

Betreff:

Angemessene Information der Nutzerinnen und Nutzer des Ringgleises über die ehemalige Brücke Spargelstraße

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

24.02.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

06.03.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Auf den Antrag der SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 330 vom 13.09.2024 wird wie folgt geantwortet:

Die ehemalige Brücke Spargelstraße im neu entstandenen Nordpark gilt als ein Relikt aus der Zeit der Industrialisierung. Der Brücke wurde ein ungenügender Bauwerkzustand bescheinigt. Die Standsicherheit war beeinträchtigt und eine Sanierung aufgrund der hohen Schäden zu kostspielig, sodass die Verwaltung 2023 beschlossen hat, die Brücke teilerückzubauen. Das eigentliche Brückenelement über die Schienen sowie die Treppenanlage wurden noch im selben Jahr vom Fachbereich Tiefbau und Verkehr (FB 66) rückgebaut. Nur die Brückentürme wurden in Stand gesetzt und bis heute erhalten.

Zusätzlich soll Anfang Juni eine Informationstafel als Erinnerungspunkt zu dem industriekulturellen Ingenieurbauwerk in der Nähe des südlichen Turms aufgestellt werden. Die Metallbauarbeiten wurden bereits beauftragt.

Bei der Umsetzung der Informationstafel soll die Gestaltungssprache, die bereits am Ringgleis vorherrscht, wieder aufgegriffen werden. Die 2 x 2 m große Tafel wird aus Cortenstahl gefertigt und ist mit Ausfräsungen, die für das Ringgleisprojekt typisch sind, versehen. Ein abstrahierter Okerumflutgraben mit Ringgleis, wie er bereits auf den Industriecontainern am Westlichen Ringgleis und den Ringgleisstelen z. B. an der Hamburger Straße zu finden ist, setzt die Rückseite der Informationstafel in Szene. Zwei im Corporate Design erstellte Grafiktafeln klären die Ringgleis-Nutzer*innen anhand von Bildern und Text über die ehemalige Brücke auf.

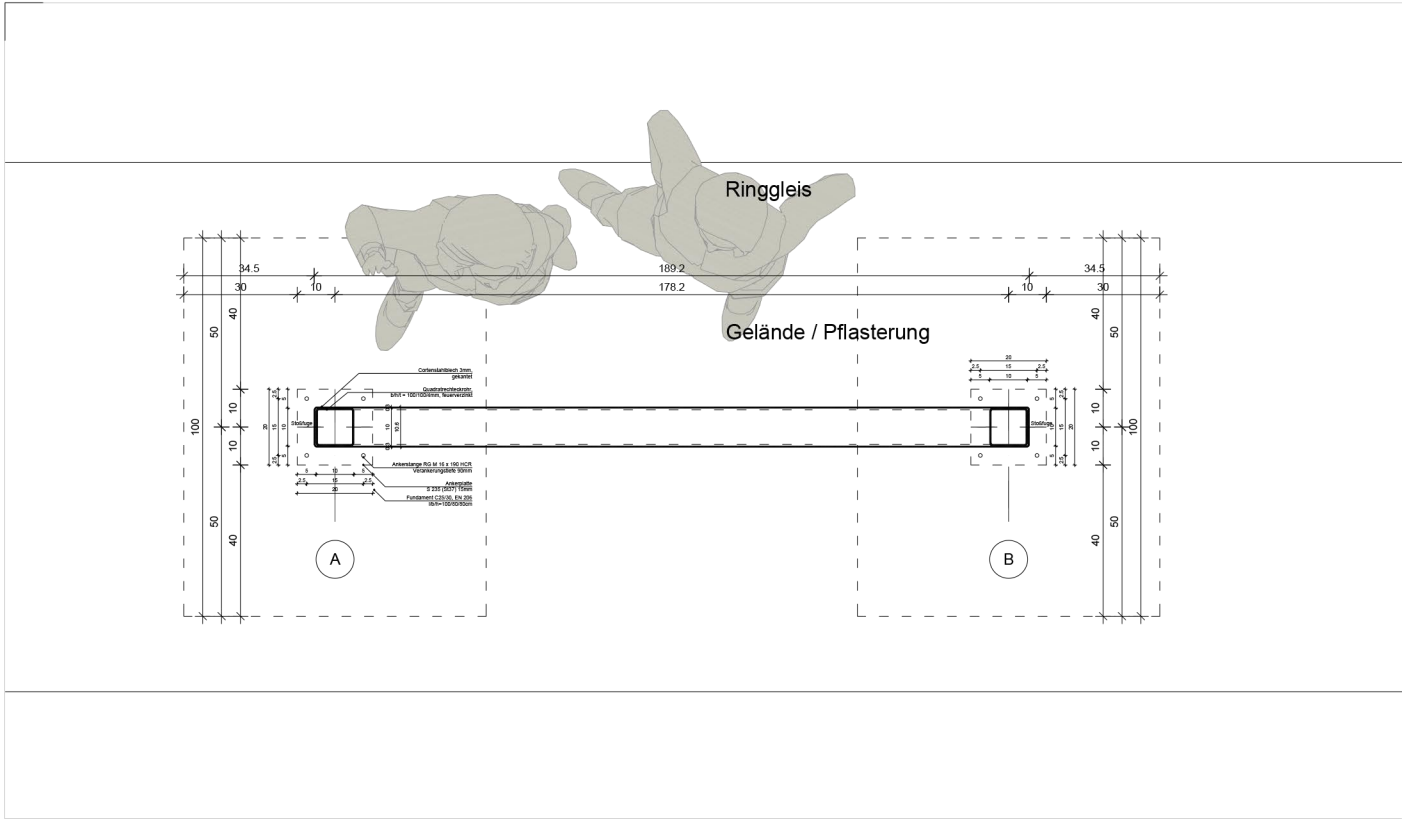
Die Informationstafel wird auf einer 4 m langen und 1,5 m breiten neben dem Ringgleisweg befindlichen Pflasterfläche aufgestellt. Diese ermöglicht es den Nutzer*innen die Tafel abseits des Ringgleisverkehrs in Ruhe zu studieren. Zusätzlich wird sich auf dieser Aufstellfläche ein Beleuchtungsmast befinden, sodass die Informationstafel auch in der Dunkelheit erlebbar sein wird. Sowohl die Beleuchtung als auch die Aufstellfläche befinden sich aktuell in der Umsetzung.

