



Südlich der Hildesheimer Straße parallel zum Ringgleis fließt die Schölke

der Streckenabschnitt Braunschweig-Nord – Celler Straße stillgelegt. Das Streckengleis wurde zum Anschlussgleis des Drehstromwerkes. Der Abschnitt von der Anschlussweiche bis zur Okerbrücke wurde abgebaut.

1986 erfolgte die Verlegung der Güterabfertigung Nord in das Volkswagenwerk. Der damit funktionslose Nordbahnhof, ein geschütztes Kulturdenkmal, wurde zum Kundenzentrum der Stadtwerke umgenutzt.

Zukunft:

Seit längerer Zeit bestehen seitens der Stadt Pläne, auf der ehemaligen Trasse einen Rad- und Fußweg anzulegen. Diese Zielstellung wird in einigen Bereichen bereits durch entsprechende Festsetzungen in zwischenzeitlich aufgestellten Bebauungsplänen gesichert. Damit ergeben sich günstige Perspektiven nicht nur für neue attraktive Wegeverbindungen, sondern auch für die an der Trasse liegenden historischen und erhaltungswürdigen Gebäude.

schließen sollte.

Nach dem Zweiten Weltkrieg ging die Bedeutung der Eisenbahn zurück, da in zunehmendem Maße der Güterverkehr von der Schiene auf die Straße verlagert wurde. Einige Anliegerbetriebe mussten aufgrund wirtschaftlicher Schwierigkeiten durch die Zonenrandlage oder Krisen bestimmter Branchen (Investitionsgüterindustrie) Konkurs anmelden.

Nach Verlegung des Schlachthofes im Jahre 1981 wurde die Ladestelle Hamburger Straße abgebaut. 1985 wurde

Westseite der ehem. Konsumbäckerei: ein kubisch angelegter Bau von 1930, ganz im Sinne des „Neuen Bauens“ der Bauhausarchitektur



Lagerhäuser in Gliesmarode

### Ringbahnanschlüsse 1928

Braunschweig-Nord bis Braunschweig-West: 35 Werke

1. Städtische Gasanstalt
2. Oswald Spengler, vormals C. H. Könecke, Kohlenhof, (Lager mit Gleisanschluss am Nordbahnhof)
3. Städtischer Viehhof, Städtisches Schlachthaus
4. Stadtgemeinde Braunschweig (früher Brunonia-Gummiwerke A. G.)
5. Elektrizitätswerk und Straßenbahn Braunschweig A. G., Abteilung Elektrizitätswerk
6. Elektrizitätswerk und Straßenbahn Braunschweig A. G., Abteilung Straßenbahn
7. P. Kasper, Konservenfabrik
8. J. A. Schmalbach, Blechwarenfabrik
9. Städtische Abwasser-Pumpstation
10. Braunschweigische Aktiengesellschaft für Jute- und Flachsindustrie
11. A. Spindler, Straßenbaugeschäft
12. H. Mewes, Kaufmann
13. Aktien-Zuckerfabrik Eichtal
14. Franz Becker, Holzhandlung
15. Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft
16. Amme-Luther-Werke, Abteilung Amme, Giesecke & Konegen
17. Zeitter & Winkelmann, Pianofortefabrik
18. Eisen-Aktien-Gesellschaft
19. A. Bracke GmbH, Getreidehandlung
20. Wullbrandt & Seele Aktiengesellschaft, Eisengroßhandlung
21. Rhenania-Ossag, Mineralölwerke
22. Mühle Rüningen, Abteilung Roggenmühle Lehndorf
23. Drenckhahn & Sudhop, Baugeschäft
24. Konservenfabrik Braunschweig

25. Büssing & Sohn, Abteilung Werk A. Renner, Fabrik für Eisenwaren
26. Kohle A. -G., Mineralöle usw.
27. Oppermann & Deichmann, Maschinenfabrik
28. Aktien-Ziegelei Braunschweig
29. Elektrizitätswerk und Straßenbahn Braunschweig A. -G., Tongrube Broitzemer Straße
30. Holzwerk Grotrian
31. Fa. Brachvogel, Holzgroßhandlung
32. Städtische Bauverwaltung
33. Amme-Luther-Werke, Abteilung Luther
34. Fliegerstation (Flughafen Braunschweig)
35. Marienberger Mosaikplattenfabrik Aktiengesellschaft

