BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE

BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE · Hofgraben 4 · 80539 München

Stadt Nürnberg
Untere Denkmalschutzbehörde
Nikolaus Bencker
Bauhof 5
90402 Nürnberg

BAUORDNUNGSBEHÖRDE
16. SEP. 2022
10/02123
40492-2

IHR ZEICHEN	IHRE NACHRICHT VOM	UNSERE ZEICHEN	DATUM
		V-Z-2022-441-1_S01	06.09.2022

Vollzug des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes (BayDSchG)
Denkmalliste – Teil A: Baudenkmäler – Kreisfreie Stadt Nürnberg;
hier: Ortsteil Muggenhof, Pegnitz, Schnieglinger Straße
(Inv.Nr.: D-5-64-000-4866)
Nachtrag in die Denkmalliste

Sehr geehrter Herr Bencker,

bei der o. g. Eisenbahnbrücke über die Pegnitz 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, fünfbogige Stampfbetonbrücke mit Ovalöffnungen und Konsolgesims, Ausführung Dyckerhoff & Widmann, 1909-10; über die Pegnitz; bei km 9,168 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 Anregung der Stadtheimatpflege geprüft, ob die o.g. Eisenbahnbrücke über die Pegnitz Denkmaleigenschaft aufweist. Der Ortstermin fand, zusammen mit Herrn Bencker und Frau Reisch-Bolduan von der Stadt Nürnberg, Frau Dr. Maué als Stadtheimatpflegerin sowie Herrn Dr. Gattinger vom BLfD, am 19. Juli 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 zwischen den beiden Nürnberger Stadtteilen Muggenhof und Schniegling auf Höhe des neuen jüdischen Friedhofs (eröffnet 1910, Einzelbaudenkmal, Inv.Nr. D-5-64-000-1785) die Pegnitz überquerende Eisenbahnbrücke wurde in den Jahren 1909-10 errichtet. Die Pläne lieferte im Auftrag der Königlichen Eisenbahndirektion Nürnberg die Kgl. Neubauinspektion Nürnberg, die Bauausführung lag in den Händen der Baufirma Dyckerhoff & Widmann. Im Zuge des Luftkriegs über Nürnberg wurde im Februar/März 1945 der östliche der drei Flachbögen sowie der daran anschließende Fußgängerdurchlass zerstört (vgl. die von der Deutschen Bahn AG dankenswerterweise zur Verfügung gestellte „Kampfmittelvorerkundung" aus dem Jahr 2019); dieser Teil der Brücke wurde in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg rekonstruierend wiederaufgebaut. Im Jahr 1972 kam es zur Erneuerung des Brückengeländers.

c. Baubeschreibung
Die aus Stampfbeton errichtete Eisenbahnbrücke überspannt die Pegnitz in drei flachen Bögen mit Lichtweiten zwischen 30,5 und 32 Metern; an den beiden Uferseiten gewährt jeweils ein hoher Rundbogen den Durchlass für Fußgänger. Über den beiden Brückenpfeilern wurde – aus Gründen der Materialersparnis – je eine ovale Öffnung ausgespart. Die horizontale Gliederung der Brücke durch Fugenschnitt wird durch ein kräftiges Konsolgesims unterhalb der Fahrbahnwanne wirkungsvoll betont. Bögen und Ovalöffnungen sind von breiten Faschen mit in der Art des Jugendstils scharrierten feinen Ornamenträndern eingefasst (vgl. Beschreibungen der Brücke in: Veihelmann, Karen, Gewölbte Brücken des 19. Jahrhunderts. Vom Mauerwerk zum Stampfbeton, Diss. München 2016, S. 190 f., S. 244, B-27; Stegmann, Knut, Das Bauunternehmen Dyckerhoff & Widmann. Zu den Anfängen des Betonbaus in Deutschland 1865-1918, Tübingen-Berlin 2014, Werkverzeichnis 294).

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 in den Jahren 1909-10 errichtete Brücke 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, Inv.Nr. D-7-77-153-59) 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 2016, S. 3). Ausgeführt wurde die Brücke durch das Bauunternehmen Dyckerhoff & Widmann, seit 1907 als AG firmierend, das bereits im Jahr 1878 in Nürnberg St. Jobst einen Zweigbetrieb gegründet hatte. Dyckerhoff „gilt in der deutschen Forschung als der Pionier oder sogar Erfinder der Stampfbetonbauweise" und hatte im Jahr 1888 eine „grundlegende Publikation zum Stampfbeton, *Ueber Betonbauten insbesondere Ausführungen in Stampfbeton der Firma Dyckerhoff & Widmann*" vorgelegt (Stegmann 2014, S. 123). In den Folgejahren stieg das Unternehmen, das sich schließlich auf den Bau von Verkehrs- und Industriebauten spezialisierte, zum führenden Großunternehmen auf dem Gebiet des Stampfbetonbaus im Deutschen Reich auf.

Die von einem europaweit renommierten, auf Stampfbetonbau spezialisierten Unternehmen ausgeführte und in ihrer bauzeitlichen Stampfbeton-Konstruktion bestens überlieferte o.g. Nürnberger Eisenbahnbrücke hat, als eine der wenigen erhaltenen Brücken dieses Bautyps in Bayern, eine hohe technikgeschichtliche Bedeutung.

Darüber hinaus zeigt die Brücke mit ihren elegant geführten Spannweiten der Bögen, mit der originellen ovalen Formgebung der beiden Pfeileröffnungen sowie mit der akkuraten Steinmetzbehandlung des sparsam verwendeten Jugendstilornaments die kundige Hand eines Architekten auf der Höhe seiner Zeit; sie ist damit das besonders ambitionierte Beispiel eines Verkehrsbaus der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen am Ende des Königsreichs und deshalb von architekturhistorisch-künstlerischer Bedeutung.

Durch die Fertigstellung dieser Brücke im Jahr 1910 wurde die bereits im Jahr 1898 begonnene sog. Nürnberger Ringbahn zu einem durchgängig befahrbaren Schienenkreis geschlossen. Die die einzelnen Nürnberger Güterbahnhöfe verbindende Gürtelbahn hatte eine Gesamtlänge von rund 30 Kilometern (Bräunlein, Manfred, 150 Jahre Eisenbahn in Nürnberg, Egglham 1985, S. 35). 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. 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 die Ringbahn und, wie u.a. aus dem Bericht eines Überlebenden, der vom Waggon aus mit böser Vorahnung den unmittelbar neben

den Gleisen gelegenen jüdischen Friedhof erkannt hatte, nachweislich auch über die o.g. Eisenbahnbrücke (Hieke, Herbert, Geschichte der Nürnberger Ringbahn, in: Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Stadt Nürnberg 86 (1999), S. 173-189, hier: S. 181-188). In den letzten Tagen des Zweiten Weltkriegs stand die Brücke inmitten der Kampfzone zwischen den von Schniegling und Wetzendorf heranrückenden US-Truppen und deutschen Flakstellungen am Ufer der Pegnitz. Die Brücke hat also auch eine stadt- und zeitgeschichtliche 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. Dezember 2022

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.

BAYERISCHES
LANDESAMT
FÜR DENKMAL
PFLEGE

Einen Abdruck dieses Schreibens erhalten die Eigentümer und die Stadtheimatpflegerin.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Karl Gattinger
Wiss. Angestellter