

# Nachruf auf die Eisenbahnbrücke über die Alb bei Albruck

Ulrich Boeyng

*Die bei Albruck über das Albtal führende Naturstein-Bogenbrücke der Eisenbahn ist ein technisches Kulturdenkmal. Denkmalwürdig ist sie nicht nur aufgrund ihres Alters (Bauzeit 1855/56) und ihrer großen Spannweite (30 m), sondern auch wegen ihres weitgehend erhaltenen Originalzustands. Trotzdem ist zu erwarten, dass die Brücke demnächst abgebrochen wird, weil der Deutschen Bahn AG ihre Erhaltung aus wirtschaftlichen Gründen nicht zuzumuten ist.*

## Der Bahnbau am Oberrhein und Hochrhein

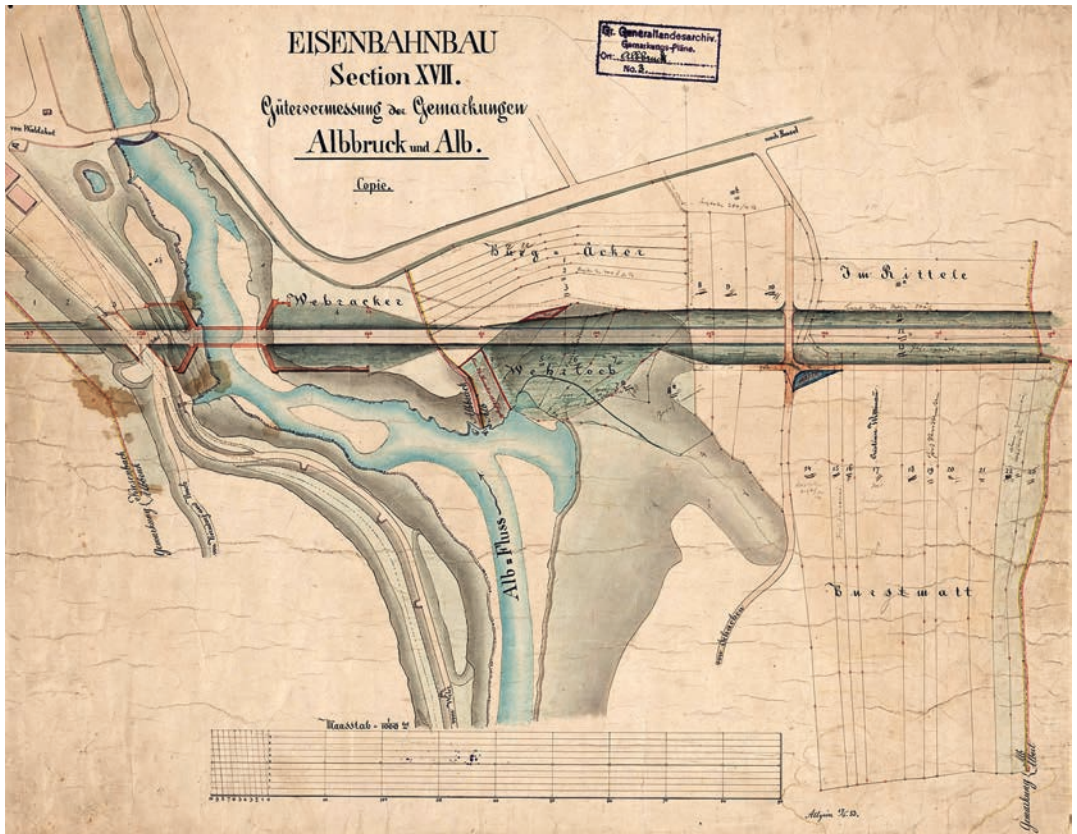
Der Mannheimer Fabrikant Ludwig Newhouse war der Erste, der in seiner Denkschrift vom 22. Juli 1833 den beiden Kammern der Badischen Ständerversammlung einen »Vorschlag zur Herstellung einer Eisenbahn im Großherzogtum Baden von Mannheim bis Basel und an den Bodensee« vorlegte. Knapp fünf Jahre später ließ Großherzog Leopold von Baden mit Zustimmung der Stände im Staats- und Regierungsblatt vom 2. April 1838 verkünden, dass er am 29. März dem »Bau einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizer Grenze bei Basel« auf Staatskosten zugestimmt habe. Noch im gleichen Jahr wurde zwischen Mannheim und Heidelberg mit dem Bau begonnen.

