

Betreff:**Angemessene Information der Nutzerinnen und Nutzer des
Ringgleises über die ehemalige Brücke Spiegelstraße****Organisationseinheit:**Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation**Datum:**

24.02.2025

BeratungsfolgeStadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunterae (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 Spiegelstraße 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 teilrückzubauen. 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 industriellden Ingenieurbauwerk in der Nähe des südlichen Turms aufgestellt werden. Die Metallbauarbeiten wurden bereits beauftragt.

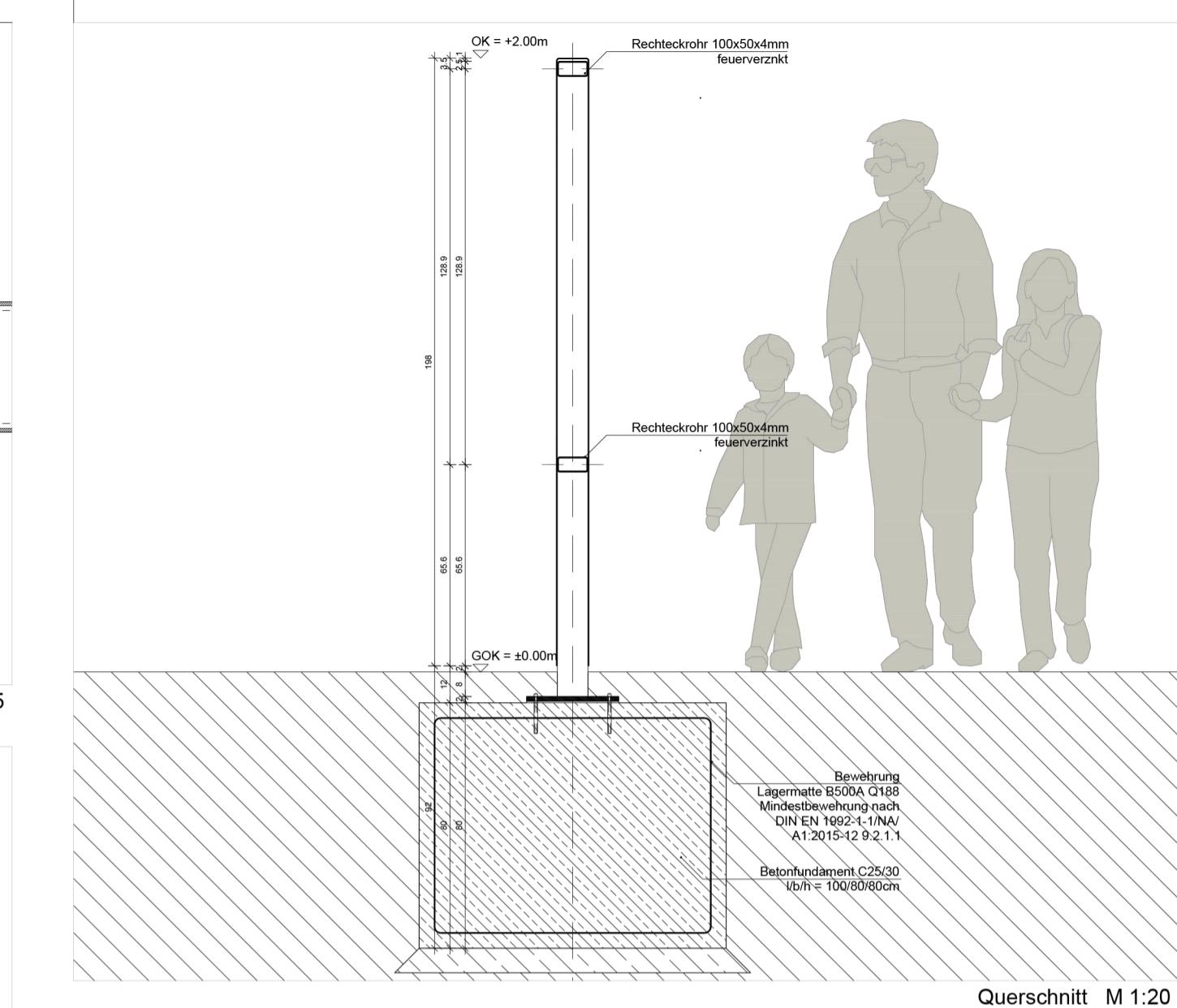
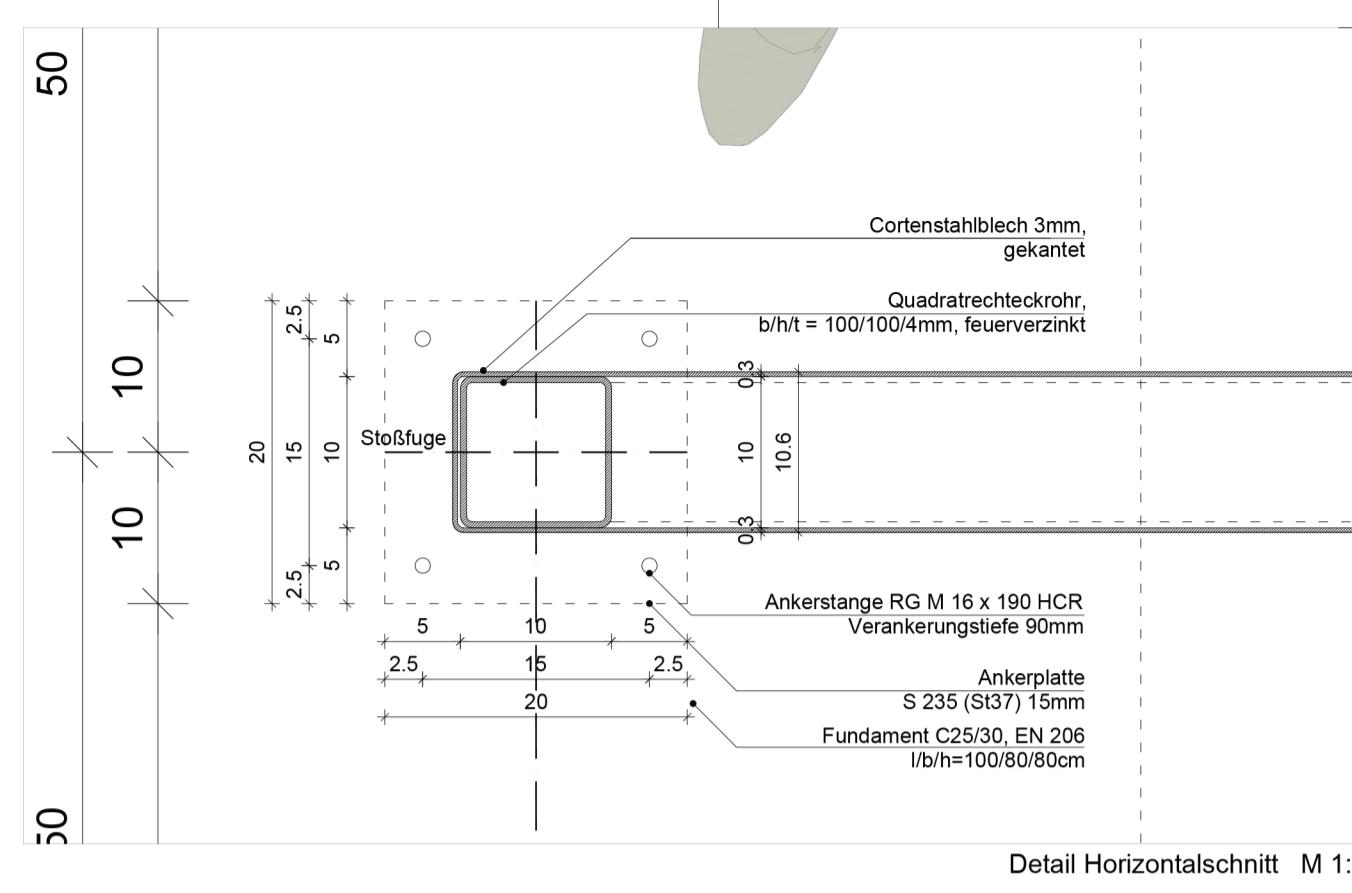
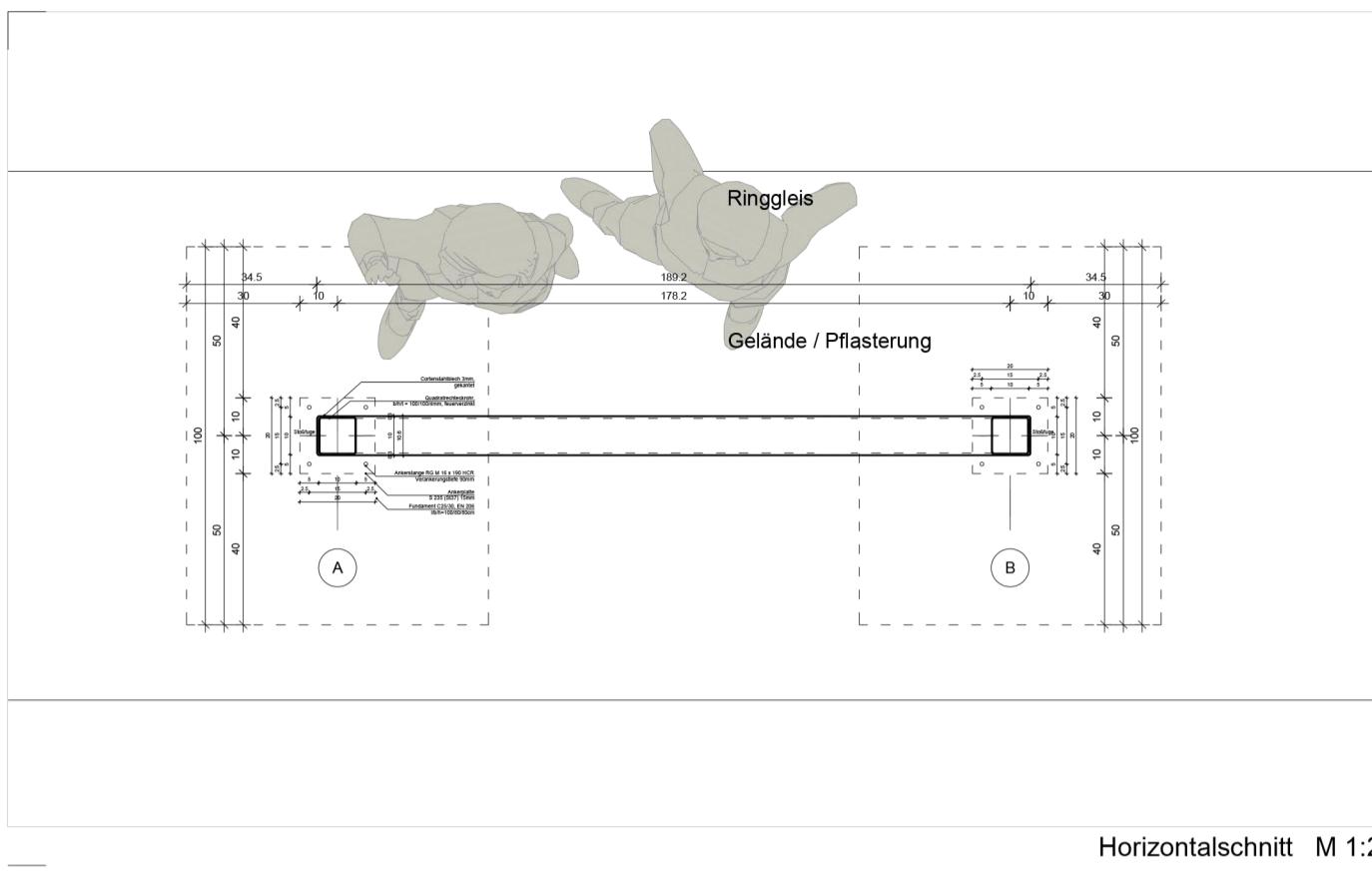
Bei der Umsetzung der Informationstafel soll die Gestaltungssprache, die bereits am Ringgleis vorherrscht, wieder aufgegriffen werden. Die 2 x 2 m große Tafel wird aus Cortenstahl gefertigt und ist mit Ausfrässungen, die für das Ringgleisprojekt typisch sind, versehen. Ein abstrahierter Okerumflutgraben 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.

