung der hohen Sicherheitsanforderungen und der Betriebsabläufe des Heizkraftwerkes, der Belange der Feuerwehr und des hiesigen Kleingartenvereins Hasen-

winkel wurde eine Trassenplanung erarbeitet, die lediglich eine minimale Flächeninanspruchnahme des Betriebsgeländes Heizkraftwerk und der Kleingartenanlage Hasenwinkel beinhaltet und im Ergebnis umsetzbar ist.

Der Planung wurde seitens BSI Energy, der Feuerwehr und des Kleingartenvereins Hasenwinkel grundsätzlich zugestimmt.

Vor Baurealisierung ist der Abschluss einer vertraglichen Vereinbarung zur Nutzung von Flächen auf dem Grundeigentum von BSI Energy notwendig.

#### Realisierung und Finanzierung

Die Kosten für die Herstellung des Ringgleises im Abschnitt Feuerwehrstraße bis Hamburger Straße betragen 650.000 €.

Kostenschätzung:	
Geländebearbeitung, Vorarbeiten	70.000 €
Flächenbefestigungen	160.000 €
Vegetationsflächen	50.000 €
Ausstattung (Zaun, Beleuchtung, „Ringgleistore“, Spielgeräte, Industriecontainer)	240.000 €
Ersatzstellplatz Feuerwehr	50.000 €
Baukosten gesamt	570.000 €
Planungs- und Gutachtenkosten	80.000 €
Gesamtkosten	650.000 €
für den Abschnitt Feuerwehrstraße bis Hamburger Straße	

Die Finanzierung ist aus dem Investitionsprojekt 5E.610028 Ausbau Ringgleis sichergestellt. Die Bauausführung ist für 2017 vorgesehen.

## **2. Nördliches Ringgleis - Teilabschnitt Hamburger Straße bis Mittelweg**

Im Abschnitt Hamburger Straße bis Mittelweg (s. Anlage 3) verläuft der Ringgleisweg auf 420 m zwischen vorhandenen Bahngleisen und dem ehemaligen Gelände der Braunschweiger Zeitung. Mit der Ampelquerung an der Hamburger Straße mündet der Ringgleisweg unmittelbar und fast gradlinig in den Trassenabschnitt Richtung Mittelweg. Südlich der Vorbehaltsfläche der Stadtbahn führt der Weg an dem weiterhin bestehenden Bürogebäude vorbei. Die vorhandenen Bäume in diesem Abschnitt bilden den späteren Rahmen für den 3,00 m breiten Freizeitweg in wassergebundener Decke.

Die Anbindung des neuen Wohnquartiers auf dem BZ-Gelände wird über einen Abzweig sichergestellt, über den mittelfristig eine Verbindung durch das Quartier bis zum Rebenring geplant ist. Am Endpunkt Mittelweg gelangt der Ringgleisnutzer über eine Querungshilfe zum Haus der Kulturen im Gebäude des ehemaligen Nordbahnhofs.

Für die Umgestaltung des ehemaligen Pressegeländes sind derzeit zwei Bebauungspläne HA 132 und der HA 113 in Aufstellung. Innerhalb des Bebauungsplans HA 113 ist die Trassenführung planungsrechtlich gesichert. Der Streckenverlauf ist dem Investor bekannt, die Anbindung des neuen Wohnquartiers an das Ringgleis wird begrüßt.

Der Rat hat am 13.09.2016 (Drucksache Nr. 16-02858) dem Grunderwerb im Rahmen eines Flächentausches zugestimmt.

#### Realisierung und Finanzierung

Kostenschätzung:	
Geländebearbeitung, Vorarbeiten	12.500 €
Flächenbefestigung	62.000 €
Vegetationsflächen	6.500 €
Ausstattung	63.000 €
Baukosten gesamt	144.000 €

Kosten für Bodengutachten und Kampfmittelbegleitung 5.000 €

Gesamtkosten für den Abschnitt Hamburger Straße bis Mittelweg 149.000 €

Die Finanzierung ist aus dem Investitionsprojekt 5E.610028 Ausbau Ringgleis sichergestellt.  
Die Bauausführung ist für 2017 vorgesehen.