Braunschweig-Nord bis Gliesmarode: 4 Werke

1. National-Jürgens, Bierbrauerei
2. Fr. Ausmeyer, Baugeschäft
3. W. L. Ahrens, Konservenfabrik
4. F. Schacht, GmbH, Teerproduktenfabrik

Gliesmarode: 3 Werke

1. Schweitzer & Oppelt A.-G., Eisenhandel
2. Fr. Preuße, Eisenbahn-Baugeschäft
3. H. Maring, Hoflieferant, Betonwaren

Impressum:

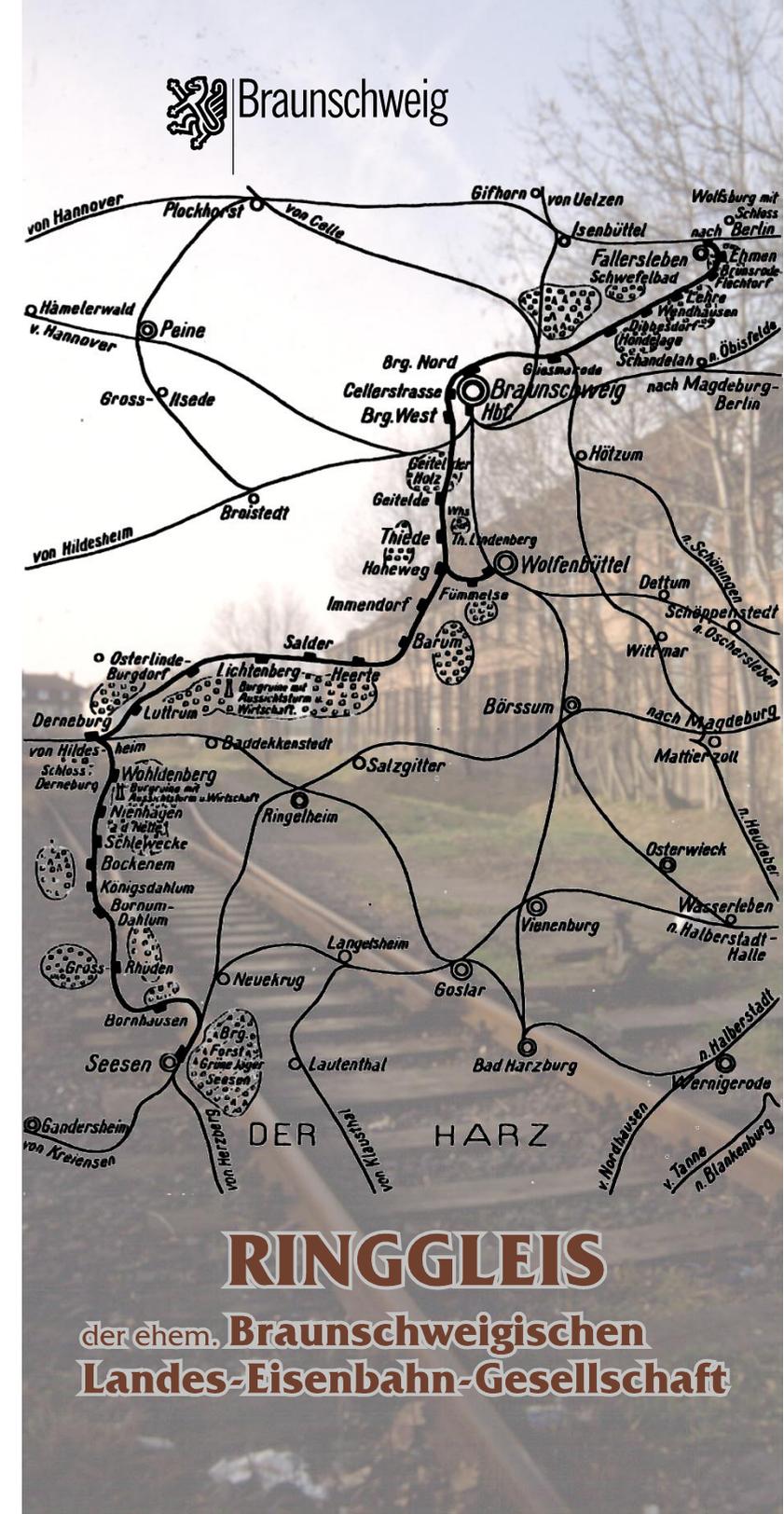
Hrsg.: Stadt Braunschweig  
Der Oberstadtdirektor  
- Bauordnungsamt - Abteilung Denkmalschutz