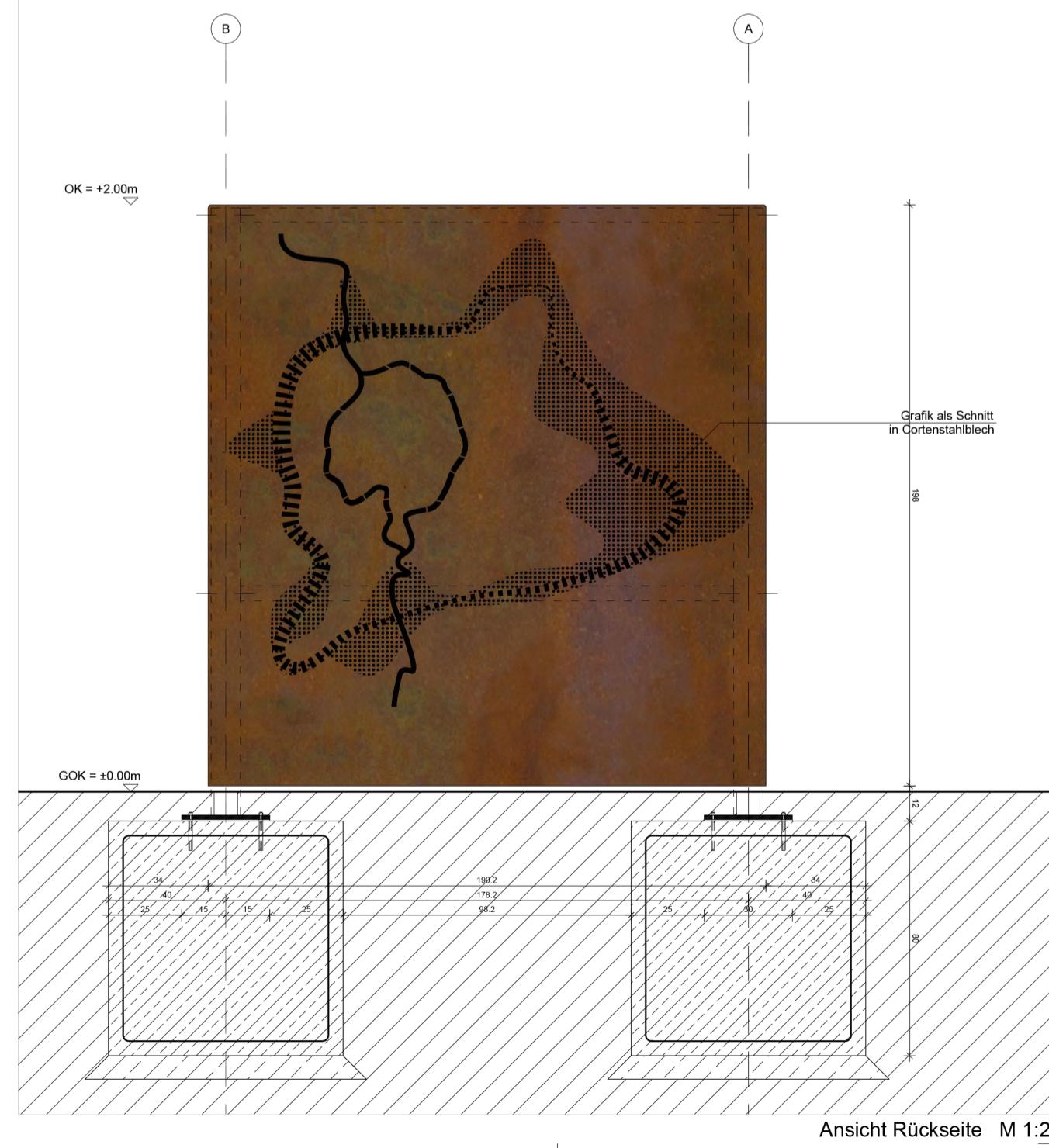