Zehn Jahre später brach 1848 in Baden die Märzrevolution aus und der Weiterbau der Eisenbahn, der inzwischen bis Efringen-Kirchen vorangekommen war, geriet für einige Jahre ins Stocken. Erst im Februar 1855 konnte der erste Zug von Mannheim durch-

gehend bis zum (alten) Badischen Bahnhof im rechtsrheinischen Kleinbasel fahren.

Man war jedoch in der Zwischenzeit im Großherzogtum nicht untätig geblieben: Zum einen war bereits im Juli 1852 nach längeren Verhandlungen mit den Kantonen Basel-Stadt und Schaffhausen zwischen Baden und der Schweizer Eidgenossenschaft ein Vertrag zur »Weiterführung der badischen Eisenbahn über schweizerisches Gebiet« bis nach Konstanz abgeschlossen worden, der am 22. April 1853 in Kraft trat. Zum anderen waren in einem wahren Kraftakt zwischen Dezember 1854 und Ende März 1855 die Schienen und Weichen der gesamten, bis Kleinbasel ausgebauten Strecke umgespurt, sowie der Lokomotiven- und Wagenpark der Staatsbahn von der badischen Breitspur (1600 mm) auf die in den ringsum angrenzenden Staaten üblichen Normalspur (1435 mm) umgerüstet worden.

Mit dem Weiterbau der Strecke entlang des Hochrheins bis an den Bodensee wurde begonnen, als der Badischen Bahnhof in Kleinbasel eröffnet war. Die Bahn erreichte



1853 - Eisenbahnbau Section XVII (Generallandesarchiv Karlsruhe, H Albrück 3, Bild 1)

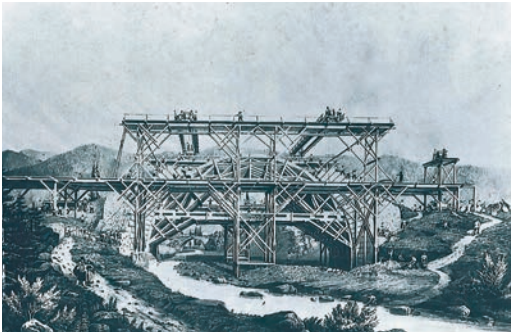
Waldshut Ende Oktober 1856 und endete schließlich in Konstanz Mitte Juni 1863. Bis heute ist sie mit 414 km die längste, durchgehend gebaute Bahnlinie Deutschlands.

Auf diesem Streckenabschnitt am Hochrhein hatten die Ingenieure mit anderen Verhältnissen zu kämpfen als in der flachen Talbene des Oberrheins. Zwischen Mannheim und Basel hatte man reichlich Platz zwischen dem Rheinlauf auf der einen und den Ausläufern des Odenwalds und Schwarzwalds auf der anderen Seite, musste sich dafür aber mit der Querung von zahlreichen Flüssen und Bächen befassen. Dagegen rückten am Hochrhein die Berge des Hochschwarzwalds und Hotzenwalds nahe an den Rhein heran und der Stre-

ckenverlauf musste sich eng an die Windungen des Rheins anlehnen. Zudem waren die querenden Wasserläufe tiefer in die Uferzone des Rheins eingeschnitten und die Brückenbauten gerieten entsprechend aufwendig.

## Der Bau der Alb-Brücke

Etwa 300 m vor dem Bahnhof von Albrück war als einer der größeren Nebenflüsse des Hochrheins die Alb zu überbrücken. Man entschloss sich zum Bau einer massiven Bogenbrücke, die zwischen 1855 und 1856 mit einer Spannweite von etwa 30 m sowie einer lichten Höhe von circa 17 m errichtet wurde.



1855 – Bahnbrücke über die Alb im Bau  
(Foto privat)

Ihr Gewölbe ist annähernd halbkreisförmig gemauert. Die Häupter der Bogensteine bestehen aus bossierten, im Steinschnitt behauenen Granitblöcken, ebenso die Steinlagen des horizontalen Abschlusses sowie die Verzahnungen mit den Flügelwänden und deren Umrandungen. Die Zwickel der Stirnwände sind in zwei- und dreilagigen Schichten aus kleinformatigem, bossiertem Kalkstein gemauert. Die Füllung der Flügelwände besteht dagegen aus aus großen, polygonalen Steinblöcken, die als Zyklopenmauerwerk versetzt sind. Als oberster Abschluss der Stirnwände liegt auf einer Reihe geschweiffter Steinkonsolen ein profiliertes Gesims, auf dem heute die (guss-?)eisernen Pfosten eines Geländers befestigt sind. Auf einer zeitgenössischen Abbildung sowie auf einem alten Foto aus der Zeit um 1860 ist zu erkennen, dass anstelle des eisernen Geländers dort zunächst eine steinerne Brüstungsmauer stand.