Bearbeiter: Frank Ehrhardt (Arbeitskreis Andere Geschichte e. V.),  
Klaus Hoffmann (Heimatpfleger),  
Udo Gebaubr, Jörg Kaufmann, Heinz Kudalla (Stadt Braunschweig)

Fotos: Ulrike Schwalm

Gestaltung: Heinz Kudalla

Mai 2001

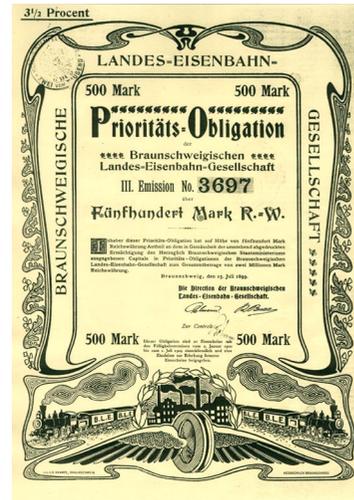


# RINGGLEIS der ehem. Braunschweigischen Landes-Eisenbahn-Gesellschaft

Geschichte:

Das Herzogtum Braunschweig hatte sehr früh die Bedeutung der Eisenbahn für die Entwicklung des Verkehrs und die Wirtschaft erkannt und plante entsprechend den Haupthandelsverbindungen eine Bahnlinie in Ost-West-Richtung. Die Nachbarländer Hannover und Preußen boykottierten anfangs jedoch dieses Vorhaben, da sie ihre eigenen wirtschaftlichen Interessen verfolgten und die Braunschweigische Konkurrenz fürchteten. Deshalb konnte Braunschweig zunächst 1838 nur eine Südverbindung nach Bad Harzburg bauen. Diese Streckenführung bestimmte die Lage des Braunschweiger Bahnhofs im Süden der Stadt, im Widerspruch also zu den Hauptverkehrsströmen in Ost-West-Richtung. Die Eisenbahn als wichtiger Leitsektor förderte die Industrialisierung in Braunschweig und war als Auftraggeber maßgeblicher Faktor für

Firmenneugründungen. So baute z. B. die Braunschweigische Maschinenbauanstalt (BMA), 1853 gegründet, zu Anfang Eisenbahnwaggons. Im Südwesten des Bahnhofs entstand ein ausgedehntes Industriegebiet. Allerdings erwies sich die Lage des Bahnhofs im Süden der Stadt immer mehr als