Leuer

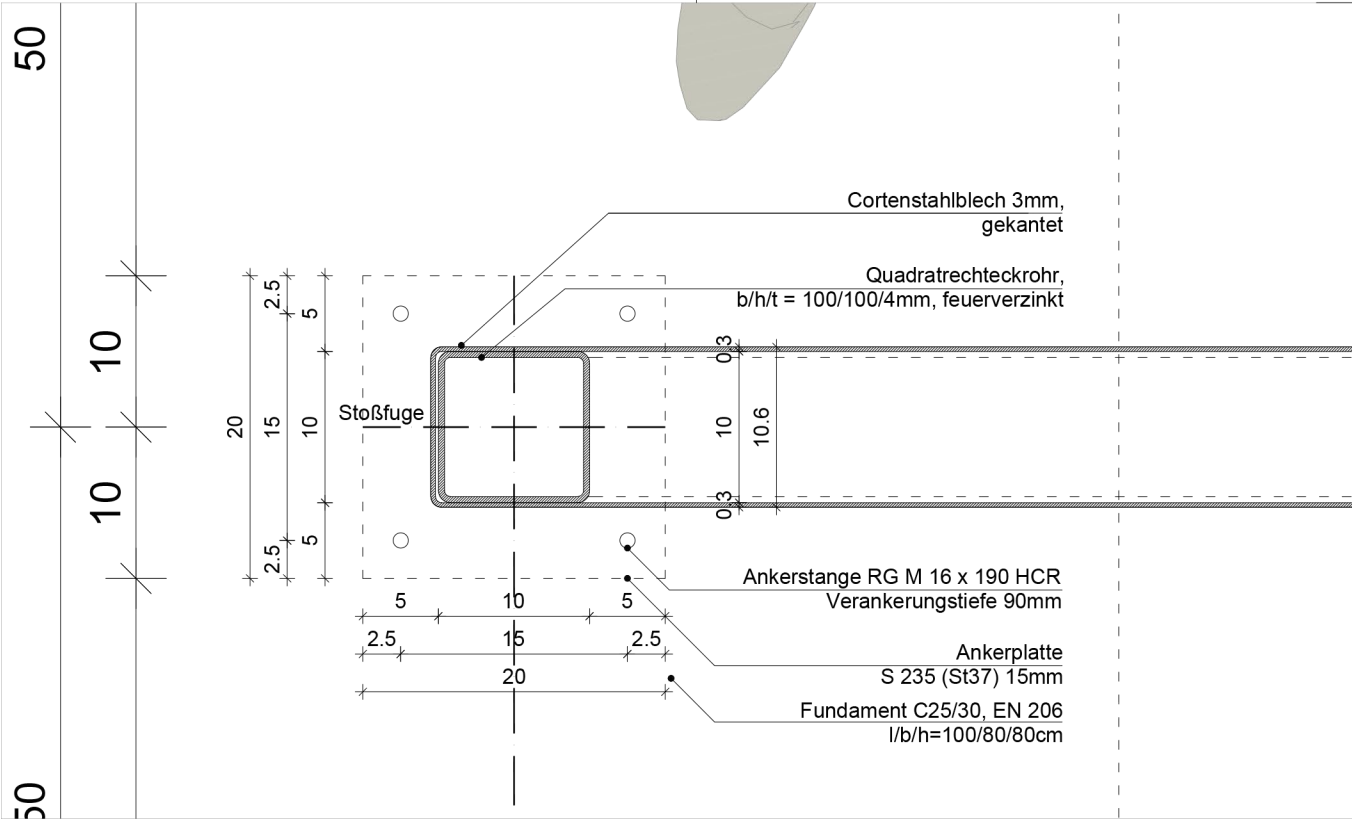
Anlage/n:

Infotafel_1

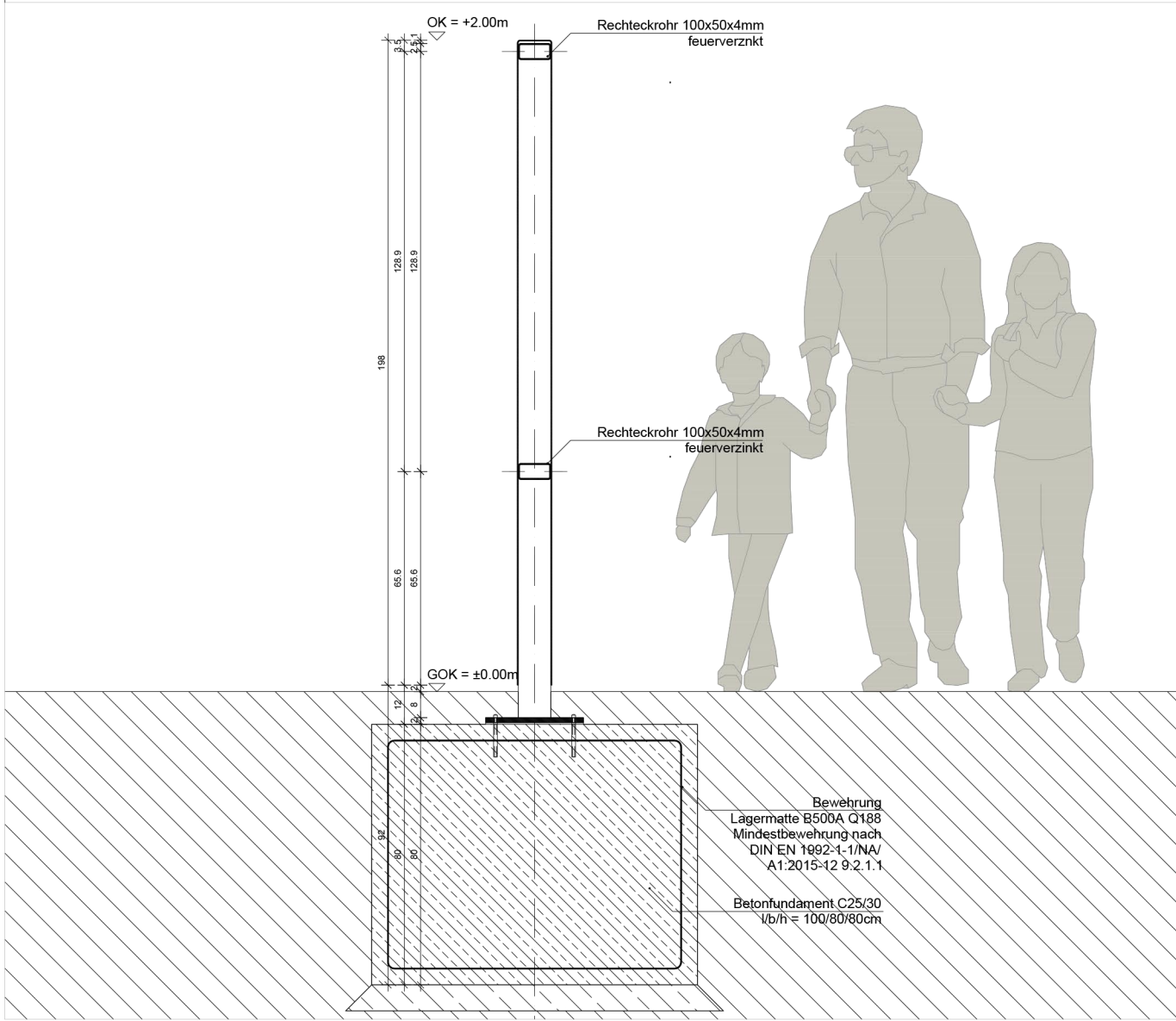
Lageplan Infotafel_2
Nordpark_ Infotafel_ Kalkulation_3
Plakat Brücke Spargelstraße_4



