

STADTHEIMATPFLEGE WÜRZBURG 2017

SHP 2017 – 10 Bahnbrücke über den Heigelsbach

Würzburg, den 25. November 2017

Die Heigelsbachbrücke als historisches Denkmal Gutachten Dr. Hans Steidle Heimatpfleger der Stadt Würzburg

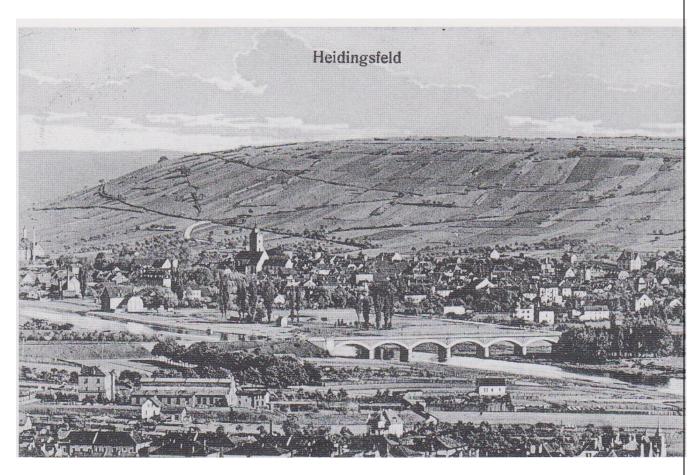


Von der alten Eisenbahnarchitektur, die mit dem Anschluss Würzburgs an das bayrische Eisenbahnnetz verbunden war, ist in Würzburg nur noch wenig aus der Entstehungszeit erhalten. Der Stadtteil Heidingsfeld, bis 1930 eine selbständige Stadtgemeinde allerdings weist noch drei relevante Originalbauten auf, dem Ostbahnhof, dem Westbahnhof und der Heigelbachbrücke.

Würzburg wurde 1854/5 fand Anschluss an die bayerische Nordbahn, wozu an der Theaterstraße der Alte Bahnhof errichtet wurde. Der Sackbahnhof wurde nur bis 1869 genutzt, als der neue Hauptbahnhof am heutigen Platz, am Ende der erst noch geplanten Kaiserstraße, als moderner Durchgangsbahnhof entstand. Immerhin hatte Würzburg mit den Eisenbahnstrecken nach Treuchtlingen und Heilbronn/Stuttgart ein wesentlich stärkeres Zugaufkommen zu bewältigen, was mit dem Alten Bahnhof nicht mehr möglich war. Bei Gebäude waren als Paläste des Industriezeitalters sehr repräsentativ und in historisierendem Stil ausgestaltet worden und wurden am 16. März 1945 zerstört und später völlig niedergelegt.

Um den Anschluss an die beiden erwähnten neuen Bahnstrecken zu erhalten, musste nach Süden abzweigend ein neuer Gleiskörper in einem weiten östlichen Bogen um die noch von Bastionen umgürtete Stadt gelegt werden, die etwas nördlich von Heidingsfeld über den Main geführt werden sollte. Die Eisenbahnbrücke Würzburg-Süd wurde 1864 erbaut und überspannte in sechs Bögen den Main. Es handelte sich um eine gut in die Flusslandschaft integrierte Brücke und stellte die erste Mainbrücke im heutigen Würzburger Stadtgebiet dar, die nach der Alten Mainbrücke errichtet wurden. Am 31. März 1945 wurde sie kurz vor dem Kriegsende gesprengt und dadurch der Eisenbahnverkehr wesentlich gestört.. Ab 3. September 1945 war ein einspuriger Betrieb wieder möglich, kurz darauf wurde sie als eine Eisenkonstruktion wiederhergestellt.