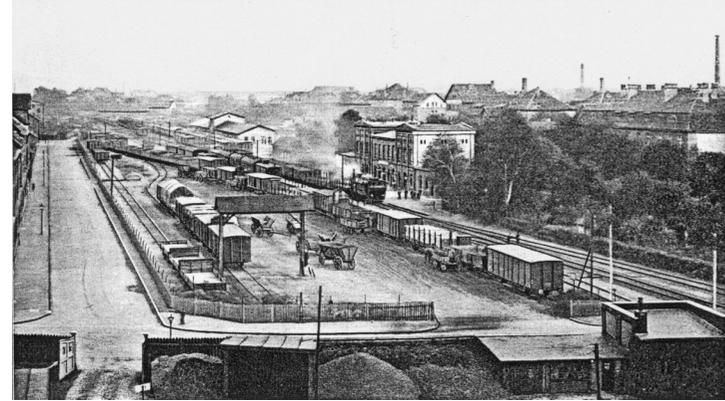
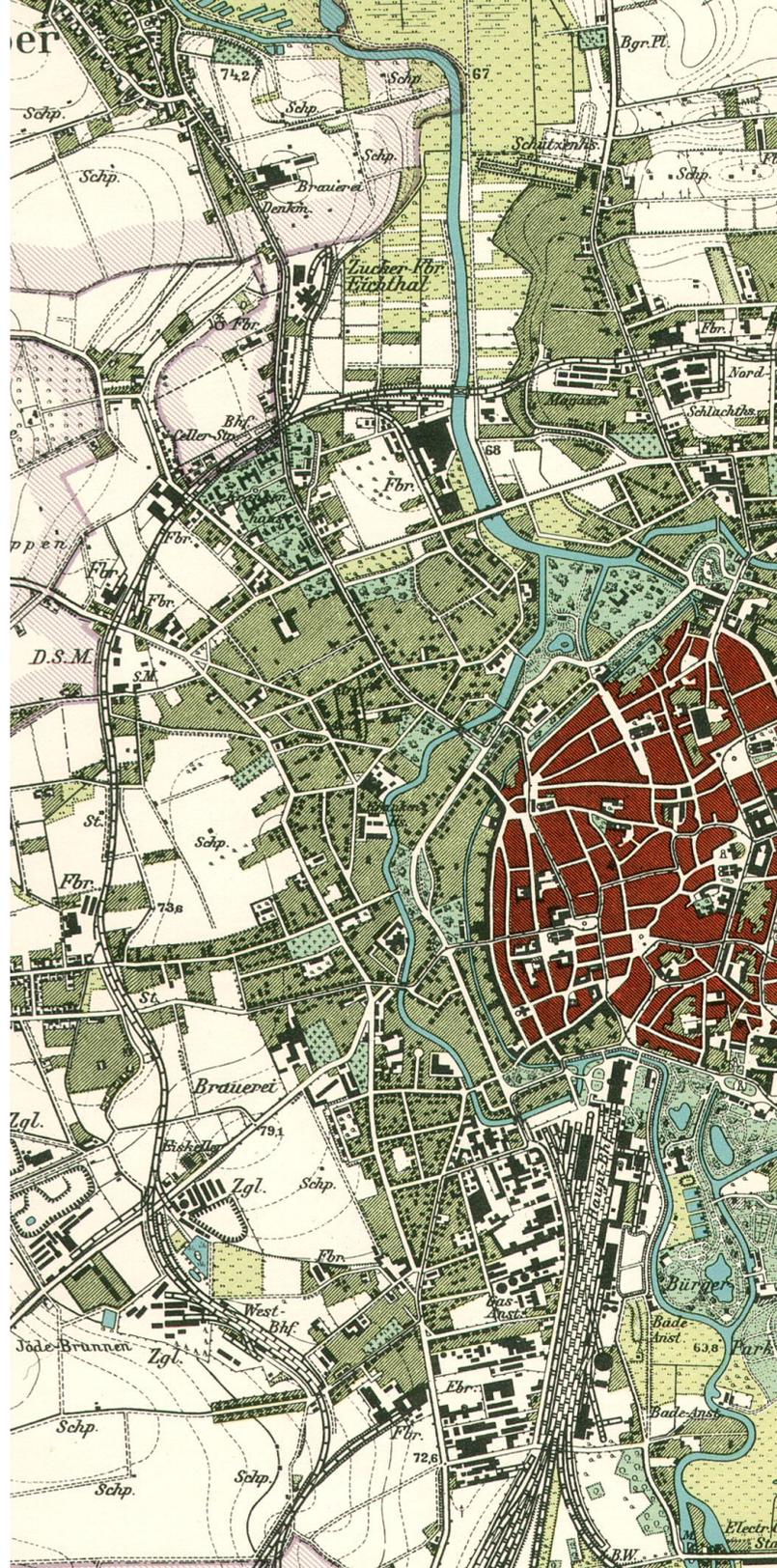


Aktie der Landes-Eisenbahn-Gesellschaft, Wert: 500 Mark Reichswährung

äußerst ungünstig: Die vorherrschenden West- und Südwestwinde lenkten die Emissionen des dort entstandenen Industriegebietes zur Stadt hin. Darüber hinaus bedeutete die Ausbildung als Kopfbahnhof einen erheblichen Zeitverlust durch notwendigen Lokwechsel.

So wurden bereits Ende der 1860er Jahre verschiedene Lö-

rechts: Plan von 1899 (Ausschnitt, Ringgleis zwischen West- und Nordbahnhof) Das Ringgleis erschließt die noch nicht bebauten Bereiche an der Peripherie der Stadt



Nordbahnhof: historische Aufnahme von Westen

sungen diskutiert, einen neuen Bahnhof, nun als Durchgangsbahnhof, zu bauen. In diesem Zusammenhang tauchte die Idee auf, eine GÜRTELBAHN um Braunschweig anzulegen. Sie sollte die Ansiedlung neuer Industriebetriebe mit Gleisanschluss ermöglichen, da im Bereich des Bahnhofs hierfür kaum noch Raum vorhanden war. Doch scheiterten diese Projekte letztlich an den hohen Kosten und die Anlage einer Industriegüterbahn blieb daher der Privatwirtschaft überlassen.