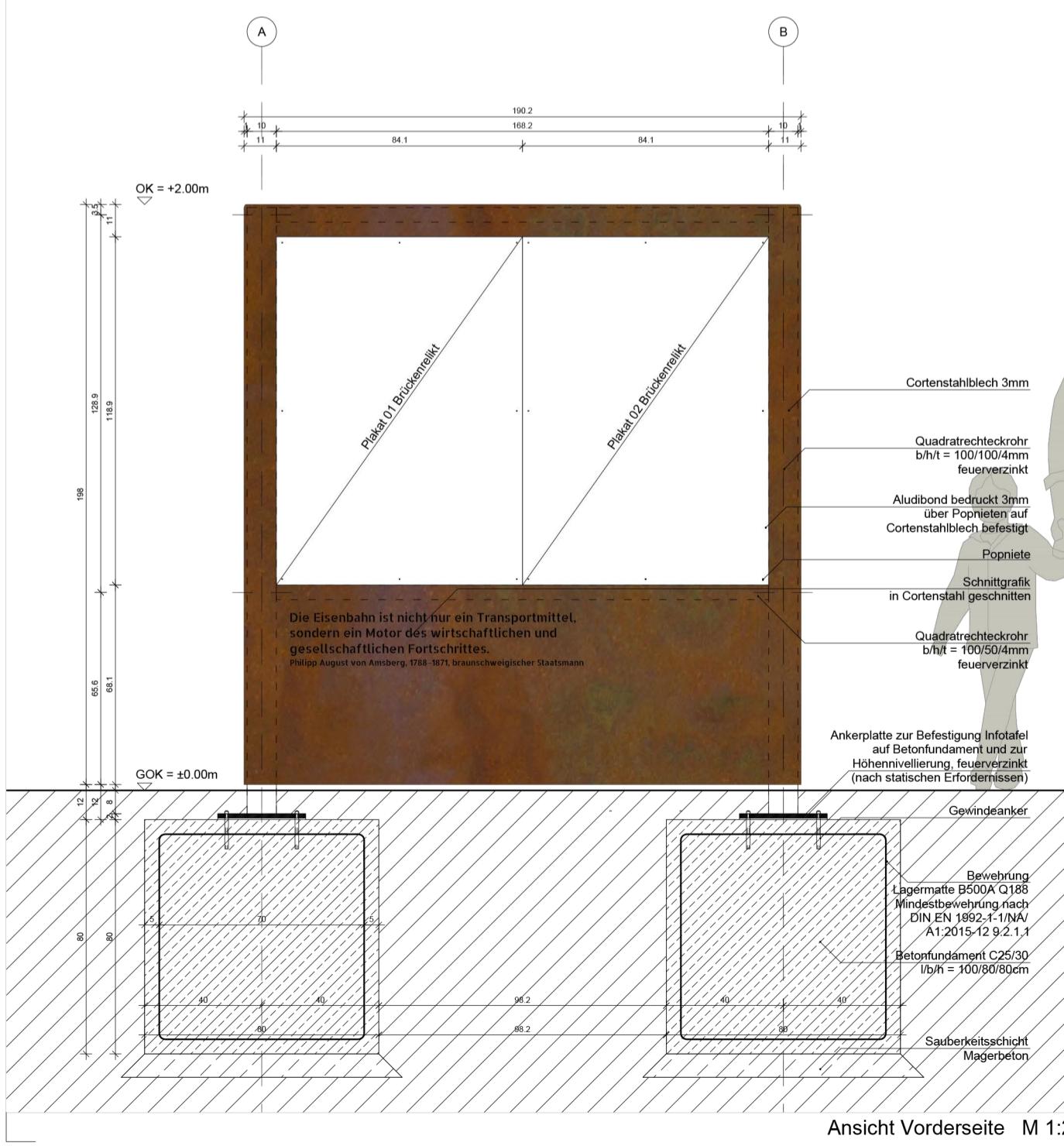
Leuer

