



sich zur Borsigstraße, also zum Ankommen hin, einladend öffnet. Vom Eingangstor am Pfortnerhaus führt ein Weg zum Werksgelände. Von ihm zweigt ein kleiner Weg nach Osten zum winkelförmigen Gebäude der *Lehrwerkstatt* ab.

Zur Geschichte:

Die erste deutsche Staatseisenbahnstrecke wurde am 1. Dezember 1838 eröffnet. Sie führte von Braunschweig nach Wolfenbüttel und wenig später weiter bis Neustadt/Harzburg. Mit dem Beginn des Eisenbahnwesens in Braunschweig war eng die Geschichte des Ausbesserungswerks verbunden, denn auch die anfangs wenigen Lokomotiven mussten repariert und gewartet werden. Dies erfolgte zunächst in unmittelbarer räumlicher Nähe zum (alten) Bahnhof. Bereits 1846 war der Personen- und Güterverkehr derart stark angestiegen, dass ein neues, größeres Bahnhofsgelände errichtet werden musste. Die alte Eisenbahnwerkstätte musste dem Neubau weichen und wurde östlich vom Bahnhof an die Oker verlegt. 1851 zählte man bereits 187 Fahrzeuge, darunter 22 Lokomotiven. Mit der Überführung der Braunschweigischen Eisenbahn in preußischen Staatsbesitz 1885 änderten sich die Verhältnisse wiederum; durch den vermehrten Auftragsbestand mussten die Werksanlagen erweitert werden. Dies erfolgte zunächst am alten Standort; jedoch waren aufgrund der ständig fortschreitenden Technik und Größe der Lokomotiven die dortigen Kapazitäten bald erschöpft. Die Pläne für ein neues Werk an einem neuem Standort wurden dann trotz wirtschaftlicher Schwierigkeiten 1924 mit dem Bau der Lokomotivwerkstätte südlich des dortigen Ostbahnhofes verwirklicht. Die beiden großen Hallen waren fertiggestellt, da fehlten die Mittel für die Einrichtung. Erst der Zusammenschluss der alten Werke Braunschweig, Magdeburg und Halberstadt ermöglichte es, die notwendigen Werkzeugmaschinen zusammenzubringen und das Braunschweiger Werk in Betrieb zu nehmen. Am 27. Mai 1927 verließ die erste ausgebesserte Lokomotive das neue Werk.

In der Festschrift zum 100-jährigen Bestehen des Ausbesserungswerks werden die Arbeitsverhältnisse, die technischen und sozialen Einrichtungen dieses neuen Werkes hoch gelobt; sogar Grünanlagen mit Blumenschmuck waren angelegt worden. Nicht ganz einfach war anfangs die soziale Integration der aus den Werken Magdeburg und Halberstadt



Fensterdetail an den Kopfbauten der großen Werkhallen

Eisenbeschlagene Holztor

links: Lagerplatz zwischen den beiden großen Werkhallen mit Kranbahnanlage

umgesiedelten Mitarbeiter. Die Familien konnten nur langsam nachgeholt werden, weil anfangs Wohnungen fehlten. Diese konnten dann westlich des Werkes mit der Errichtung der Lämmchenteich-Siedlung geschaffen werden.

Seit 1928 folgten noch einige weitere Bauten, so die große Lehrwerkstatt, ein neuer Anheizschuppen an der Lokomotivausgangsseite und schließlich die Einrichtung des Lagerplatzes zwischen den beiden großen Hallen.

Das neue Werk war nur zur Unterhaltung von Dampflokomotiven, und zwar der größten Schnellzuglokomotiven des Reichs, vorgesehen. Hierzu standen im Braunschweiger Werk moderne Werkzeugmaschinen und Hebezeuge zur Verfügung, wovon die erhaltenen großen Kranbahnanlagen in den Hallen bis heute anschaulich Zeugnis ablegen.

Die Deutsche Bundesbahn legte schließlich mit dem Ende der Ära der Dampflokomotiven das Werk Ende 1976 still.

Zur Bedeutung:

Die Bedeutung des Ausbesserungswerks als Baudenkmal ist nicht allein aus seiner sehr ansprechenden Industriearchitektur heraus begründet, sondern auch aufgrund des hohen eisenbahngeschichtlichen Stellenwertes innerhalb Niedersachsens, ja sogar Deutschlands. Von den ursprünglich fünf in Niedersachsen gelegenen Eisenbahnausbesserungswerken (Hannover, Göttingen, Oldenburg, Lingen und Braunschweig) ist heute nur noch die Braunschweiger Anlage vollständig und nahezu original erhalten; in Oldenburg existieren keinerlei Reste, die Hannoverschen und Göttinger Werke sind stark reduziert bzw. baulich überformt vorhanden; lediglich das Lingener Werk kann trotz einiger Abbrüche mit einem zusammenhängenden Komplex und qualitativollen Hallenbauten der Jahrhundertwende einen vergleichbaren Stellenwert einnehmen.

