

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 639

Seite: 1

Das nachfolgend beschriebene und gekennzeichnete Objekt wird gemäß § 3 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 u. 2 und § 1 des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz - DSchG NW) in die Denkmalliste der Stadt Bochum eingetragen.

KARTEINUMMER:

Teil der Denkmalliste: **A**
Lfd.Nr. im o.a. Listenteil: **639**

KURZBEZEICHNUNG:

Eisenbahnbrücken im Gleisdreieck der Bochumer Innenstadt

Hinweis: Bei den "Eisenbahnbrücken im Gleisdreieck" handelt es sich um die Brückenbauwerke Nr. 1 - 7, die jeweils als Einzelobjekt unter den lfd. Nrn. A 638 - 644 eingetragen wurden.

Denkmalumfang:

Eisenbahnbrücke Herner Straße (Nr. 2), mit den unmittelbar angrenzenden Stützmauern (Abgrenzung siehe Beschreibung und Planunterlagen)

LAGE:

- Straße: Herner Straße (2)
- Gemarkung: Bochum
- Flur: 3
- Flurstücke: 327 tlw. und 280 tlw.

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 639

Seite: 2

Nähere Beschreibung des Objektes:

Die Bochumer Innenstadt ist von einem Gleisdreieck umgeben, das ab 1860 bedingt durch den wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt entstanden ist. Die hier betroffene Eisenbahnbrücke liegt in dem am 15.10.1874 eröffneten, nordöstlich der Innenstadt verlaufenden Streckenabschnitt der ehemaligen Rheinischen Eisenbahn von Gelsenkirchen-Wattenscheid bis Bochum-Nord. Jenseits des Nordrings gelegen, folgen in kurzem Abstand mehrere Brückenbauwerke aufeinander. Es handelt sich in der Reihenfolge von West nach Ost um folgende Brückenbauwerke: Dorstener Straße (1), Herner Straße (2), Schillerstraße (3), Umlandstraße (4), Kortumstraße (5), Bergstraße (6) und Castroper Straße (7). Die Brücken Herner Straße (2), Umlandstraße (4) und Kortumstraße (5) sowie die Brücken Schillerstraße (3) und Bergstraße (6) sind jeweils baugleich. Abweichend hiervon sind die Brücken Dorstener Straße (1) und Castroper Straße (7) konstruiert.

Herner Straße (2)

Bei der Eisenbahnbrücke über die Herner Straße handelt es sich um eine genietete Vollwandträger-Bogenbrücke aus Stahl mit oben liegender, aufgeständerter Fahrbahn-
tafel. Sie wurde nach Plänen der Bauabteilung der Königlichen Eisenbahndirektion Essen von 1912 errichtet. Die 8 segmentförmigen Bögen mit parallel verlaufendem Ober- und Untergurt sind paarweise zusammengefasst, die Bogenpaare, bedingt durch die leichte Schiefstellung der Brücke zur Straße, versetzt angeordnet. Die Fußgelenke sind als Kipplager ausgebildet. Die Fußplatten ruhen auf quadratischen Betonwiderlagern. Die straßenseitigen Auskragungen der Brücke werden von segmentbogigen Konsolen getragen, die vor Kopf mit einem schmalen, gewellten Blech versehen sind. Die darüber verlaufenden, schlichten Eisengeländer sind sparsam mit jugendstilhaften Applikationen verziert.

Die Widerlagerwände wurden mit einem bossierten Quadermauerwerk aus Naturstein verkleidet. Ein schmaler Streifen unterhalb der Widerlager ist verputzt. Breite, hohe Pfeilervorlagen kennzeichnen die nördliche Brückenansicht. Wie die angrenzenden kurzen Stützmauern sind sie mit Naturstein verkleidet. Auf der Südseite verlaufen die Stützmauern straßen- bzw. bahndammbegleitend (Abgrenzung s. Lageplan).