Anlage/n:
Infotafel_1

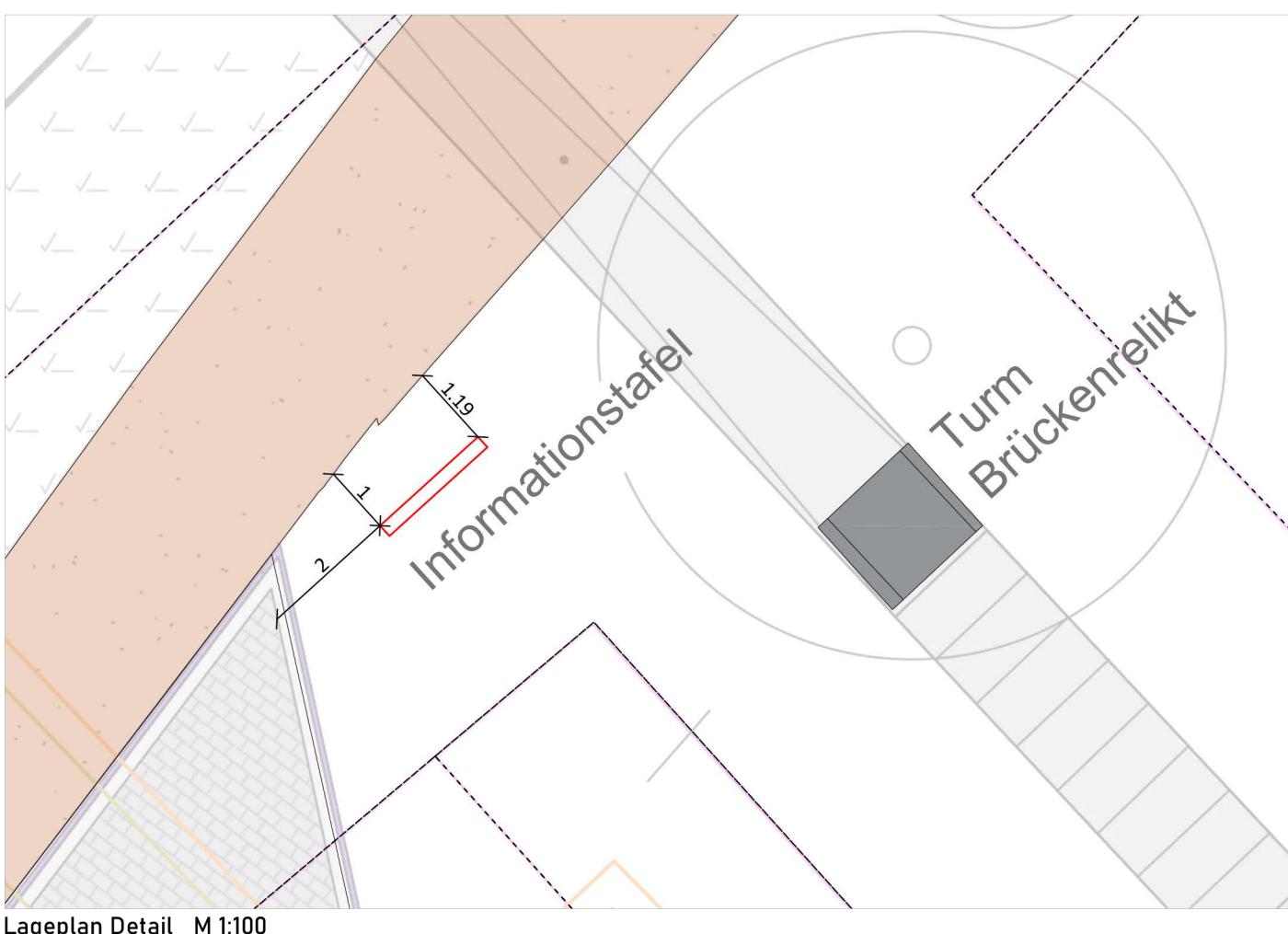
Lageplan_Infotafel_2
Nordpark_Infotafel_Kalkulation_3
Plakat Brücke Spargelstraße_4



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	Maßstab: 1 : 20/10/5
PSP-Element: 1.51.5119.01.01	Plan-Nr.: 001 - Index 00
Bauleitung:	gesehen:
gezeichnet: 06.12.2024	
bearbeitet: Dezember 2024	
Z:\2201_brücke spargelstraße\1_design\dwg 171208_infotafel	