Um den Anschluss an die beiden erwähnten neuen Bahnstrecken zu erhalten, musste nach Süden abzweigend ein neuer Gleiskörper in einem weiten östlichen Bogen um die noch von Bastionen umgürtete Stadt gelegt werden, die etwas nördlich von Heidingsfeld über den Main geführt werden sollte. Die Eisenbahnbrücke Würzburg-Süd wurde 1864 erbaut und überspannte in sechs Bögen den Main. Es handelte sich um eine gut in die Flusslandschaft integrierte Brücke und stellte die erste Mainbrücke im heutigen Würzburger Stadtgebiet dar, die nach der Alten Mainbrücke errichtet wurden. Am 31. März 1945 wurde sie kurz vor dem Kriegsende gesprengt und dadurch der Eisenbahnverkehr wesentlich gestört.. Ab 3. September 1945 war ein einspuriger Betrieb wieder möglich, kurz darauf wurde sie als eine Eisenkonstruktion wiederhergestellt.



Der Westbahnhof wurde 1866 errichtet und befindet sich in der Nähe der Trennung beiden historischen Bahnstrecken nach Treuchtlingen und Stuttgart. Der Bahnhof liegt an der 1864 geplanten "Frankenbahn" nach Heilbronn und Stuttgart und umfasst das noch bestehende Empfangsgebäude, das privat genutzt wird. Genau zwischen beiden Bahnstrecken wurde ein modernes Stellwerk errichtet. Die Frankenbahn entwickelte sich aus drei unterschiedlichen Teilen: dem Abschnitt zwischen Stuttgart und Heilbronn von 1844bis 1848 und der badischen Strecke 1862 bis 1866 von von Heidelberg über Osterburken nach Würzburg.

Der Ostbahnhof wurde 1864 zwei Jahre früher als der Westbahnhof an der Bahnstrecke Würzburg-Treuchtlingen errichtet und wies früher eine Verladestation für den Güterverkehr auf. Das repräsentative Empfangsgebäude, das dem Personenverkehr diente, wurde saniert und dient heute privater gewerblicher Nutzung und Wohnung. wird privat bewohnt und gewerblich genutzt. Ende der 1980er Jahre endete die Nutzung als Bahnhof, zu dem bis Juni 2001 führte die Straßenbahnlinie 3 führte. Der Ostbahnhof ist auch als geschütztes Denkmal eingetragen. Das Hauptgebäude wird gewürdigt als spätklassizistischer und "zweieinhalbgeschossiger Walmdachbau mit eingeschossigen Seitenflügeln", errichtet aus Sandsteinquadern und verziert mit einer sparsamen Gliederung, der an der Gleisseite eine originale Perronüberdachung auf Holzsäulen, Sandstein-

quaderbau mit sparsamen Gliederungen. Das spätklassizistische, ebenso zurückhaltend gegliederte Nebengebäude weist nur ein Geschoss und ein Satteldach auf. Die erhaltene Laderampe zeigt, dass hier die Güter auf die Züge verladen wurden.



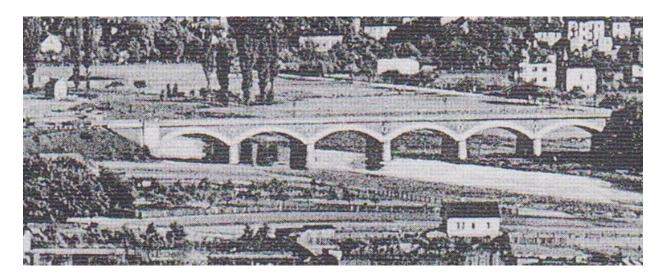
Die Strecke Würzburg Treuchtlingen entstand in drei Anschnitten, der am Strecke von Ansbach nach Gunzenhausen von 1859, der am 1. Juli 1864 eröffneten Strecke von Würzburg nach Ansbach und der 1869 angefügten Strecke von Gunzenhausen nach Treuchtlingen.