### 3. Nördliches Ringgleis - Teilabschnitt Mittelweg bis Bienroder Weg

Der Bereich „Nordpark“ mit dem integrierten Ringgleisweg beschreibt den Freiraum zwischen Mittelweg und Bienroder Weg und ist Bestandteil des Bebauungsplanes HA 135 Taubenstraße. Die Herstellung des Ringgleisweges auf einer Strecke von 1.070 m soll als vorgezogene Maßnahme bereits 2017 umgesetzt werden (s. Anlagen 4 und 5).

Die Trasse des Ringgleisweges wird von Westen direkt auf das Gelände des früheren Nordbahnhofs geführt und erreicht mit dem Haus der Kulturen im historischen Bahnhofsgelände ein wichtiges Etappenziel, das Radwanderer zum Rasten einlädt. Am Bahnhofsgebäude sind daher weitere Aufstellflächen für Fahrräder geplant. Von dort führt der Weg auf der Straße Am Nordbahnhof bis zum Wendehammer auf Höhe der Geysstraße. Hier wird der Fuß- und Radweg nicht direkt auf bzw. nahe an der historischen Ringbahntrasse geführt, da der Abschnitt nördlich des Bahnhofs als Vorbehaltsfläche der Stadtbahnfläche dient und zudem der derzeitige Gleisverlauf unter dem Brückenhaus der Stadtwerke für den zusätzlichen Freizeitweg keinen Raum lässt.

Ab dem Wendehammer an der Geysstraße umrundet die Ringgleistrasse daher als Teil der neuen Parkanlage „Nordpark“ das Gebäude der Stadtwerke und schwenkt dahinter wieder in Richtung der vorhandenen Bahngleise ein. Auf Höhe des Luftschifferweges (ehemals Spargelstraße) führt der Weg unterhalb der ehemaligen Eisenbahnbrücke hindurch bis zum Bienroder Weg. An mehreren Stellen wird der Weg dabei mit den neuen und alten Wohnquartieren des Nördlichen Ringgebietes vernetzt.

Der Streckenverlauf ist der Nibelungen-Wohnbau-GmbH bekannt, die Anbindung des neuen Baugebietes an das Ringgleis wird allgemein begrüßt. Die Verwaltung ist derzeit in Grunderwerbsverhandlungen mit der SBBG (Stadt Braunschweig Beteiligungsgesellschaft) und der Deutschen Bahn.

#### Realisierung und Finanzierung

Kostenschätzung:	
Geländebearbeitung, Vorarbeiten	13.200 €
Flächenbefestigung	122.000 €
Vegetationsflächen	26.800 €
Ausstattung	202.000 €

Baukosten gesamt 364.000 €

Planungs- und Gutachtenkosten 10.000 €

Gesamtkosten für den Abschnitt „Nordpark“ 374.000 €

Die Finanzierung ist aus dem Investitionsprojekt 5E.610029 Taubenstraße sichergestellt. Die Bauausführung ist für 2017 vorgesehen.

#### **4. Nördliches und Östliches Ringgleis - Teilabschnitt Beethovenstraße bis Hans-Sommer-Straße**

Von der Beethovenstraße verlässt der geplante Ringgleisweg die historische Ringgleisstrasse, um auf vorhandenen Wegen auf einer Strecke von 1.045 m nach Süd-Osten in Richtung Östliches Ringgebiet und Abtstraße einzuschwenken (s. Anlage 6)

Die Beethovenstraße ist Fahrradstraße und maßgeblich vom Fahrradbetrieb der Studentinnen und Studenten und Bediensteten der angrenzenden TU bestimmt. So beginnt dieser Abschnitt des Ringgleises am Bahnübergang Beethovenstraße und schwenkt von dort auf das Gelände der TU ein. Der Ringgleisweg verläuft in diesem Abschnitt überwiegend auf vorhandenem Asphalt, der zusätzlich mit einer sandfarbenen Deckschicht versehen wird. Hinter dem Gelände der TU schwenkt der Weg nach Süden in die Abtstraße ein.