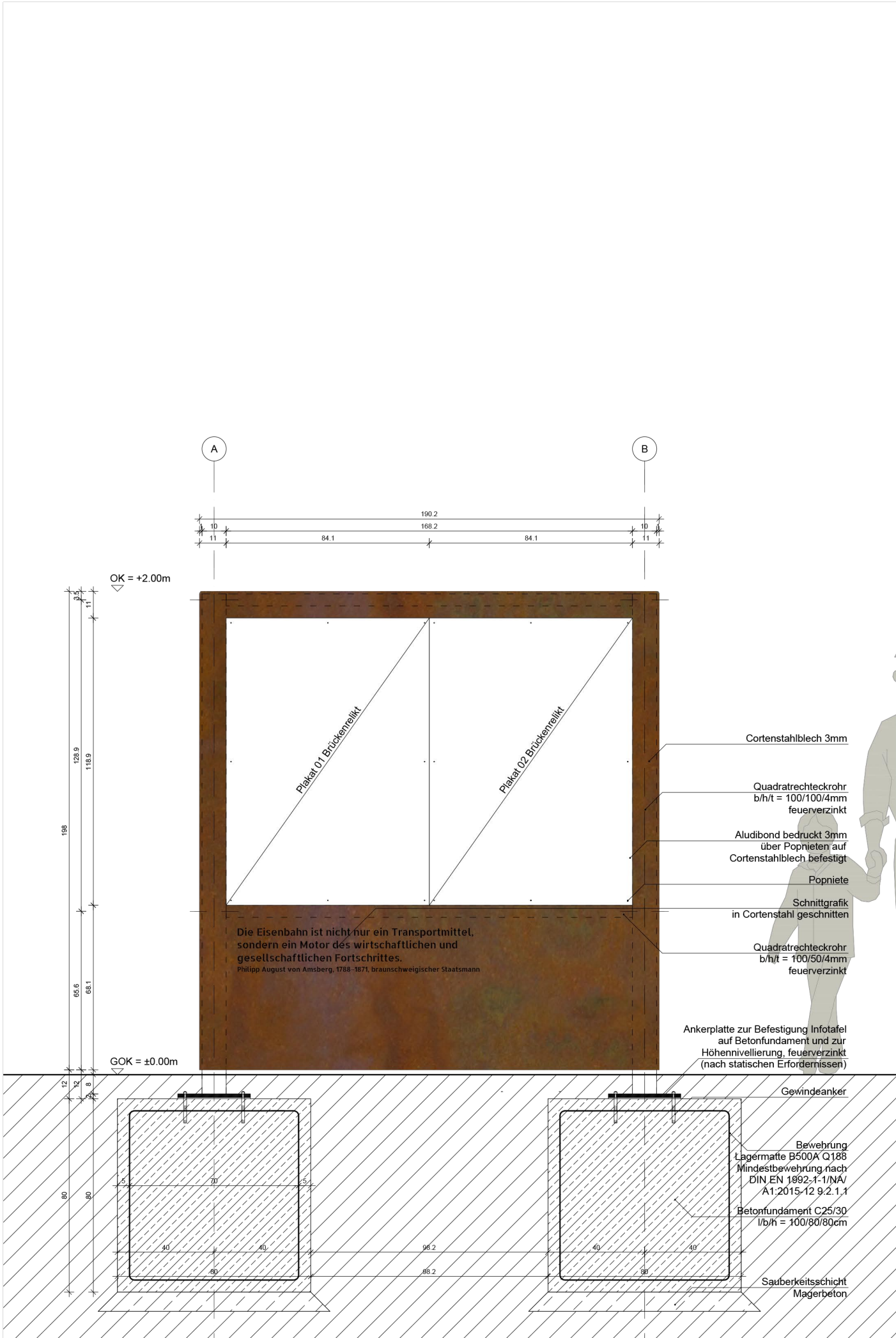
Horizontalschnitt M 1:20



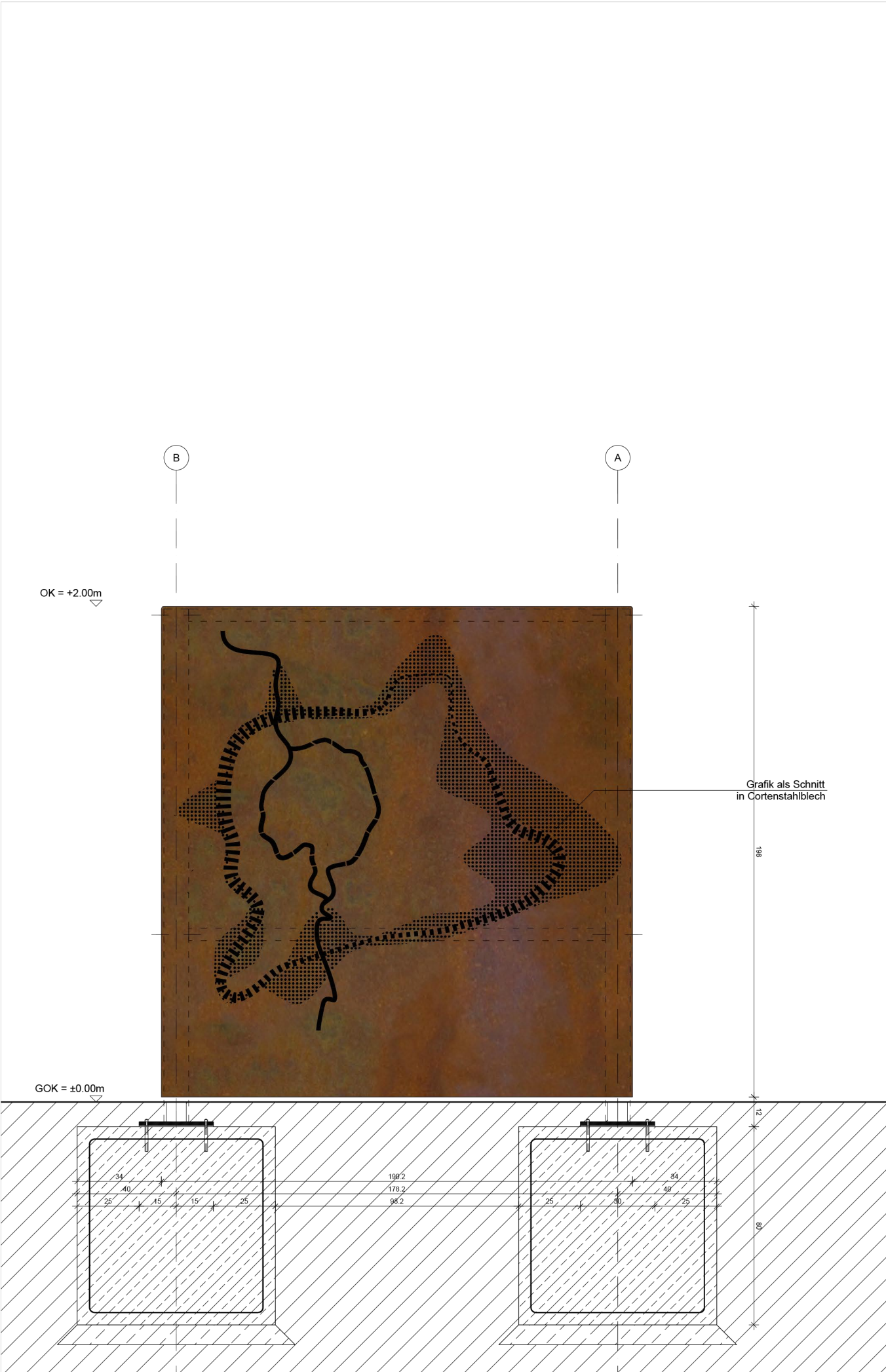
Detail Horizontalschnitt M 1:5



Querschnitt M 1:20