Der optische Eindruck des neuen Bauwerks muss nicht nur wegen seiner Größe beeindruckend gewesen sein – boten doch die verwendeten

Steinarten durch ihre verschiedenen Formate, die Farbunterschiede und durch die Steinbearbeitung zugleich ein ästhetisch ansprechendes Bild.

## Die Bedeutung der Alb-Brücke

Seit dem Jahr 2006 ist die Alb-Brücke als Kulturdenkmal im Sinne § 2 DSchG erfasst.

Zur Begründung wird neben ihrem vergleichsweise hohen Alter (150 Jahre) sowie ihrer Bedeutung innerhalb der Entwicklung der badischen Eisenbahn vor allem ihr guter Überlieferungszustand, das heißt: ihre weitgehende Originalität herangezogen.

Zählt man die in Baden-Württemberg heute noch stehenden Gewölbebrücken aus der Zeit zwischen 1840 und 1860 mit einer Lichtweite größer als 10 m zusammen, so kommt man auf neun Bauwerke. Darunter sind so prominente Brücken wie das Enzviadukt bei Bietigheim oder die Neckarbrücke bei Ladenburg. Keine dieser alten Bogenbrücken erreicht allerdings die Lichtweite der Albbrücke – weder die Neckarbrücke, deren sieben flache Einzelbögen je maximal 27 m Lichtweite haben,



1856 – Bahnbrücke über die Alb nach ihrer Fertigstellung  
(Foto privat)



2016 – Bahnbrücke, Zustand vor dem Abbruch  
(Foto: Stephan Späth)

## Das Genehmigungsverfahren zum Abriss des technischen Kulturdenkmals

Mit der Feststellung der Denkmaleigenschaft ist zugleich die Erhaltungsforderung des Kulturdenkmals (KD) verbunden. Da jedes KD zu seiner Erhaltung einen kontinuierlichen Bauunterhalt erfordert, sind der im Gesetz verankerten Erhaltungsforderung vom Gesetzgeber Schranken gesetzt. Zentralbegriff ist die finanzielle Zumutbarkeit der Erhaltung. Der Nachweis der Unzumutbarkeit des voraussichtlichen Erhaltungsaufwandes obliegt dem Denkmaleigentümer. Zur dessen finanzieller Entlastung – aber auch um die Höhe seiner Belastung zu reduzieren – sind vom Gesetzgeber einerseits Zuschüsse aus (Denkmal-)Fördermitteln, andererseits erhöhte Steuerabschreibungen vorgesehen.

Soweit das allgemein übliche Verfahren. Wenn jedoch – wie im vorliegenden Fall der Alb-Brücke – die öffentliche Hand, hier in Form der Deutschen Bahn AG betroffen ist, gelten etwas andere Regeln. An die Stelle der Unteren (Landratsamt Waldshut-Tiengen) oder Höheren Denkmalschutzbehörde (Regierungspräsidium Freiburg), die im Regelfall die gebotene Abwägung der Zumutbarkeit vornehmen, tritt im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens das Eisenbahnbundesamt (Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart). Diese Bundesbehörde beschließt nach Anhörung aller Träger öffentlicher und privater Belange, wie der Vorhabenträger (DB Netz AG) das Abriss- und/oder Neubauverfahren durchzuführen hat.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 27.7.2016 kommt zu dem Ergebnis, dass das KD abgebrochen und durch einen Neubau ersetzt werden kann. Zur Begründung wird angeführt, dass die anstehenden Instandset-

noch das Enzviadukt mit seinen 21 Einzelbögen von »nur« je etwa 11,5 m Lichtweite.

