BAUORDNUNGSBEHÖRDE
15. Feb. 2023

BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE

BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE · Hofgraben 4 · 80539 München

Stadt Nürnberg
Untere Denkmalschutzbehörde
Nikolaus Bencker
Bauhof 5
90402 Nürnberg

IHR ZEICHEN	IHRE NACHRICHT VOM	UNSERE ZEICHEN	DATUM
		V-Z-2023-39-1_S01	07.02.2023

Vollzug des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes (BayDSchG)
Denkmalliste – Teil A: Baudenkmäler – Kreisfreie Stadt Nürnberg;
hier: Ortsteil Leyh, Bahnlinie Nürnberg Rbf - Fürth
(Inv.Nr.: D-5-64-000-4874)
Nachtrag in die Denkmalliste

Sehr geehrter Herr Bencker,

bei der o. g. Eisenbahnbrücke über die Leyher Straße handelt es sich um ein Baudenkmal nach Art. 1 BayDSchG; sie ist daher in die Bayerische Denkmalliste, Teil A: Baudenkmäler nachzutragen:

D-5-64-000-4866
Eisenbahnbrücke, einbogige Brücke aus Sandsteinquadermauerwerk und Stampfbeton, 1894/98, östliche Erweiterung 1903; über die Leyher Straße; bei km 7,340 der Nürnberger Ringbahn.

Die Lage des Baudenkmals entnehmen Sie bitte dem Bayerischen Denkmal-Atlas (http://www.denkmal.bayern.de).

1. Anlass, Baugeschichte und Baubeschreibung

a. Anlass

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat auf Bitte der Deutschen Bahn AG geprüft, ob die o.g. Eisenbahnbrücke über die Leyher Straße Denkmaleigenschaft aufweist. Der Ortstermin fand, zusammen mit Herrn Bencker und Frau Stern von der Stadt Nürnberg, Frau Dr. Maué als Stadtheimatpflegerin sowie Herrn Dr. Gattinger vom BLfD, am 22. November 2022 statt.

BAYERISCHES LANDESAMT
FÜR DENKMALPFLEGE

Dienststelle München:
Hofgraben 4
80539 München
Postfach 10 02 03
80076 München

Tel.: 089 2114-0
Fax: 089 2114-300

www.blfd.bayern.de

Bayerische Landesbank München
IBAN DE75 7005 0000 0001 1903 15
BIC BYLADEMM

Dr. Karl Gattinger
Wiss. Angestellter
Referat Z I - Bayerische Denkmalliste/Denkmaltopographie

Tel.: 089/2114-389
Fax: 089/2114-300
karl.gattinger@blfd.bayern.de

b. Baugeschichte
Die im Westen der Großstadt gelegene, die Leyher Straße überquerende Eisenbahnbrücke wurde in den Jahren 1894/98 zunächst als eingleisige Brücke errichtet. Die Erweiterung um ein zweites Gleis folgte im Jahr 1903. Nennenswerte, in die historische Bausubstanz eingreifende Erneuerungsmaßnahmen fanden seither nicht statt.

c. Baubeschreibung
Die zweigleisige Eisenbahnbrücke überspannt die Leyher Straße in einem einzigen, weiten Korbbogen. Der östliche ältere Teil ist aus Sandsteinquadern gemauert, die Bogenöffnung wird durch eine Reihe aus grob behauenem Natursteinmauerwerk akzentuiert. Eine weitere Reihe aus flachen Steinquadern schließt das Bauwerk, in der Art eines Traufgesimses, nach oben zum Gleisbett hin ab. Die westliche jüngere Seite ist aus Stampfbeton ausgeführt und zeigt sich weitgehend ungegliedert. Die Bogenöffnung wird hier von zwei feinen, unterschiedlich weit gespannten und in der Art des Jugendstils scharrierten Ornamenträndern eingefasst. Das bauzeitliche Metallgeländer ist beidseitig erhalten.

2. Begründung der Denkmaleigenschaft

Baudenkmäler sind nach Vorgabe des Art. 1 BayDSchG Sachen oder Teile davon aus vergangener Zeit, deren Erhalt wegen ihrer geschichtlichen, künstlerischen, städtebaulichen, wissenschaftlichen oder volkskundlichen Bedeutung im Interesse der Allgemeinheit liegt.

a. Denkmalfähigkeit
Sämtliche im Denkmallistentext genannten baulichen Anlagen und Anlageteile stammen aus vergangener Zeit.

b. Denkmalbedeutung
Folgende Bedeutung gem. Art. 1 Abs. 1 BayDSchG wurde erkannt:

Geschichtliche Bedeutung
Die seit der Mitte des 19. Jahrhunderts rasch ansteigende Bedeutung des Eisenbahnverkehrs in Bayern allgemein und in Nürnberg im Besonderen hatte um 1870 zur Trennung der Abwicklung von Personen- und Güterverkehr durch die Anlage eines eigenen Güterbahnhofs in Gostenhof und schließlich 1897/98 zum Bau eines neuen, großen Rangierbahnhofs im Süden der Stadt geführt. Zur besseren Erschließung dieses Rangierbahnhofs aus allen vier Himmelsrichtungen hatte man sich zum Bau einer sog. Ring- oder Gürtelbahn entschlossen, deren erstes Teilstück, der südliche Ring zwischen Fürth Hbf. – Rangierbahnhof – Nürnberg/Dutzendteich im Oktober 1898 eingeweiht werden konnte. In den folgenden Jahren sukzessive erweitert, war der seit 1903 zweigleisig ausgebaute Ring schließlich im Jahr 1910 vollständig geschlossen. Die Planung, Ausführung und Existenz eines solchen ausschließlich für den Güterverkehr gedachten Eisenbahnrings belegt bis heute höchst anschaulich die enorme Bedeutung Nürnbergs als bayerisches Wirtschafts- und Industriezentrum in den Jahrzehnten zwischen Reichsgründung und Erstem Weltkrieg.