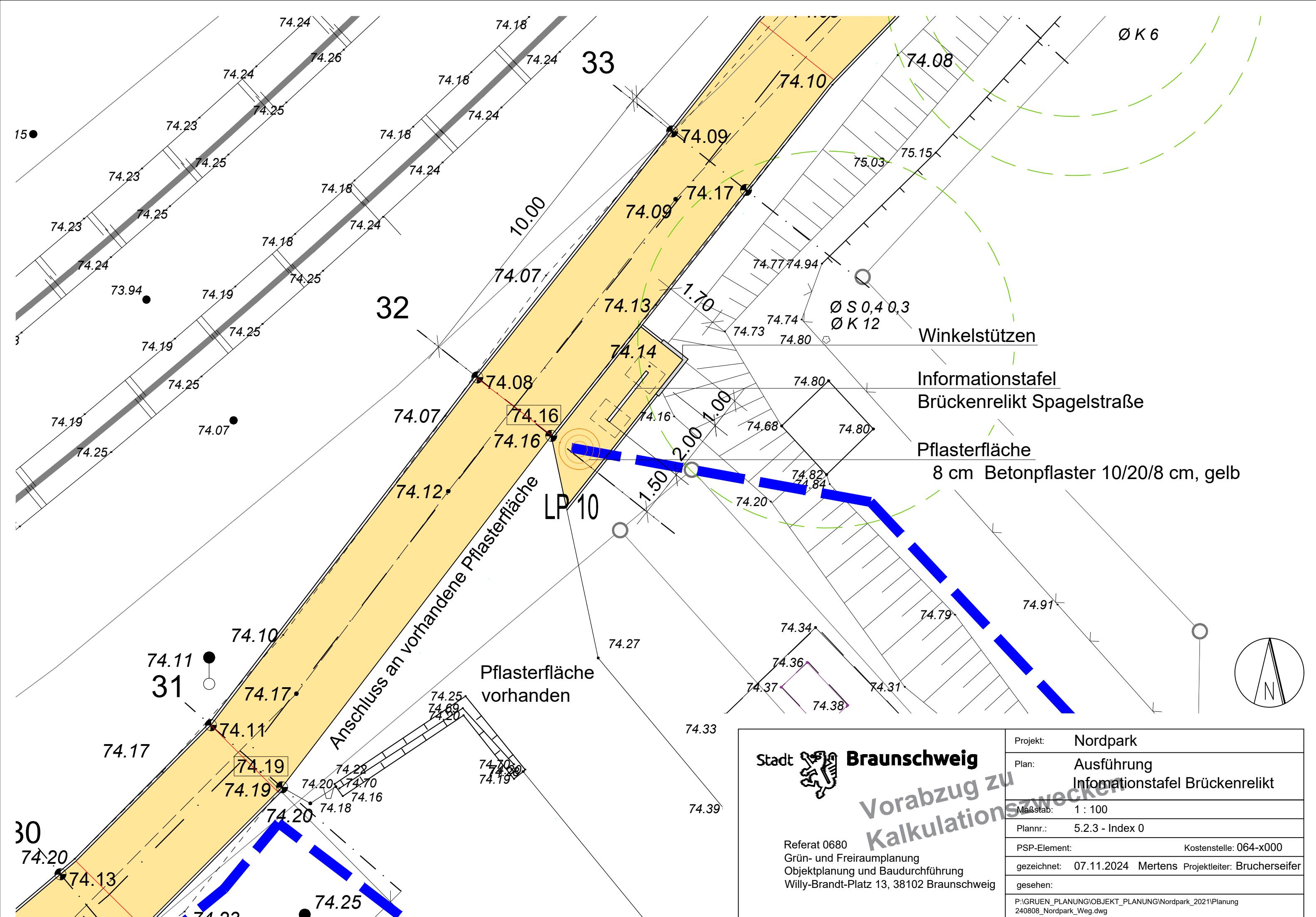


00	06.12.2024	FH	Planerstellung
Index:	Datum:	Name:	Änderung:

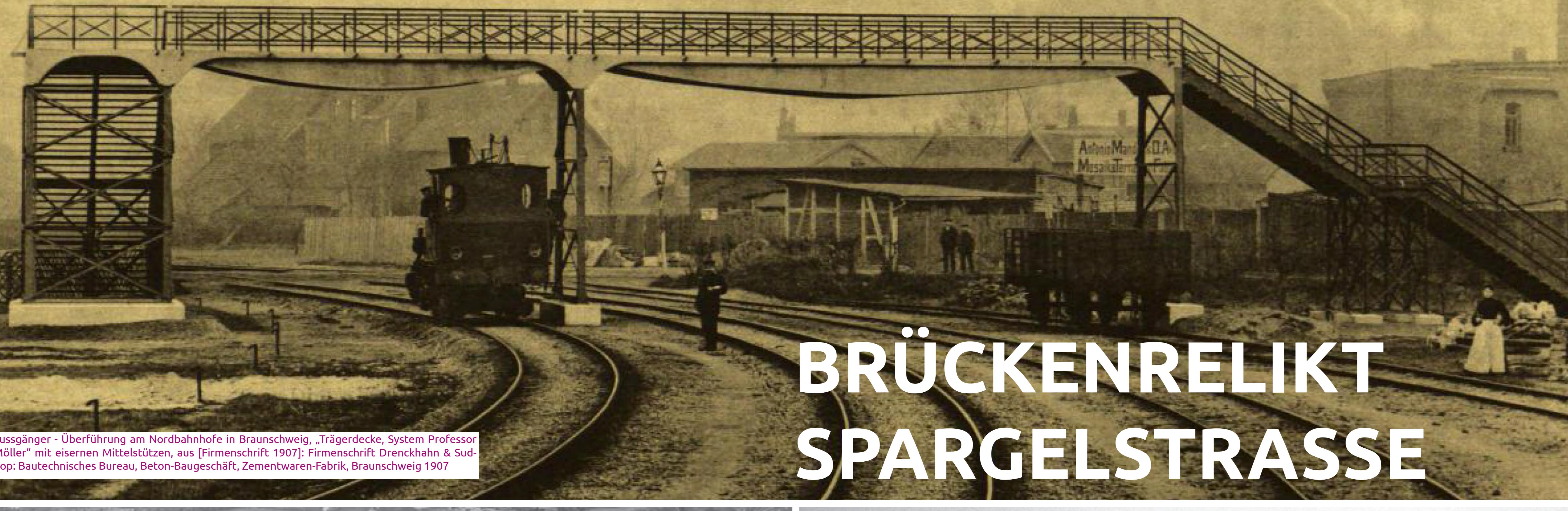
Stadt  **Braunschweig**

Referat Grün- und Freiraumplanung
Willy-Brandt-Platz 13
38102 Braunschweig

Projekt:	Informationstafel Brückenrelikt Spargelstraße	
Plan:	Ausführungsplanung Grundriss, Ansicht, Schnitt, Details	
		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		gesehen:
bearbeitet: Dezember 2024		
Z:\2201_brücke spargelstraße\1_design\dwg 240731_lageplan		