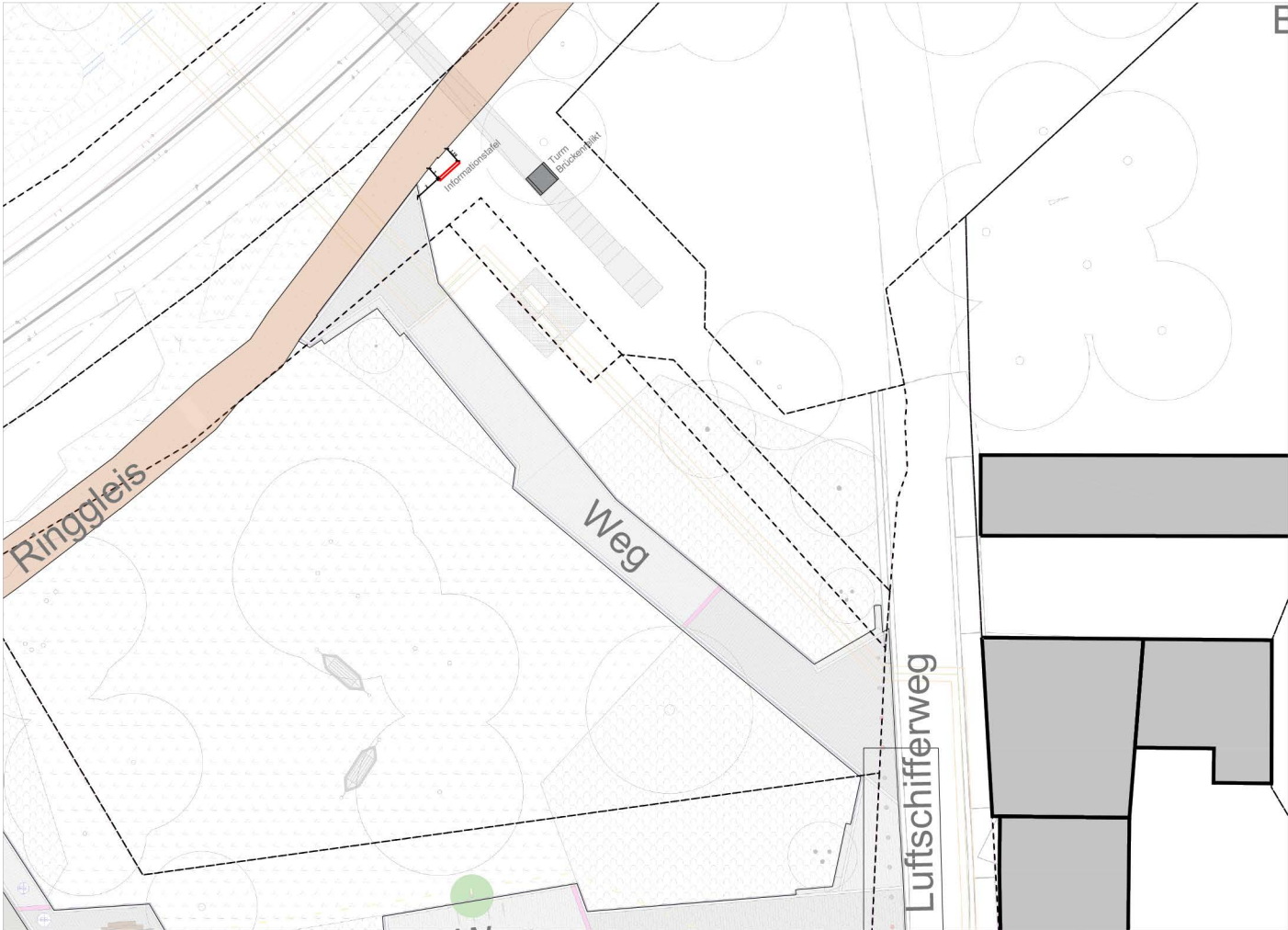
Ansicht Vorderseite M 1:20



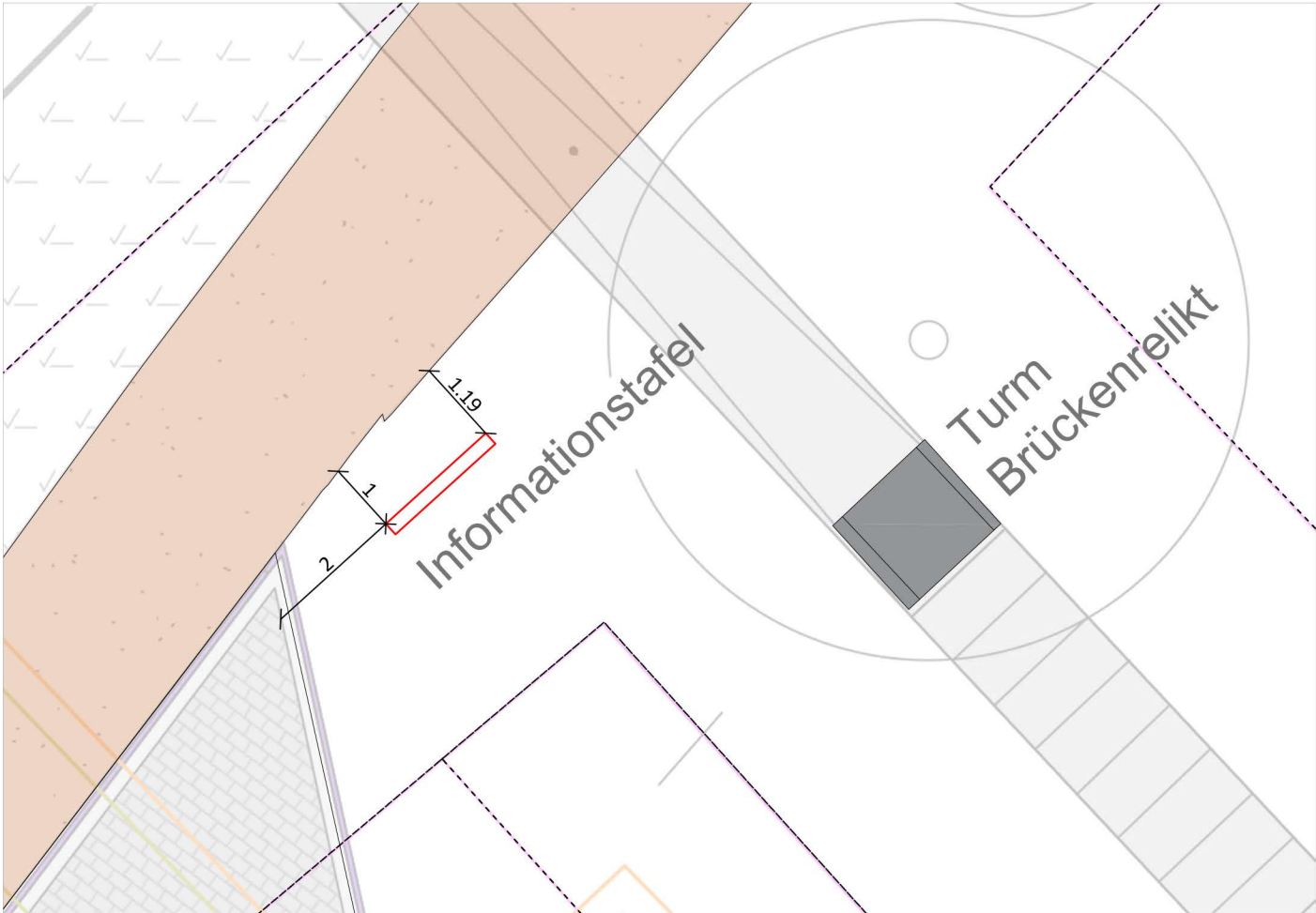
Ansicht Rückseite M 1:20

00	06.12.2024	FH	Planerstellung
Index:	Datum:	Name:	Änderung:

Stadt  Braunschweig	
Referat Grün- und Freiraumplanung Willy-Brandt-Platz 13 38102 Braunschweig	
Projekt:	Informationstafel Brückenrelikt Spargelstraße
Plan:	Ausführungsplanung Grundriss, Ansicht, Schnitt, Details
2.Stempel_Stadtgrundkarte_mit JZ.tif	
Maßstab: 1 : 20/10/5	
Kostenstelle: 610-7100 PSP-Element: 1.51.5119.01.01	
Plan-Nr.: 001 - Index 00	
Bauleitung:	
gezeichnet: 06.12.2024	
bearbeitet: Dezember 2024	
gesehen:	
Z:\2201_brücke spargelstraße\1_design\dwg 171208_infotafel	



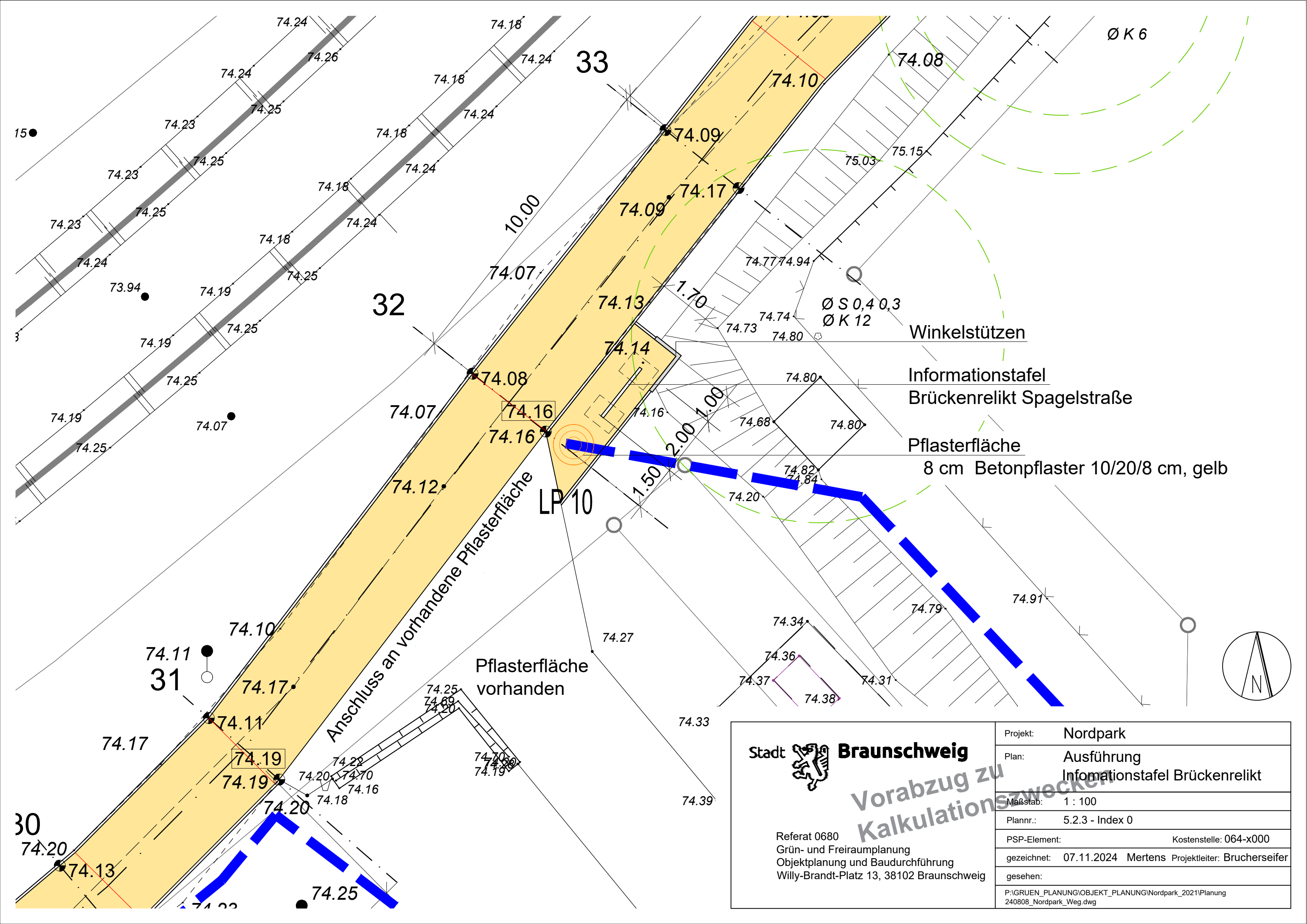
Lageplan M 1:500




Lageplan Detail M 1:100

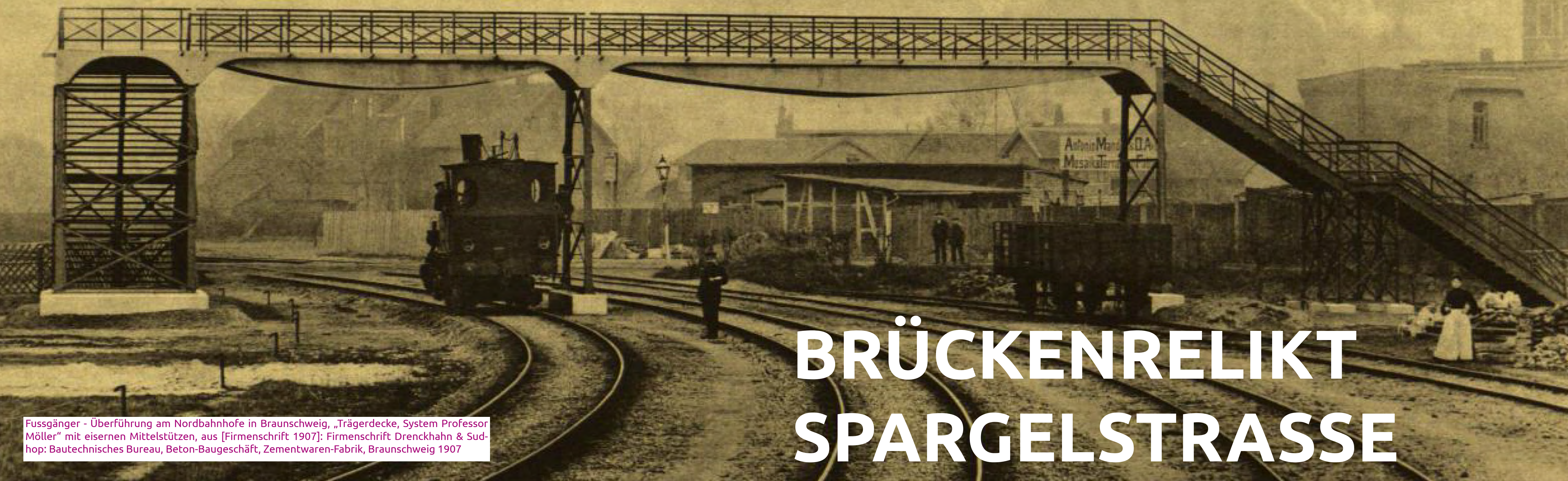
00	06.12.2024	FH	Planerstellung
Index:	Datum:	Name:	Änderung:

<div>Stadt  Braunschweig</div> <div>Referat Grün- und Freiraumplanung Willy-Brandt-Platz 13 38102 Braunschweig</div>	
Projekt:	Informationstafel Brückenrelikt Spargelstraße
Plan:	Ausführungsplanung Grundriss, Ansicht, Schnitt, Details
Maßstab: 1 : 20/10/5	
Kostenstelle: 610-7100 PSP-Element: 1.51.5119.01.01	
Plan-Nr.: 001 - Index 00	
Bauleitung:	
gezeichnet: 06.12.2024	
bearbeitet: Dezember 2024	
gesehen:	
Z:\2201_brücke spargelstraße\l_design\dwg 240731_lageplan	



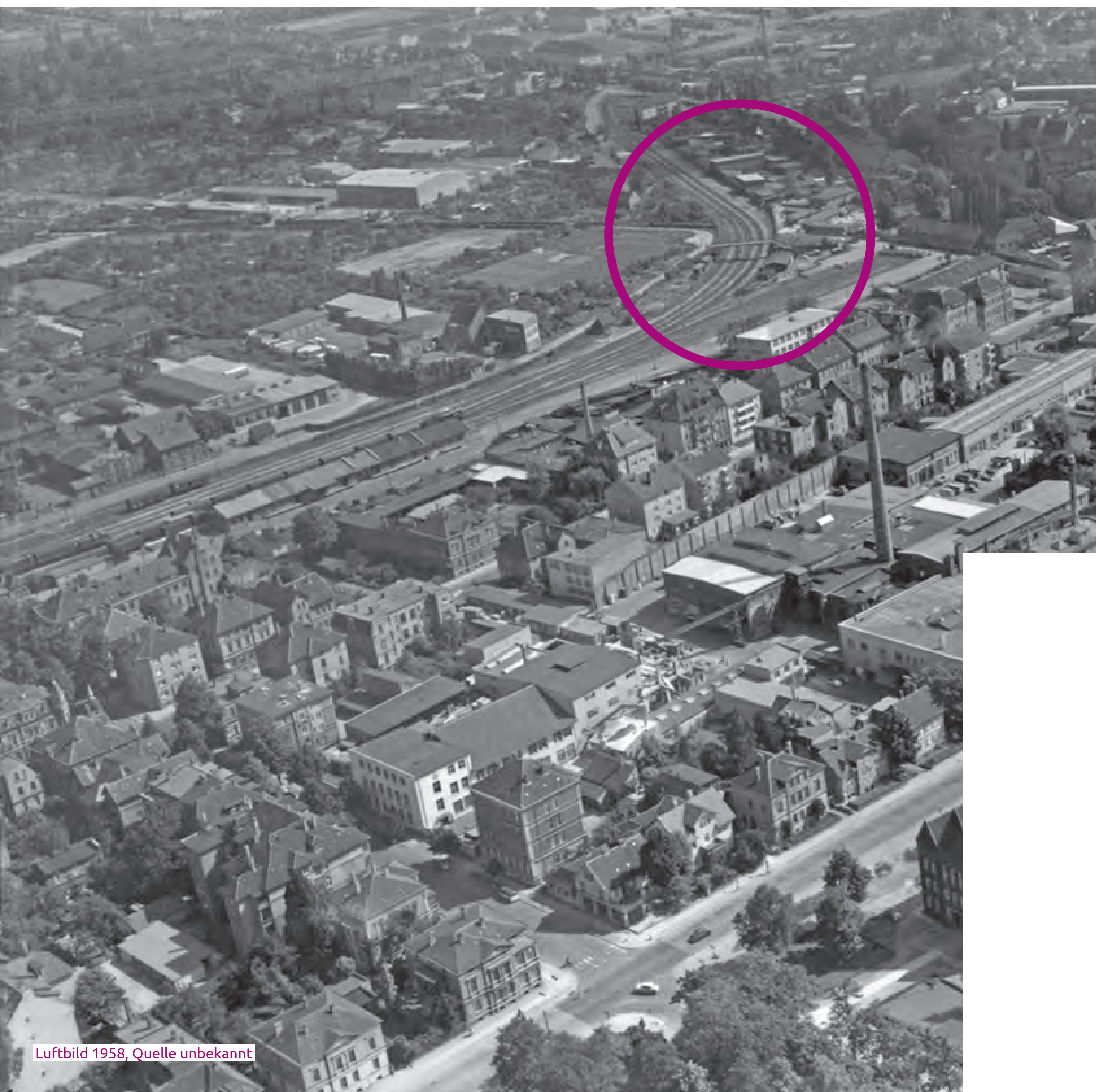
<div>Stadt  Braunschweig</div> <div>Vorabzug zu Kalkulationszwecken</div> <div>Referat 0680 Grün- und Freiraumplanung Objektplanung und Baudurchführung Willy-Brandt-Platz 13, 38102 Braunschweig</div>	Projekt:	Nordpark		
	Plan:	Ausführung Infomationstafel Brückenrelikt		
	Maßstab:	1 : 100		
	Plannr.:	5.2.3 - Index 0		
	PSP-Element:	Kostenstelle: 064-x000		
	gezeichnet:	07.11.2024	Mertens	Projektleiter: Brucherseifer
	gesehen:			
	P:\GRUEN_PLANUNG\OBJEKT_PLANUNG\Nordpark_2021\Planung 240808_Nordpark_Weg.dwg			

1905



BRÜCKENRELIKT SPARGELSTRASSE

Fussgänger – Überführung am Nordbahnhof in Braunschweig, Trügerdecke, System Professor Möller“ mit eisernen Mittelstützen, aus [Firmenschrift: 1907: Firmenschrift: Drenckhahn & Sudhop: Bautechnisches Bureau, Beton-Baugeschäft, Zementwaren-Fabrik, Braunschweig 1907



Luftbild 1958, Quelle unbekannt



Braunschweiger Dampflok 50 1380 und die gelagerten Teile der neu zu errichtenden Brücke Spargelstrasse, Sommer 1959
Foto: K.H.Bebensee, Slg. Stiftung Eisenbahn Archiv Braunschweig

Braunschweig Löwenstadt



BRÜCKENRELIKT SPARGELSTRASSE

Im 19. Jahrhundert war die Spargelstraße eine wichtige Wegeverbindung in die Feldmark Hagen – ein wichtiges Anbaugesbiet für Gemüse. Der nährstoffreiche Boden in der Braunschweiger Region eignet sich besonders gut für den Anbau von Spargel. Die Spargelstraße führt von der Nordstraße Ecke Blütenweg nordwärts und mündete im Bereich des heutigen Nibelungenplatzes auf freiem Feld in den Mittelweg. Das Siegfriedviertel bestand zu dieser Zeit noch nicht. Die Spargelstraße stellte somit eine wichtige Wegeverbindung vom nördlichen und südlichen Ringgebiet mit dem Gebiet der Feldmark Hagens her.