Die 1897/98 errichtete und 1903 um ein zweites Gleis erweiterte Eisenbahnbrücke über die Leyher Straße dokumentiert also die beiden entscheidenden Entwicklungsschritte dieser für den Wirtschafts- und Verkehrsstandort Nürnberg so wichtigen Ringbahn.

Eine hohe infrastrukturelle Bedeutung kam der Ringbahn – und damit auch der o.g. Eisenbahnbrücke – während der von den Nationalsozialisten 1933-38 in Nürnberg abgehaltenen Reichsparteitage zu, als zur Bewältigung der Besuchermassen hunderte von Sonderzügen vor allem auch über diese Strecke bereitgestellt und zwischen den einzelnen Bahnhöfen rangiert werden mussten. Auch die Deportationszüge, die Nürnberg ab Ende 1941 in Richtung Osteuropa verließen, nahmen den Weg über diese Ringbahn (zur Entwicklungsgeschichte und Bedeutung der Ringbahn: Hieke, Herbert, Geschichte der Nürnberger Ringbahn, in: Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Stadt Nürnberg 86 (1999), S. 173-189).

Die Brücke hat also auch eine stadt- und zeitgeschichtliche Bedeutung.

Die 1903 durchgeführte Erweiterung der Brücke um ein zweites Gleis ist in der Technik des Stampfbetons ausgeführt. Dieses nach französischem Vorbild im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts auch in Deutschland aufgekommene Verfahren, bei dem unbewehrter Beton durch Rütteln und Stampfen verdichtet wird, markierte im Hochbau die Abwendung vom reinen Mauerwerk. Im Tragverhalten dem Naturstein vergleichbar, in der Herstellung jedoch deutlich kostengünstiger, wurde der darüber hinaus auch mit geringem Aufwand zu gestaltende Baustoff Stampfbeton vor allem im Brückenbau und hier insbesondere für Bogenbrücken verwendet. Als älteste bekannte Betonbrücke dieser Art in Bayern darf die 1894 errichtete Eisenbahnbrücke bei Nesselwang im Allgäu (Einzelbaudenkmal) gelten. Da der Stampfbeton jedoch nur wenige Jahrzehnte später durch den Stahlbeton abgelöst wurde, handelte es sich insgesamt nur um „eine relativ kurze Epoche, in der der Stampfbeton im deutschen Brückenbau eine bedeutende Rolle spielte“ (Veihelmann, Karen, Gewölbte Brücken des 19. Jahrhunderts. Vom Mauerwerk zum Stampfbeton, Diss. München 2016, S. 3).

Die in ihrem Nebeneinander von herkömmlicher Naturstein- und neuzeitlicher Stampfbeton-Konstruktion bestens überlieferte o.g. Nürnberger Eisenbahnbrücke hat, als eine der wenigen erhaltenen Brücken dieses Bautyps in Bayern, deshalb auch eine technikgeschichtliche Bedeutung.

c. Denkmalwürdigkeit
Aufgrund seiner besonderen geschichtlichen Bedeutung liegt die Erhaltung der Eisenbahnbrücke im Interesse der Allgemeinheit.

3. Verfahrenserläuterung

Dieses Schreiben dient der nach Art. 2 Abs. 1 BayDSchG vorgesehenen Herstellung des Benehmens mit der Gemeinde. Sie bekommt so Gelegenheit, sachliche Ergänzungen oder Korrekturen dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, das für die Führung der Denkmalliste zuständig ist, mitzuteilen.

Dabei können nur fachlich begründete Hinweise berücksichtigt werden, die sich auf die Denkmaleigenschaft i. S. d. Art. 1 BayDSchG beziehen (z. B. Datierung, inhaltliche Ergänzungen oder Korrekturen). Diese werden durch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege darauf hin geprüft, ob und inwieweit hierdurch die vorliegende Denkmaleigenschaft berührt wird.

Einwendungen, die sich gegen die Folgen der erkannten Denkmaleigenschaft richten, sind hingegen erst in einem Genehmigungs- bzw. denkmalrechtlichen Erlaubnisverfahren zu würdigen; erst hier sind das Erhaltungsinteresse der Allgemeinheit und andere öffentliche oder private Belange gegeneinander abzuwägen. Bei der Eintragung in die Denkmalliste können solche Einwendungen **nicht** berücksichtigt werden.

4. Frist zur Herstellung des Benehmens nach Art. 2 DSchG

Wir bitten Sie, uns ihre Äußerungen bis zum

15. Mai 2023

mitzuteilen. Sofern uns mit Ablauf der Frist keine Rückmeldungen vorliegen, gehen wir davon aus, dass aus Sicht der Gemeinde keine fachlichen Korrekturen oder Ergänzungen erforderlich sind.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege möchte generell die besondere Bedeutung jedes einzelnen Bau- und Bodendenkmals in Bayern hervorheben, wird doch das Gesicht des Landes, seiner Dörfer und Städte entscheidend durch den Reichtum und die Vielfalt seiner Denkmäler geprägt. Jedes einzelne Baudenkmal ist ein Kulturgut unseres Landes.

Einen Abdruck dieses Schreibens erhalten die Eigentümer und die Stadtheimatpflegerin.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Karl Gattinger
Wiss. Angestellter