Zu hohe Ausgaben für die Erweiterung des Bahnnetzes und die Anschaffung von Fahrzeugen stellten schließlich die Rentabilität der Braunschweigischen Staatsbahn in Frage. Auch aufgrund der Konkurrenz durch die Preußische Staatsbahn und grö-

ßere Privatbahnen entschloss man sich zum Verkauf. 1870 erwarb eine Darmstädter Bank die Braunschweigische Staatsbahn und wandelte sie in eine Aktiengesellschaft um. Nachdem immer mehr Aktien in Fremdbesitz übergegangen waren, kaufte 1882 die Preußische Staatsbahn die Braunschweigische Eisenbahn auf. Das Land Braunschweig hatte nun keinen direkten Einfluss mehr auf die Eisenbahnplanung.

Da Braunschweigs Interessen durch den neuen Besitzer der Bahn, - Preußen -, nicht genügend berücksichtigt wurden, gründete man 1884 die **Braunschweigische Landes-Eisenbahngesellschaft** (B.L.E.). Ziel dieser Privatgesellschaft war es, durch den Bau von Nebenstrecken, sog. Sekundärbahnen, die

Westbahnhof: historische Aufnahme



verkehrliche Situation und damit die Infrastruktur des Herzogtums Braunschweig insgesamt zu verbessern.

Mit ihrer Streckenplanung griff die Gesellschaft auch die Idee aus den 1860er Jahren wieder auf, zur besseren Erschließung und Versorgung von Industriegelände westlich um die Stadt eine RINGBAHN zu bauen. Dies wurde beim Bau der Stammstrecke Braunschweig – Derneburg – Seesen berücksichtigt. Schon im Juli 1886 war der Teilschnitt Braunschweig-Nord – Derneburg fertiggestellt und hiermit auch die westliche Ringstrecke.

Sie begann am Nordbahnhof, dem Hauptbahnhof der B.L.E., und führte im Halbkreis um die Stadt herum zum Westbahnhof. Im Herbst 1886 wurde der Anschluss an die Staatsbahn hergestellt (Anschlusskurve zum Hauptbahnhof; heute Alter Bahnhof). An diese Ringbahn wurden bald die Industriebetriebe angeschlossen, die nicht an den vorhandenen Gleisanlagen im Südwesten der Stadt lagen und für die der Transport der Güter quer durch die enge Innenstadt ein großes Problem dargestellt hatte. So erhielten z. B. die Jutespinnerei und die Zuckerfabrik Eichthal, beide im Norden der Stadt gelegen, 1887 Bahnanschlüsse.

Die Industriegebiete hatten durch die Anlage der Ringbahn eine wesentliche Standortverbesserung erfahren und waren daher auch für Neuan-siedlungen attraktiver geworden. Um ansiedlungswilligen Betrieben erschlossenes Gelände bieten zu können, war neben der Trasse ein mehrere hundert Meter breiter Streifen freigehalten worden. Interessenten erhielten einen kostenlosen Gleisan-



Okerbrücke in Richtung des heutigen Heizkraftwerkes

schluss. Aus diesen Gründen entschied sich z. B. die Mühlenbau- und Industrie-AG (MIAG), heute Firma Bühler, 1895 für ein Grundstück an der Ringbahn. Es hatten auch Standorte in Lehrte und Hannover zur Wahl gestanden, doch konnte dort die Bahnanschlussmöglichkeit nicht geklärt werden.

Im Laufe der Zeit erhielten fast 50 Industrie-, Handels- und Versorgungsbetriebe Gleisanschlüsse, ferner gab es ca. 110 Lagerplätze an der Bahn. Dieser Westring brachte das Hauptverkehrsaufkommen der B.L.E. Auf der Halbringstrecke waren der Personenbahnhof Celler Straße und die Güterbahnhöfe und -ladestellen an der Hamburger, Celler, Hildesheimer und Broitzemer Straße sowie am Madamenweg eingerichtet worden.

1901 wurde die Strecke bis zum Bahnhof Gliesmarode-West verlängert und 1936 erfolgte der Anschluss an die Hafenbahn. 1938 wurde die B.L.E. von der Reichsbahn übernommen, da diese Bahnlinie das zukünftige Industriegebiet der geplanten Reichswerke in Salzgitter er-