Auf Höhe der Melanchthonstraße und parallel zum Gelände der Ricarda-Huch-Schule erreicht der Asphaltweg dann eine kleine Grünanlage, in der momentan Fußgänger und Radfahrer auf getrennten, ca. 1,50 m breiten Wegen geführt werden. Als Trennelement fungiert eine Baumreihe, deren Wurzelsystem die Wege zu beiden Seiten zum Teil bereits erheblich beschädigt hat.

Zukünftig soll eine gemeinsame Fuß- und Radwegtrasse mit 3,00 m Breite und in Asphaltbauweise jenseits der Baumreihe verlaufen.

Am Ende dieser Grünanlage mündet der Ringgleisweg auf die Abtstraße. Der Fachbereich Tiefbau und Verkehr prüft, hier mittelfristig die Abtstraße als Fahrradstraße auszuweisen.

Die TU hat für die Führung des Ringgleisweges auf eigenen Flächen bereits ihre Zustimmung signalisiert. Angestrebt ist ein Gestattungsvertrag zwischen der Stadt BS und der TU. Begrüßt wurde seitens der TU auch die Idee, im Zugangsbereich des Leichtweißinstituts für Wasserbau am Ringgleis einen thematischen „Industriecontainer“ mit Exponaten und Informationstafeln zu installieren.

#### Realisierung und Finanzierung

Die Kosten für die Herstellung des Ringgleises im Abschnitt Beethovenstraße bis Abtstraße betragen 278.000 €

Kostenschätzung:	
Geländebearbeitung, Vorarbeiten	9.000 €
Flächenbefestigungen	179.000 €
Vegetationsflächen	13.500 €
Ausstattung (Industriecontainer, Beleuchtung, Bänke)	66.500 €
Baukosten gesamt	268.000 €
Gutachtenkosten und Kampfmittelüberwachung	10.000 €
Gesamtkosten für den Abschnitt Beethovenstraße bis Abtstraße	278.000 €

Die Finanzierung ist aus dem Investitionsprojekt 5E.610028 Ausbau Ringgleis sichergestellt. Die Bauausführung ist für 2018 vorgesehen.

## **5. Südliches Ringgleis - Teilabschnitt A 391 bis zur Okerbrücke mit Anschluss an den Kennelweg**

Am südlichen Ende des bis dato hergestellten Ringgleisweges soll ein weiterer 900 m langer Abschnitt des Freizeitweges in erhöhter Dammlage auf der stillgelegten Bahntrasse von der A 391 bis zum Kennelweg realisiert werden, um damit den „Brückenschlag“ vom westlichen zum südlichen Ringgleis herzustellen (s. Anlage 7).

Zur Weiterführung des Ringgleisweges von der A 391 bis zum Kennelweg ist zunächst ein Höhenunterschied von ca. 4 m mittels einer Rampe zu überwinden, um an die höher gelegene Trasse des südlichen Ringgleises anzuschließen. In einer attraktiven, bis auf 17 m Höhe ansteigenden Dammlage bewegt sich die Ringgleistrasse in diesem Bauabschnitt bis zur Echobrücke am Kennelweg. Hier entstehen bemerkenswerte Ausblicke und Sichtbeziehungen zur Stadtsilhouette und in die Umgebung bis zum Harz. Zur verkehrlichen Vernetzung soll im Bereich des Kennelweges über eine Rampe der Anschluss an den Kennelweg geschaffen werden. Wichtige Naherholungsziele wie das Kennelbad, die südlichen Erholungsbereiche rund um den Südsee, der überregionale Radweg Weser-Harz-Heide sowie das Nachwuchsleistungszentrum von Eintracht Braunschweig können damit direkt an das Ringgleis angebunden werden.