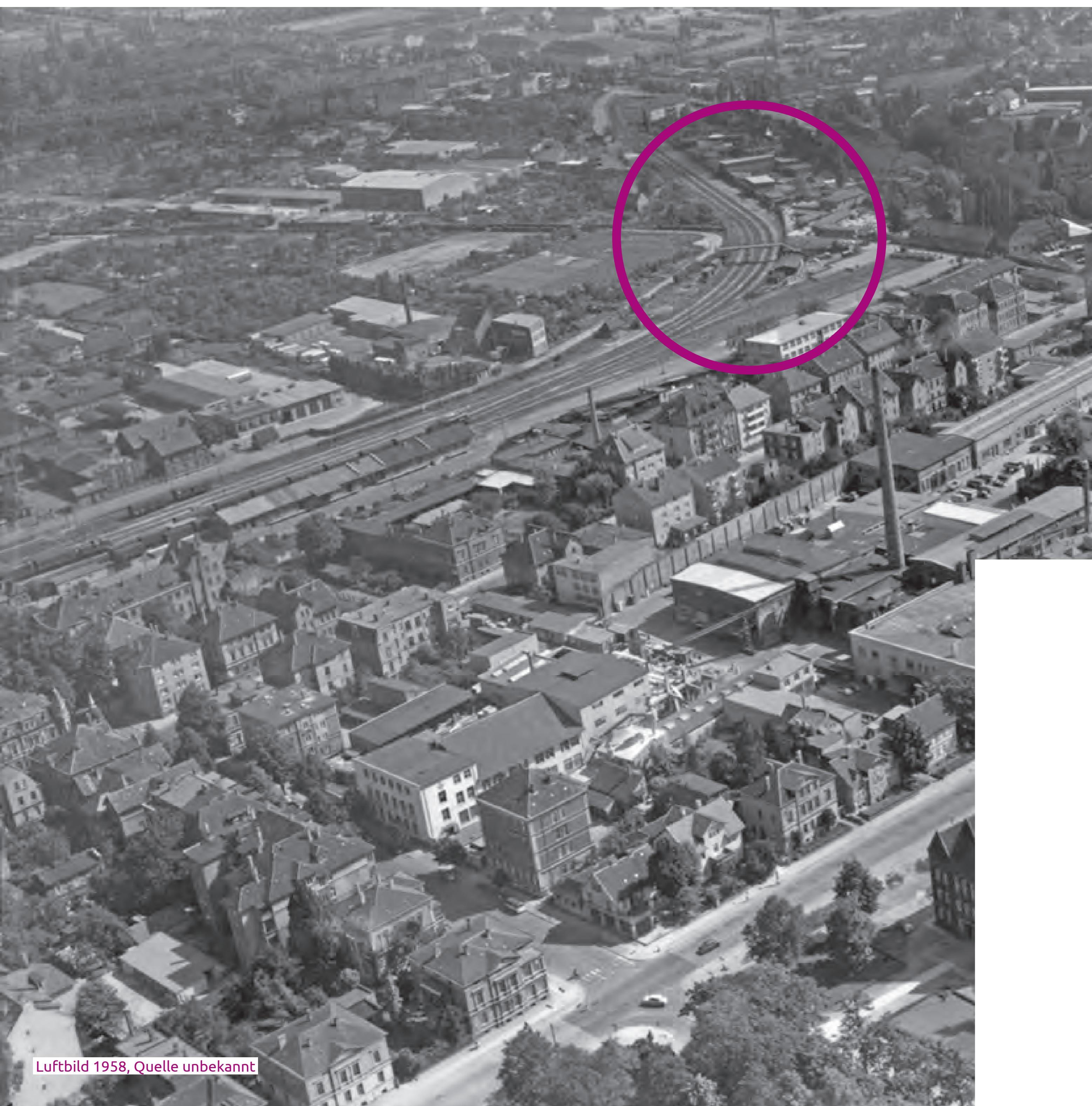
1905



BRÜCKENRELIKT SPARGELSTRASSE



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



Aus der regen Betriebsamkeit auf den Gleisen entstand jedoch auch eine Barriere für die Arbeitenden. Stehende und rangierende Züge im Bereich der Spargelstraße verhinderten die Verkehrsbewegung bzw. die Durchfahrt von Güterzügen, die auf dem Spargelweg in die Feldmark oder zu den verschiedenen Arbeitsplätzen in den Fabriken. Daher wurde die Firma Drenckhahn & Sudhoff 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 Hängegurträger (Möller-Träger), die der Ingenieur Max Möller entwickelt hatte (siehe oben).

Drenckhahn & Sudhoff erhielt um 1900 ein Patent auf eine Stahlbeton-Spargelstraße-Brücke, 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 Ferdinandibrücke (1900) von „Möller-Trägern“ unterspannt. Auf alten Fotos kann man solche Träger auch an der Fußgängerbrücke an der Spargelstraße („Spargelweg“) erkennen. Bei der Errichtung erforderten diese Konstruktionen, dass die Brücke abgetragen werden musste. 1959 wurden die Auflager und Treppenpodeste erneuert – sie waren verrötet. Die neuen Auflager wurden von einer Brücke übernommen, die 1926 ursprünglich von der Firma Dingler aus Zweibrücken im Hauptbahnhof Ingolstadt aufgebaut wurde und anschließend von 1941 bis 1959 am Bahnhof Feldkirchen stand.

Möller-Träger sind heute an der Abstrasse Ecke Ringstraße (jetzt ein Teil der Universitätsstraße) und der Abstrasse Ecke Ritterstraße (jetzt ein Teil der Leibnizstraße) zu sehen.

Der Brückenturm ist ebenfalls aus Beton gebaut und hat einen eisernen Fallserleiter-Tor-Brücke aus dem Jahr 1900. Im Zuge der Sanierungsmaßnahmen der Brücke (2008-2011), konnte dieser Träger gesichert und auf das Unigelände transportiert werden.