Der in Braunschweig vorhandene, räumlich sehr enge Kontext von Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs, Güterbahnhof, Rangierbahnhof, Betriebswerk und Ausbesserungswerk hebt den Gesamtkomplex in der Bedeutung sogar auf eine sehr hohe Ebene innerhalb Deutschlands, wo eine derartige Dichte von unterschiedlichen historischen Eisenbahnbauten nur äußerst selten anzutreffen ist. Aus diesen Gründen besteht insbesondere für das Ausbesserungswerk ein öffentliches Erhaltungsinteresse.



Baudenkmal

Ehemaliges Reichsbahn-Ausbesserungswerk

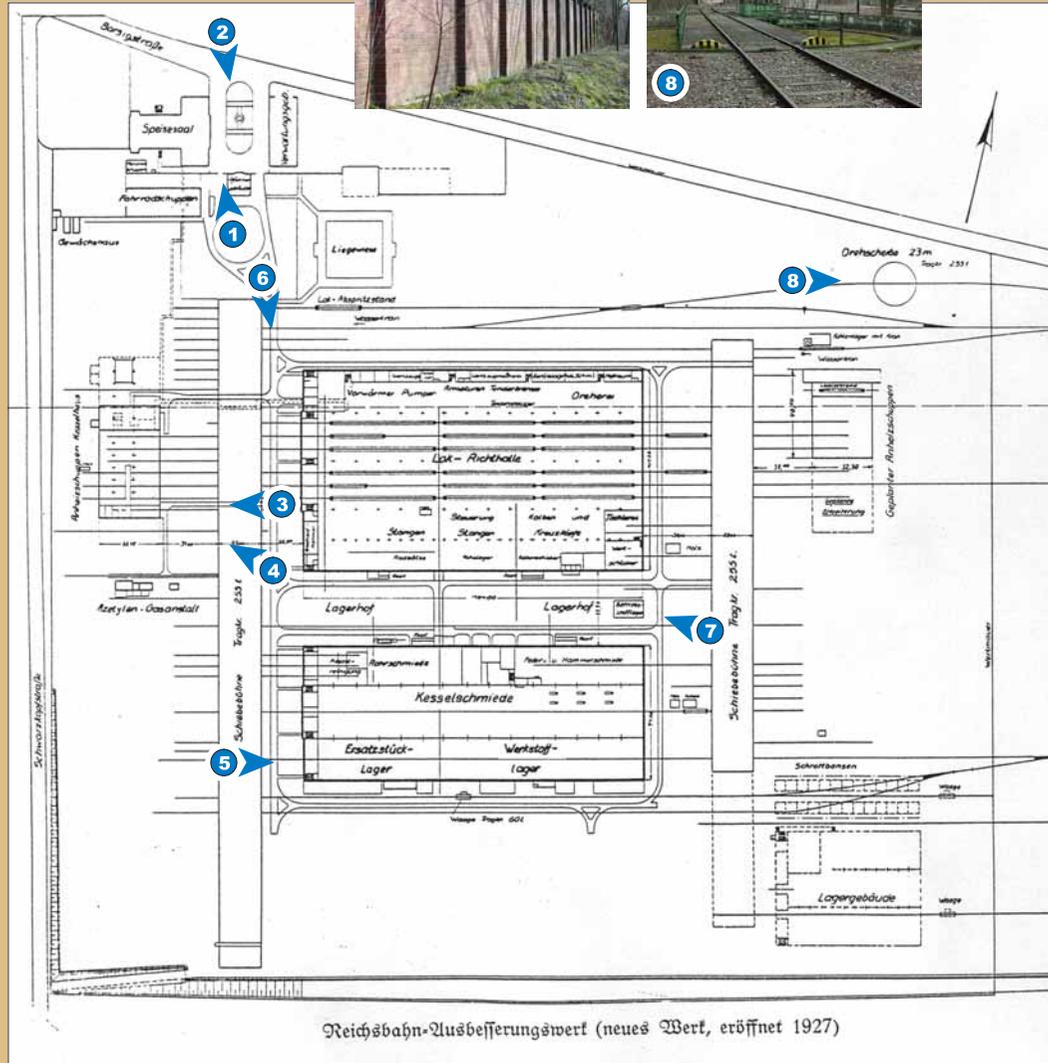




Der Bestand:

Südlich des Braunschweiger Verschiebebahnhofs, erreichbar über die Borsigstraße, liegt das weitläufige Areal des ehemaligen Reichsbahn-Ausbesserungswerks. Auf einer Fläche von ca. 22 ha befinden sich die verschiedensten, für ein Werk dieser Größenordnung erforderlichen Gebäude sowie weitere technische und soziale Einrichtungen. Erhalten haben sich zwei Werkhallen und der Anheizschuppen sowie Gleisanschlüsse und Gleisanlagen - darunter eine Drehbühne und eine Verschiebebühne, weiter das Verwaltungsgebäude, die Kantine und das Pförtnerhaus sowie die Lehrwerkstatt und schließlich, in weiten Teilen, die das Gelände umgebende 3 m hohe Backsteinmauer mit den Zufahrtstoren. Die Werkhallen und der Anheizschuppen mit der dazwischenliegenden Schiebebühne sowie das Verwaltungsgebäude und die Kantine stehen wegen ihrer besonderen geschichtlichen, städtebaulichen und baukünstlerischen Bedeutung seit 1991 unter Denkmalschutz.

Den beherrschenden Blickpunkt der Gesamtanlage bilden die beiden riesigen, parallel nebeneinander liegenden Werkhallen. Zwischen ihnen befindet sich ein Lagerplatz, den eine erhaltene, aber zwischenzeitlich stillgelegte Kranbahn zum Transport schwerer Güter überspannt. In der nördlichen, breiteren Halle befand sich die Lokomotiv-Richtwerkstatt; die etwas schmalere im Süden diente als Kesselschmiede. Den Hallenschiffen sind im Westen jeweils breit gelagerte Kopfbauten vorgesetzt: monumentale, streng symmetrisch organisierte Ziegelbauten mit viergeschossigem Mitteltrakt und dreigeschossigen Seitenflügeln. Die architektonische Formsprache geht an den Fassaden der Kopfbauten, in denen Büros und betriebliche Nebenräume des Werkes untergebracht waren, über das rein Funktionale weit hinaus: flache



1 Ehem. Kantine



2 Vorplatz mit ehem. Verwaltungsgebäude und Pförtnerhaus



3 Schiebebühne: noch heute in Betrieb



4 Ehem. Anheizschuppen mit davorgelagerter Schiebebühne



5 Fensterband der Treppenhäuser an den Kopfbauten der großen Hallen



6 Die großen Werkhallen mit ihren Kopfbauten: im Vordergrund die ehem. Lok-Richthalle, hinten die ehem. Kesselschmiede



8



Dächer über mehrfach profilierten Dachgesimsen beschließen die einzelnen Baukuben, ihrerseits in einzelne Abschnitte unterteilt durch kolossale Lisenenfelderungen. In ihnen sind jeweils die Fenster in Dreiergruppen zusammengefasst, wodurch die lange Fassade einen gleichmäßigen Rhythmus erhält. Besondere Akzente setzen die vertikalen Fensterbahnen zur Belichtung der Treppenhäuser, die sowohl in der Fassadenmitte als auch an den Gebäudekanten angeordnet sind. Diese Fensterbahnen haben sich mit ihren originalen, z.T. sternförmig ausgebildeten Unterteilungen in der Hauptfassade der südlichen Halle bis heute erhalten. Dezent Ziegel-Zierverbände schmücken die Brüstungsfelder der Fenster, die, z. T. mit einem leichten Relief versehen, wesentlich zum ausgewogenen Erscheinungsbild des Gesamtkomplexes beitragen.

Der nördlichen Werkhalle vorgelagert liegt der Anheizschuppen, ein funktionaler Stahlfachwerkbau mit Ziegelausfachungen und typischen eisenbeschlagenen, hölzernen Werkstattstoren. Die Gleisanschlüsse des Ausbesserungswerks erfolgen von Osten. Zur Verteilung auf die einzelnen Gleisstrecken innerhalb der Hallen dienen zwei Schiebebühnen – jeweils eine vor und hinter den Hallen. Die vordere, westliche Schiebebühne ermöglichte zugleich die Verteilung auf die Standplätze im Anheizschuppen. Sie ist erhalten und bis heute in Funktion. Anheizschuppen und Schiebebühne werden seit vielen Jahren vom Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde e. V. zur Querverschiebung von vereinseigenen Lokomotiven und Waggonen genutzt.

Das Verwaltungsgebäude, die Kantine und das Pförtnerhaus sind dem eigentlichen Werksgelände zur Borsigstraße hin vorgelagert. Diese Gebäude fassen an drei Seiten einen rechteckigen, mit einer Grünanlage geschmückten Platz, der