Die Planung der Ringgleistrasse für den 1. BA Südliches Ringgleis wurde unter Beachtung und Abwägung folgender Kriterien erarbeitet:

- Verknüpfung mit dem Weser-Harz-Heide-Radweg
- Verknüpfung mit dem Nachwuchsleistungszentrum Eintracht Braunschweig
- Barrierefreiheit und behindertenfreundliche Ausführung (ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, DIN 18040, Niedersächsische Bauordnung)
- Funktionalität und Befahrbarkeit für Radfahrer
- Erreichbarkeit des Dammes und Ringgleisweges für Rettungs- und Unterhaltungsfahrzeuge
- Landschaftseinbindung
- Artenschutz und Eingriffe in den Baumbestand
- Bau- und Unterhaltungskosten

Zur Erfassung und Berücksichtigung der Belange des Artenschutzes wurde vorab im September 2015 ein Fachgutachten erstellt. Demnach gibt es im Planungsgebiet Vorkommen der in Niedersachsen sehr seltenen, vom Aussterben bedrohten und besonders geschützten Blauflügeligen Sandschrecke und ein Vorkommen der besonders geschützten Waldeidechse. Außerdem liegt im Bereich des Kennelweges (östlicher Damm zwischen NLZ Wendepplatz und Oker) ein bedeutsamer Amphibienwechsel. Nach Informationen der Naturschutzbehörde der Stadt Braunschweig lag die Anzahl an dort wandernden Erdkröten in den letzten Jahren immer deutlich im vierstelligen Bereich.

Zur Vermeidung von erheblichen bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen dieser Arten und ihrer Lebensräume werden verschiedene Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen wie das Belassen von vorhandenem Totholz, das Freistellen von bewachsenen Schotterflächen und die Integration einer Leiteinrichtung für Amphibien an der Rampe zum Kennelweg umgesetzt.

### Variantenbewertung und Beschlussempfehlung

Folgende Planungsvarianten wurden untersucht:

Variante 1 – „0-Variante“ ohne Ost-Rampe zum Kennelweg

Nachteile: keine Anbindung an das Kennelbad, den Weser-Harz-Heide-Radweg, das Nachwuchsleistungszentrum Eintracht Braunschweig und das bestehende Freizeitwegenetz zum Ringschluss

Variante 2 – Rampen mit 6 % Steigung

Nachteile: nur eingeschränkt barrierefrei und behindertenfreundlich

Variante 3 – „Serpentinenrampe mit 3,2 % Steigung

Nachteile: erhebliche Eingriffe in den Baumbestand, das Landschaftsbild (Stützmauern) und Erdkrötenhabitate. Sehr hohe Baukosten.

Variante 4 – Rampen mit 4 % Steigung

Nachteile: Durch die Länge der Rampen werden große Eingriffe in den Baumbestand und die Erdkrötenhabitate ausgelöst. Hohe Baukosten.

Variante 5 – Rampen mit 5 % Steigung

Im Ergebnis des komplexen Planungsprozesses nebst Diskussion im Gesamtstädtischen Arbeitskreis Ringgleis empfiehlt die Verwaltung aus fachlicher Sicht unter Abwägung funktionaler, verkehrsplanerischer, ökologischer und wirtschaftlicher Aspekte, die Variante 5 - eine Rampe mit 5 % Steigung zum Kennelweg zu realisieren (s. Anlage 7).

West-Rampe, Ost-Rampe mit 5 % und 290 m Länge mit Endpunkt NLZ, Treppe vor der Echobrücke

Vorteile:

- Verknüpfung mit NLZ, Kennelbad und Weser-Harz-Heide-Radweg
- gute Funktionalität und Befahrbarkeit der Rampe für Radfahrer
- Zufahrt für Rettungs- und Unterhaltungsfahrzeuge ist gegeben
- mittlere Barrierefreiheit und Behindertenfreundlichkeit
- gute landschaftliche Einbindung durch Endpunkt der Ost-Rampe am NLZ
- Altbaumbestand bleibt erhalten

Nachteile:

- mittlerer Eingriff in Natur und Landschaft durch Beeinträchtigung vorhandener Flora und Fauna