Seit den 1860er Jahren begann der Aufschwung der Konservenindustrie im Herzogtum Braunschweig, nicht zuletzt durch den Einsatz von Dampfmaschinen. Im Zeitraum 1875 bis 1900 wurden in Braunschweig 34 Konservenfabriken gegründet. 1882 existierten im Herzogtum Braunschweig 29 Fabriken, 1899 waren es bereits 42. In den Fabriken rund um Braunschweig waren zigtausende Menschen angestellt. Neben anderen Gemüseverarbeitenden Fabriken in der Feldmark Hagens wurde z.B. in der Konservenfabrik des Spargel- und Gemüsebau-Vereins GmbH in der Taubenstraße Gemüse-, Pilz- und Obstkonserve produziert. Durch die Lage der Fabrik direkt neben den Anbauflächen, konnten die vor produzierten Gemüse ohne weitere Transportwege Verarbeitung finden.

Der industrielle Aufschwung führte auch zur Erweiterung der Ringbahn. 1901 wurde die nördliche Ringbahnstrecke vom Nordbahnhof nach Giesmarode BLE (Braunschweigische Landes-Eisenbahn-Gesellschaft) in Betrieb genommen. Diesen Streckenabschnitt zum Nordbahnhof nutzten auch die Züge der Braunschweiger Schöninger Eisenbahn (BSE – Braunschweig-Schöninger Eisenbahn AG). Als Mitte der 1920er Jahre die BLE die Streckennutzungsrechte kündigte, verlegte die BSE den Halt ihrer Reisezüge in die neu errichtete aber sehr einfach gestaltete Endstation Braunschweig Nord-Ost an der Kurzeckampstraße.

Aus der regen Betriebsamkeit auf den Gleisen entstand jedoch auch eine Barriere für die Arbeitenden. Stehende und rangierende Züge im Bereich der Spargelstraße sorgten für eine Unterbrechung bzw. deutlichen Verlängerung der Wegeverbindung in die Feldmark oder zu entsprechenden Arbeitsplätzen in den Fabriken. Daher wurde die Firma Drenckhahn & Sudhop mit dem Bau einer Fußgängerbrücke beauftragt. 1905 wurde diese aufgestellt und erleichterte die Überquerung der Gleise. Es handelt sich dabei um eine Konstruktion mit einem Hängegurtträger (Möller-Träger), die der Ingenieur Max Möller entwickelt hatte (siehe oben). Drenckhahn & Sudhop hatten um 1900 ein Patent auf eine Stahlbetonträger-Konstruktion erworben, die der Ingenieur Max Möller in ihrem Betrieb entwickelt hatte. Die Kombination von Beton mit Stahlunterzug war sehr druck- und zugfest und sehr wirtschaftlich in der Herstellung.

In Braunschweig wird die Ferdinandbrücke (1900) von „Möller-Trägern“ unterspannt. Auf alten Fotos kann man solche Träger auch an der Fußgängerbrücke an der Spargelstraße (Luftschifferweg) erkennen. Bei der zuletzt erhaltenen Brückenkonstruktion war diese Bauweise jedoch nicht mehr vorhanden, da diese in der Nachkriegszeit bereits ersetzt werden musste. 1959 wurden die Auflager und Treppenhodeste erneuert – sie waren verrotten. Die neuen Auflager wurden von einer Brücke übernommen, die 1926 ursprünglich von der Firma Dingler aus Zweibrücken im Hauptbahnhof Ingolstadt aufgebaut war und anschließend von 1941 bis 1959 am Bahnhof Feldkirchen stand. Auf dem Universitätsgelände an der Abzweigung Ringgleis ist solch ein Möller-Träger ausgestellt. Dieser Träger stammt von der ehemaligen Fallersleben-Tor-Brücke aus dem Jahr 1900. Im Zuge der Sanierungsmaßnahmen der Brücke (2008-2011), konnte dieser Träger gesichert und auf das Umgelände transportiert werden.

Der Ringgleisweg wird noch von einer zweiten Fußgänger*innenbrücke überspannt – und zwar am Westbahnhof. Die Westbahnhofbrücke bildet schon seit 2006 ein markantes Tor am Westbahnhof, während der Ringgleisweg erst Ende 2017 bis zum Luftschifferweg (ehem. Spargelstraße) fertiggestellt wurde. Die Westbahnhofbrücke ist mit ihrem Betonunterbau und ihrem tragenden Stahlaufleger in der Bauart zwar moderner aber auch massiver als die zuletzt bestehende „Luftschifferbrücke“. Diese hatte durch die schlanken und genieteten Stahlprofilverbindungen eine sehr filigrane Anmutung. Die Leichtigkeit der Konstruktion ist noch an den Auflagertürmen gut erkennbar.

Die 1926 erbaute und 1959 in Braunschweig aufgestellte Stahlbrücke verlief annähernd in Nord-Süd-Richtung – in Verlängerung der Spargelstraße. Die angegebene Gesamtlänge von 54,98 m umfasst neben dem eigentlichen Laufsteg auch die beiden Treppenanlagen.

Der nördliche Stahltreppenaufbau war im 90°-Winkel nach Osten zum Laufsteg der Brücke angeordnet. Das Zwischenpodest lagert auf einem Betonwiderlager auf, das das obere Ende des Treppenlaufs lagerte zusammen mit dem Laufsteg der Brücke auf dem nördlichen Stahlreppenturm auf. Die südliche Treppenanlage verlief in Nord-Südrichtung und bestand im oberen Lauf ebenfalls aus Stahl. Der untere Lauf sowie das Zwischenpodest wurden 1959 durch Stahlbetonbauteile ersetzt.

Bei dem Laufsteg selbst handelt es sich um eine zweifeldrige Stahlfachwerk – Rahmenkonstruktion. Die Stützweiten betrugen 12,80m und 17,80m. Die Breite zwischen den Geländern betrug 1,32m. Die lichte Höhe unter der Brücke betrug 4,80m.

Dem Bauwerk „Spargelstraße“ wurde ein ungenügender Bauwerkszustand bescheinigt. Die Sanierungsarbeiten waren beeinträchtigt und eine Sanierung aufgrund der hohen Schäden zu kostspielig, sodass man sich 2023 dazu entschloss die Brücke teiltrückzubauen. Das eigentliche Brückenelement über die Schienen sowie die Treppenanlage wurden rückgebaut, sodass nur die Brückentürme bis heute erhalten sind und in Stand gesetzt wurden.