Legt man die gleichen Kriterien an Gewölbebrücken aus der Zeit nach 1860 an, so stehen in Baden-Württemberg ebenfalls noch neun Bauwerke, darunter die Gutachbrücke der Schwarzwaldbahn südöstlich Titisee-Neustadt oder die Neckarbrücke bei Bad Cannstatt. Der große Stützbogen der Gutachbrücke von 1900 hat eine Lichtweite von 64 m, die vier Bögen der Neckarbrücke von 1915 spannen je 54 m weit.

Zwischen diesen Konstruktionen des frühen 20. Jahrhunderts und der Alb-Brücke liegt ein Zeitraum von fast 40 Jahren – im 19. Jahrhundert eine ganze Welt: Die neuen, größeren Lichtweiten waren den Fortschritten in der Bautechnik, in der Materialprüfung und in der Theorie der Statik zu verdanken. Mit dem Aufkommen des Zements (Romanzement bei Leube/Ulm ab 1838, Portlandzement bei Brunckhorst & Westfalen/Buxtehude 1850) und der Entwicklung des eisenbewehrten Betons (Monier-Patente ab 1867) war die Blütezeit der traditionellen Steingewölbebrücken vorüber.

zungs-, die Umbau- und die künftigen Erhaltungsaufwendungen zu erheblich höheren Kosten führen werden, als dies ein kompletter Neubau erwarten lässt. Zudem sei mit einer Instandsetzung des KD das Ziel einer normkonformen Elektrifizierung und der Ausbau der Zweigleisigkeit der Hochrheinstrecke nicht erreichbar.

Das Regierungspräsidium Freiburg hat daher dem Abbruchgesuch der DB Netz – trotz bestehender Bedenken – zugestimmt.

## Nachruf ■

Sollte es tatsächlich zum Abbruch der Bogenbrücke über die Alb kommen, wäre aus der Sicht der Badischen Heimat ein Nachruf angebracht, der den Verlust eines bedeutenden technischen Kulturdenkmals aus der Frühzeit der Großherzoglich Badischen Eisenbahn würdigt. Aber es sollte auch ein kritischer Nachruf sein, der die Schwachpunkte dieses Planfeststellungsverfahrens und ähnlicher Abwägungsverfahren in Sachen Denkmalschutz aufzeigt.

Ein kritischer Punkt in auf die Deutsche Bahn bezogenen Planfeststellungsverfahren ist, dass es zur Minderung der zumutbaren Instandsetzungskosten keine Zuschüsse aus Denkmalpflegemitteln geben darf, da sich die öffentliche Hand verständlicherweise nicht selbst bezuschussen will.

Weil die Deutsche Bahn zudem keine steuerlich erhöhten Abschreibungen vornehmen kann, fällt ein zweiter, bei privaten und nicht-öffentlichen Denkmaleigentümern üblicher, wichtiger »Baustein« der Denkmalförderung aus.

Der Ausfall der direkten und indirekten Denkmalförderung wird noch verschärft durch die Förderpraxis des Bundes, der als

Bahn-Haupteigentümer nur den Neubau (von Brücken), nicht jedoch die Instandsetzung (von Kulturdenkmälern) fördert.

Ein weiterer, schwieriger Punkt ist die Auswahl der Gutachter. Da für den Vorhabenträger die freie Wahl eines Gutachters vorgesehen ist, wird bei der Deutschen Bahn nicht selten auf eigene Fachingenieure zurückgegriffen oder auf externe Ingenieurbüros, die häufiger mit der DB zusammenarbeiten. *Honi soit qui mal y pense*. Die Denkmalpflege ist daher von Fall zu Fall gezwungen, aus dem eigenen Gutachteretat ein Gegen-Gutachten erstellen zu lassen.

Was wäre zugunsten der Erhaltung von technischen Kulturdenkmälern sinnvoll?

- Änderung der Förderpraxis des Bundes, d. h. im Konfliktfall zumindest gleichrangige Förderung von Neubau- und Instandsetzungsvorhaben.
- Vorrangige Wahl externer Gutachter, im Konfliktfall die Hinzuziehung eines unabhängigen Zweit-Gutachters.
- Anrechnung bzw. Aufrechnung des vernachlässigten Bauunterhalts bei KD, die bis zum Konfliktfall ein »angemessenes« Alter erreicht haben (z. B. Bauwerke vor 1945, z. B. Bauwerke älter als 50 Jahre oder ähnliche Altersgrenzen).



Anschrift des Autors:  
Ulrich Boeyng  
Südring 19  
76773 Kuhardt  
boeyng@t-online.de