Hiermit entsteht eine wünschenswerte Verbindung mit dem Nachwuchsleistungszentrum von Eintracht Braunschweig sowie eine gute Erreichbarkeit des Weser-Harz-Heide-Radweges und des Kennelbades. Mit einem Gefälle von 5 % erfolgt die Bauausführung weitestgehend barrierefrei. Außerdem ist der Ringgleisweg über die Rampe für Unterhaltungs- und Rettungsfahrzeuge erreichbar. Unterhalb der geplanten Rampe können der Baum- und Strauchbestand sowie insbesondere der Altbaumbestand und die Amphibienlebensräume im Bereich der Echobrücke erhalten werden. Die Rampe zum Kennelweg verbindet das Ringgleis mit dem bestehenden Freizeitwegenetz und öffentlichen Verkehrsflächen und stellt somit im weiteren Verlauf den Ringgleisschluss über bestehende Wege dar.

Neben den o. g. genannten Bewertungskriterien wurden im Rahmen der Vorentwurfsplanung zum geplanten Freizeitweg die anerkannten Regelwerke wie ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen und DIN 18040 Barrierefreies Bauen berücksichtigt.

Die wesentlichen Entwurfparameter und Vorgaben der ERA mit einer Mindestwegbreite von 2,50 m und einer maximalen Länge der Steigungsstrecke bei Rampen mit 5 % von 120 m Länge sind bei der westlichen Rampe der Variante 5 erfüllt. Des Weiteren werden die Orientierungsrichtwerte gemäß DIN 18040 Rampen an Gebäuden mit Längsgefälle max. 6 %, lichte Breite mind. 1,20 m, Handlauf-Höhe, Länge Rampenpodest mind. 1,50 m und Höhe Radabweiser 0,10 m eingehalten. Lediglich die Länge der Rampe Ost zum Kennelweg mit besonderer Höhensituation und beengter Platzverhältnisse und die empfohlenen Anhaltewege bei nasser Oberfläche ausgehend von einer Geschwindigkeit von 30 km/h sind räumlich gemäß Empfehlung der ERA nicht umsetzbar. Daher ist im Rahmen der Ausführungspla-

nung zu prüfen, ob geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen im Bereich der Podeste umsetzbar sind.

Im Rahmen der weitergehenden Ausführungsplanung ist ebenso zu prüfen, ob im Bereich der Rampe West eine flachere Neigung und die Schaffung einer Aufstellfläche realisiert werden kann.

Zusammenfassend sind hier wesentliche Kriterien der Barrierefreiheit und der Behindertenfreundlichkeit erfüllt. Das Ringgleis bietet in diesem Abschnitt als selbstständig geführter Geh- und Radweg losgelöst vom motorisierten Individualverkehr zudem per se ein hohes Maß an Attraktivität und Verkehrssicherheit.

Der notwendige Grunderwerb wurde bereits vollzogen.

#### Beteiligung des Arbeitskreises Ringgleis

In der 11. und 13. Sitzung des Gesamtstädtischen Arbeitskreises Ringgleis am 9. März und 21. September 2016 wurde die hier zum Beschluss stehende Planung umfassend vorgestellt und diskutiert. Die ebenfalls diskutierte 0-Variante (Treppenabgang statt Rampe) wurde wegen der mangelnden Nutzbarkeit für Radfahrer und der fehlenden Möglichkeit, die Alternativrouten bis zur Helmstedter Straße (vgl. Anlage 1) anzubinden, seitens der Verwaltung nicht weiterverfolgt.

#### Realisierung und Finanzierung

Kostenschätzung:	
Geländebearbeitung, Vorarbeiten	700.000 €
Flächenbefestigung	285.000 €
Entwässerung	85.000 €
Vegetationsflächen	95.000 €
Ausstattung (Geländer, Leerrohre f. Beleuchtung, Beschilderung)	105.000 €
Baukosten gesamt	1.270.000 €
Planungs- und Gutachtenkosten	150.000 €
Gesamtkosten	1.420.000 €

Die Finanzierung ist aus dem Investitionsprojekt 5E.610028 Ausbau Ringgleis sichergestellt. Die Bauausführung ist für 2017 vorgesehen.