Die Heigelbachbrücke wurde wahrscheinlich 1864 mit drei Rundbögen über dem Bachlauf des Heigelsbachs errichtet,. der aus dem Zusammenfluss von Fuchsstadter Bach und Reichenberger Bach entsteht, durch Heidingsfeld führt und in den Main mündet. In dem Städtchen wird er wegen der längs laufenden Schutzmauern auch "Zwischengemäuerbach" genannt, über den eine Brücke und auf je auf einem Bögen zweimal die mittelalterliche Stadtmauern führen.

Der Bach wurde früher durch den mittleren Brückenbogen geführt, heute ist er kanalisiert und überbaut wurde. Der westliche Bogen dient als Fußgängerunterführung, der mittlere dem Verkehr Richtung Eisenbahnstraße und der östliche Boden dem Verkehr zur Hedanstraße. Nicht nur die Tatsache, dass mit der Eröffnung der Strecke nach Ansbach 1864 die Heidingsfelder Eisenbahnbrücke und der Ostbahnhof fertiggestellt waren, spricht für die gleichzeitige Errichtung der Heigelsbachbrücke. Die Brücke ist wie der Heidingsfelder Bahnhof aus Sandsteinguadern erbaut, Brückenbögen werden durch Randsteine dekorativ gegliedert und wirken wie eine elegante Arkadenführung zwischen, die den Bahndamm unterbricht. Die alte Fotografie von Heidingsfeld und der Heidingsfelder Eisenbahnbrücke legt die Annahme nahe, dass die kleinere Heigelsbachbrücke nach dem deren Vorbild oder in deren Stil errichtet wurde. Dies passt wiederum zu der Tatsache dass Bahnhöfe und Brücken beim staatlichen Eisenbahnbau von deren Architekten und Ingenieuren in einem typischen und abgestimmten Stil geplant und erbaut wurden.





Alles deutet darauf hin, dass die Heigelsbachbrücke tatsächlich mehr als 150 Jahre alt ist und auf die originale Bauzeit der Treuchtlinger Bahnstrecke zurückgeht. Vor diesem Hintergrund wegen ihrer baulichen und formalen Qualitäten halte ich es für wichtig, diese Brücke zu erhalten und zu schützen. Sie gehört mit den beiden Heidingsfelder Bahnhöfen zu einem verkehrsgeschichtlichen Ensemble des historischen Schienenverkehrs, das mehr als 150 Jahre alt ist. Gegenwärtig wird die Eisenbahnstrecke von Würzburg nach Stuttgart für den ICE-Verkehr ertüchtigt. Nicht nur von der Agenda 21 Würzburg wird die Wiedereröffnung eines der beiden Heidingsfelder Bahnhöfe für den ÖPNV mittels der Deutschen Bahn verlangt. Hinzu kommt, dass es sich bei den drei Bauwerken, die man im Zusammenhang sehen muss, um Funktionsbauten handelt, die ästhetisch ausgewogen und proportioniert gestaltet sind.

Aus Sicht des Stadtbilds und als typische Denkmäler des frühen Massenverkehrs sind nicht nur die beiden Bahnhöfe Heidingsfelds, sondern auch die sie verbindende Heigelsbachbrücke unbedingt erhaltenswert. Deswegen sollte die Brücke als Denkmal geschützt werden.

Würzburg, den 25. November 2017

Dr. Hum Stidle

Heimatpfleger der Stadt würzburg

Verwendete Quellen

https://de.wikipedia.org/wiki/Liste der Baudenkmäler in Würzburg-Heidingsfeld

https://de.wikipedia.org/wiki/Frankenbahn

https://frankenbahn.wordpress.com

https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke Treuchtlingen-Würzburg

http://wuerzburgwiki.de/wiki/Bahnlinie Würzburg-Treuchtlingen

http://www.wuerzburgwiki.de/wiki/Bahnhof Würzburg-Heidingsfeld Ost

http://wuerzburgwiki.de/wiki/Bahnhof Würzburg-Heidingsfeld West

https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhöfe in Würzburg