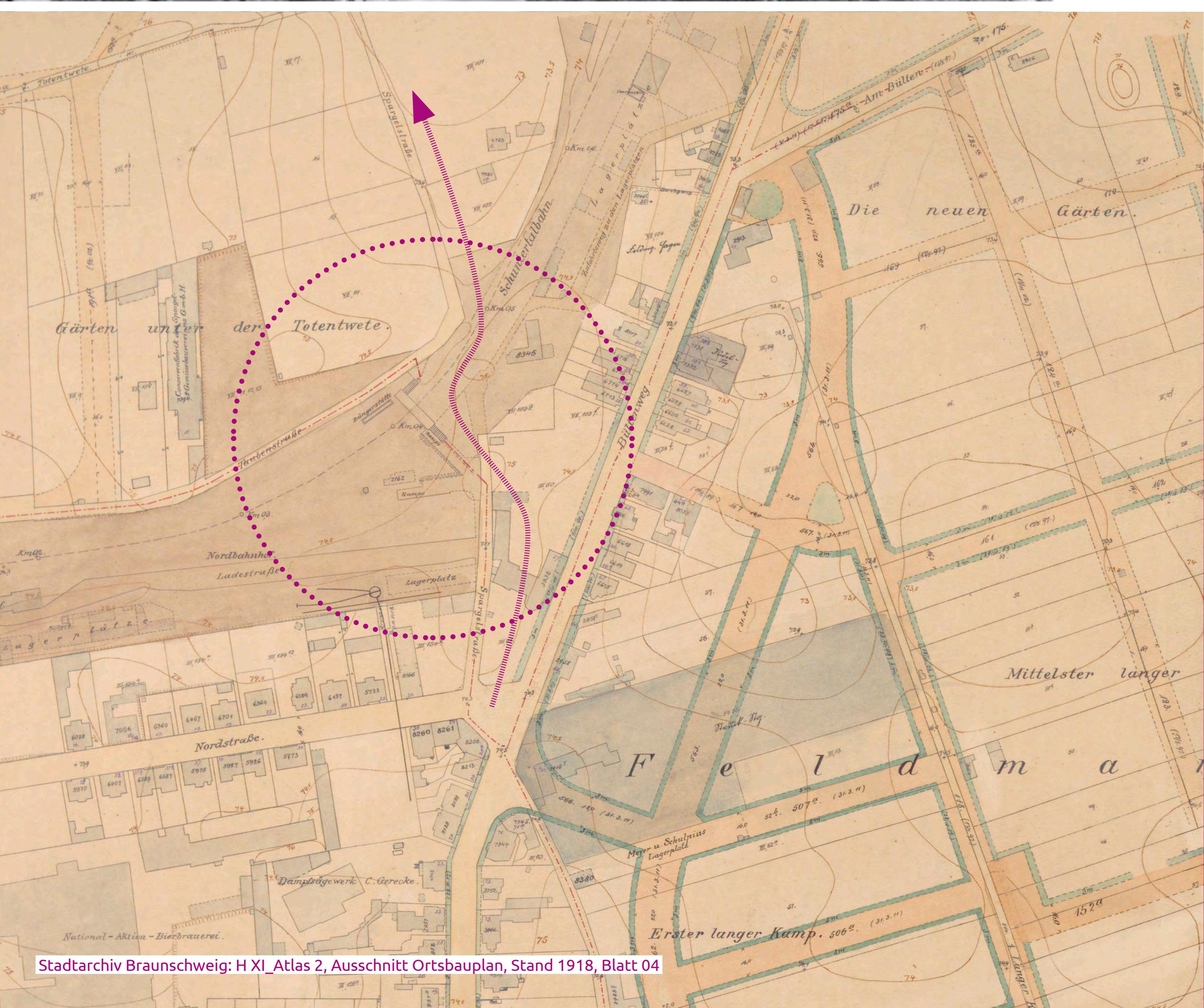
Der Ringleweg wird noch von einer zweiten Fußgänger*innenbrücke überquert, die ebenfalls Möller-Träger benutzt. Diese wurde im Jahr 2006 errichtet und ist markantes für Westbahnhof, während der Ringlokschuppen erst Ende 2017 bis zum Lufschiffweg (ehem. Spargelstraße) fertiggestellt wurde. Die Westbahnhofbrücke ist mit ihrem Betonunterbau und ihrem trostigen Stahlauflager in der Bauart zwar moderner aber auch massiver als die zu Letzt bestehende „Lufschifferbrücke“. Diese hatte durch die schlanken und genieteten Stahlprofilverbindungen eine sehr filigrane Anmutung. Die Leichtigkeit der Konstruktion ist noch an den Auflagerfüßen gut erkennbar.

Die 1926 erbaute und 1959 in Braunschweig aufgestellte Stahlbrücke verließ 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 Stahltrappenlauf war im 90° Winkel nach Osten zum Laufsteg der Brücke ausgestellt und auf einem Betonpodest lagerte auf einem Betonwiderlager, auf das oberste Ende des Trappenlaufs lagerte zusammen mit dem Laufsteg der Brücke auf dem nördlichen Stahltrappenpfeiler auf. Die südliche Treppenanlage verließ in Nord-Südrichtung und bestand im oberen Lauf ebenfalls aus Stahl. Der untere Lauf sowie das Zwischenpodest wurde 1959 durch Stahlbetonbauteile ersetzt.

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

Das Bauwerk „Spargelstraße“ wurde ein ungünstiger Bauwerkszustand bescheinigte. Die Standsicherheit war beeinträchtigt und eine Sanierung aufwendig. Am 10.07.2013 wurde die Brücke gesperrt und abgerissen, um dies die Brücke teils rückgebaut. Das eigentliche Brückenelement über die Schienen sowie die Treppenanlage wurden rückgebaut, sodass nur die Brückentürme bis heute erhalten sind und in Stand gesetzt wurden.



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



2023