#### Gesamtfinanzierung der Teilabschnitte

Auf dem Investitionsprojekt 5E.610028 Ausbau Ringgleis stehen bis 2019 ausreichende Haushaltsmittel in Höhe von 3,45 Mio. € zur Verfügung. Im Entwurf des Haushaltsplans/Investitionsprogramms 2017 der Verwaltung sind folgende Raten vorgesehen:

2016:	450.000 €
2017:	1.500.000 € (VE)
2018:	1.000.000 € (VE)
2019:	500.000 € (VE)

Es ist beabsichtigt, für das Projekt Ringgleis anteilig eine Refinanzierung über Mittel aus dem Niedersächsischen Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (NKoMInvFöG) einzusetzen.



## Ausblick

Das Braunschweiger Ringgleisprojekt liefert auf Grund seines innovativen Charakters, der dem Projekt zugrunde liegenden sozialen Impulse und Beteiligungsformen und des Alleinstellungsmerkmals der Nachnutzung aufgelassener Gleistrassen vielfältige Initialzündungen für die Stadtentwicklung. Durch die Förderung des Radverkehrs wird zudem ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

Aktuell sorgt unser Ringgleis zunehmend bundesweit für Furore und wurde am 15. September 2016 in Hannover im Rahmen der Verleihung des Deutschen Städtebaupreises mit einer Belobigung ausgezeichnet. Der Deutsche Städtebaupreis, ausgelobt von der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, prämiiert zukunftsweisende städtebauliche Projekte, die sich durch nachhaltige und innovative Beiträge zur Stadtkultur auszeichnen und aktuellen Herausforderungen an die Gestaltung des öffentlichen Raumes, den sparsamen Ressourcenverbrauch und der Orts- und Stadtbildpflege gerecht werden.

Mit der Weiterführung des Ringgleises (s. Anlage 1) unter Nutzung vorhandener Alternativstrecken überwiegend im Nahbereich von Bahnanlagen werden für die Naherholung bedeutsame Landschafts- und Naturräume sowie historische Parkanlagen mit dem Ringgleis verbunden. Innenstadtumlaufend entsteht so ein hoch attraktiver Fuß- und Radweg mit vielfältigen Anbindungen in die Ortsteile. Im Südwesten werden so Teile des Richmondparks und die Grünanlagen um das Rote-Wiese-Stadion angebunden. Im weiteren Verlauf der Alternativstrecke erreichen Fußgänger und Radfahrer die ökologisch und landschaftlich interessanten Niederungsbereiche der Wabe und Mittelriede sowie diverse Kleingartenanlagen im Bereich Lünischhöhe. Hier besteht auch eine direkte Anbindung an das Naturschutzgebiet Rid-dagshausen. An der Ostseite des Prinz-Albrecht-Parks wird im Folgenden die Ursprungstrasse des Ringgleises wieder erreicht und der Anschluss an den Bahnhof Gliesmarode und den Ringgleisabschnitt Beethovenstraße – Hans-Sommer-Straße hergestellt.

Somit bietet sich mit der Umsetzung der hier zum Beschluss stehenden Teilabschnitte und der Nutzung vorhandener Alternativrouten (s. Anlage 1) die großartige Möglichkeit, dem Ringschluss um die Innenstadt einen großen Schritt näher zu kommen und damit dieses einzigartige, die Stadt umlaufende Grün- und Freiraumsystem Realität werden zu lassen.

## Leuer

### **Anlagen:**

- Anlage 1: Gesamtübersicht mit Alternativrouten
- Anlage 2: Nördliches Ringgleis – Okerbrücke bis Hamburger Straße
- Anlage 3: Nördliches Ringgleis – Hamburger Straße bis Mittelweg
- Anlage 4: Nördliches Ringgleis – Mittelweg bis Luftschifferweg
- Anlage 5: Nördliches Ringgleis – Luftschifferweg bis Bültenweg
- Anlage 6: Nördliches bis Östliches Ringgleis – Beethovenstraße bis Hans-Sommer-Straße
- Anlage 7: Südliches Ringgleis – A 391 bis Okerbrücke mit Anschluss an den Kennelweg