KONSERVENINDUSTRIE UND ARBEITSVERHÄLTNISSE

In der Braunschweiger Konservenindustrie waren etwa 90 % der Beschäftigten ungelernete Frauen, die während der Erntesaison schlecht bezahlte Tätigkeiten ausübten. Um das Jahr 1900 arbeiteten während der sogenannten „Kampagnen“, den Erntemonaten von Mai bis September, nahezu 6.000 Menschen in den Fabriken, während rund 8.000 Arbeitskräfte, überwiegend Gastarbeiterinnen, auf den Gemüsefeldern beschäftigt waren. Der Verdienst dieser Frauen variierte stark je nach Art der Arbeit – ob Akkord-, Heim- oder Fabrikarbeit – und lag im Durchschnitt bei nur 13 Pfennig pro Stunde. Die tägliche Arbeitszeit betrug meist zwischen 11 und 13 Stunden, konnte jedoch in Ausnahmefällen bis zu 17,5 Stunden dauern. Dies geschah trotz der in den 1890er Jahren eingeführten Arbeitsschutzgesetze, die Sonntags- und Nachtarbeit für Frauen verboten. Auch die Einführung des Acht-Stunden-Tages im Jahr 1918 brachte kaum Erleichterung, da die Vorschriften häufig durch „Sondervereinbarungen“ umgangen wurden. Die Arbeit in den Fabriken war monoton und körperlich anstrengend. Spargel wurde ohne maschinelle Unterstützung geschält, und Gemüse von Hand geschält, was häufig zu Schnittverletzungen oder Hautkrankheiten wie der sogenannten „Spargelkrätze“ führte.

Der Aufstieg der Braunschweiger Konservenindustrie begann 1873 mit der Einführung von Autoklaven, in denen Lebensmittel unter hohem Druck sterilisiert wurden. Zunächst wurde das Einkochen in Gläsern durchgeführt, aber nach der Entwicklung von Dosenverschlussmaschinen ab 1890 stellte man auf Feinblechdosen um, die leichter und robuster im Transport waren. Zwischen 1874 und 1900 entstanden in Braunschweig 34 Konserven- und zahlreiche Blechwarenfabriken. Nach dem Zweiten Weltkrieg sah sich die Braunschweiger Konservenindustrie jedoch zunehmend der Konkurrenz aus südlichen EG-Ländern ausgesetzt, der sie langfristig nicht standhalten konnte. Die letzte örtliche Konservenfabrik, die Gustav Dörmes GmbH & Co KG, wurde 2017 aus dem Handelsregister gelöscht.

vgl. Rother, Bernd: Konservenindustrie im Braunschweiger Stadtleben, 4. Auflage, Braunschweig 1996.

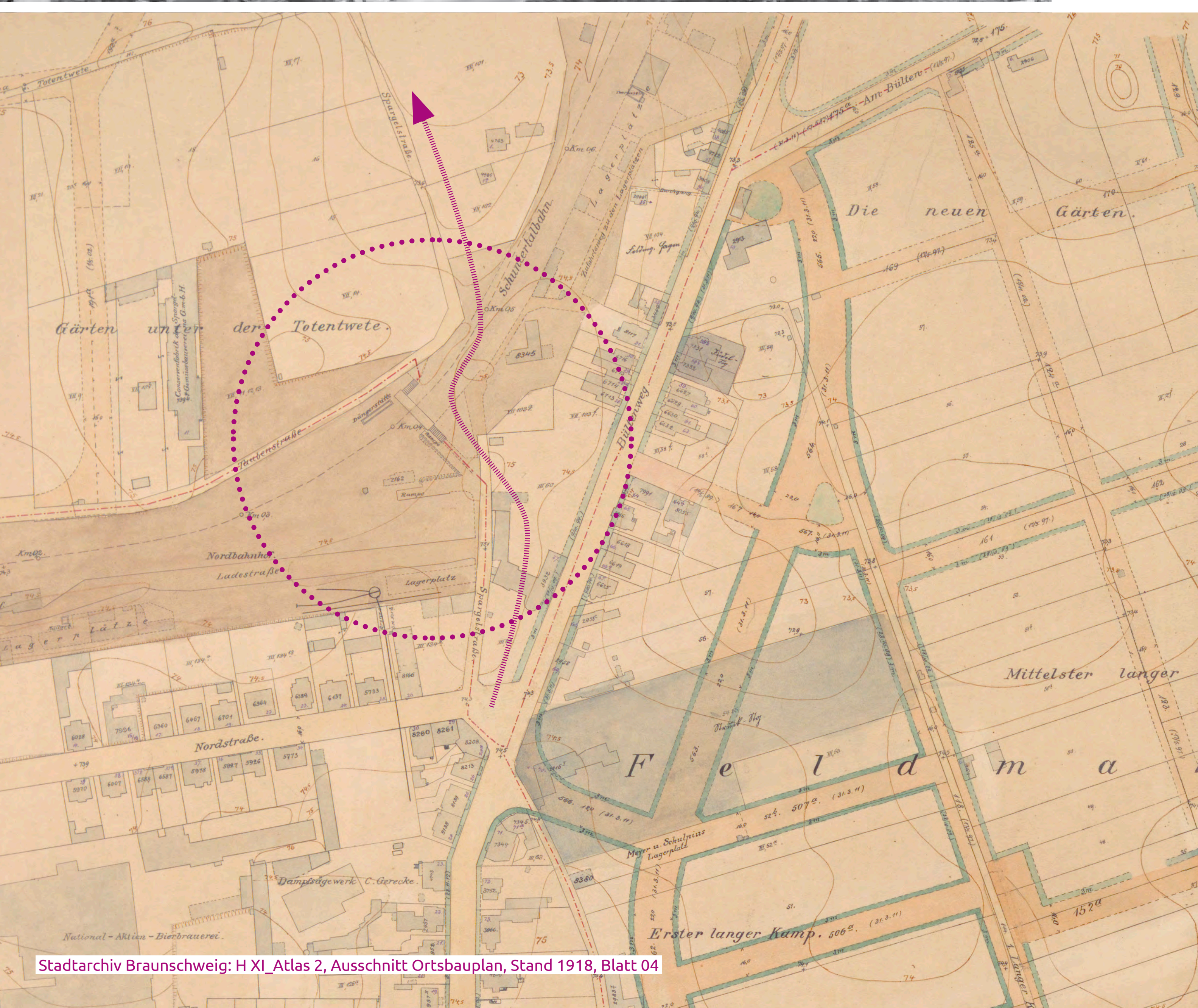


Arbeiterinnen in der ehemaligen Konservenfabrik H. L. Krone & Co. um 1900
KonradBorosska, CC-BY-SA 4.0 <<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>>, via Wikimedia Commons



Rangierlokomotive der Verkehrsbetriebe Salzgitler, die von der Deutschen Bahn angemietet war. Sie hat aus dem Heizkraftwerk an der Uferstraße einen leeren Kohlezug abgeholt, um diesen zum Rangierbahnhof zu führen.

Foto: Gerald Miska, Slg. Stiftung Eisenbahn Archiv Braunschweig, 2000



Stadarchiv Braunschweig: H XI Atlas 2, Ausschnitt Ortsbauplan, Stand 1918, Blatt 04



2023

Foto: Stadt Braunschweig, Daniela Nielsen, 08.05.2020