Wesentliche charakteristische Merkmale:

Die oben beschriebene Eisenbahnbrücke ist bedeutend für die Stadt Bochum, weil sie besonders anschaulich die Entwicklung ihrer Wirtschafts-, Verkehrs- und Stadtentwicklungsgeschichte dokumentiert.

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 639

Seite: 3

Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts begünstigten die nach Norden vordringende Industrie und der ab den 1860er Jahren beginnende Bau der Eisenbahn die Entwicklung der Stadt. Der Bergbau stand zunächst im Mittelpunkt der wirtschaftlichen Entwicklung. Schon bald folgten die Eisenindustrie und der Maschinenbau. Lagen die ersten Zechen noch im Süden der Stadt, entstanden mit dem weiteren Vorrücken der Abbaugrenze auch im Norden Zechenbetriebe, oftmals mit umfangreichen Nebengewinnungsanlagen. An der Ausfallstraße nach Essen, der heutigen Alleestraße, entstand 1842 der spätere Bochumer Verein für Gussstahlfabrikation, der für die weitere Entwicklung der Bochumer Industrie entscheidend war.

1870/71 wurde die günstige Entwicklung Bochums wie des Ruhrgebietes überhaupt durch den deutsch-französischen Krieg unterbrochen und nach einer kurzen Aufschwungphase folgte 1873 eine schwere Wirtschaftskrise. Bis zum ersten Weltkrieg schwankte die Konjunktur, wobei jedoch die positiven Phasen überwogen.

Ohne Hafenanschluss war die Stadt auf den Transport per Bahn oder Straße angewiesen. Der Eisenbahnbau begann 1860, als Bochum über Witten durch eine Stichbahn an die Bergisch-Märkische Eisenbahnlinie zwischen Düsseldorf, (Wuppertal)-Elberfeld und Dortmund angeschlossen wurde. Im Südwesten, an der Grenze zur Gemeinde Wiemelhausen, legte man den Bahnhof Bochum-Süd, auch Bergisch-Märkischer Bahnhof genannt, an. Von hier konnten ab 1862 auch (Essen)-Steele und Duisburg erreicht werden. Die Stadt entwickelte sich demzufolge zunächst nach Süden. Dort stieß die Bebauung aber bald an die dort verlaufende Bahnlinie.

Im Westen erreichte die Bergisch-Märkische Bahn 1867 von ihrem Bochumer Bahnhof aus das Gussstahlwerk Bochumer Verein und die Zeche Präsident (sog. Gussstahlstrecke) und bald darauf die Zechen der späteren Gemeinde Wanne-Eickel. Sie verhinderte damit vorerst auch eine Ausdehnung der Stadt in diese Richtung. Später entstanden jenseits dieser Bahnlinie in Zusammenhang mit dem Bochumer Verein überwiegend Arbeiterquartiere.

Nachdem die Bergisch-Märkische Bahn im Süden und Westen Grenzen gesteckt hatte, konnte sich die Stadt nur noch nach Norden und Osten ausbreiten. Bereits 1874 entstand hier jedoch eine Linie der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, die von Gelsenkirchen-Wattenscheid über Bochum-Präsident und Bochum-Nord nach Langendreer führte und in deren Verlauf die hier in Rede stehenden Eisenbahnbrücken liegen. 1874 wurde der Bahnhof Nord, der sog. Rheinische Bahnhof, in Betrieb genommen. Die Strecke diente in erster Linie dem Gütertransport. Zahlreiche Zechen, darunter die Zechen Centrum, Holland 3/4, Fröhliche Morgensonne, Hannover II, Carolinenglück und Präsident sowie andere Industrieunternehmen wie das Bochumer Gussstahlwerk und die Victoria-Brauerei erhielten Anschlussgleise.

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 639

Seite: 4

Mit Verstaatlichung der Privatbahnen um 1880 gingen auch die Rheinische und die Bergisch-Märkische Eisenbahn in preußisches Eigentum über. Nach Verknüpfung der Strecken entstand im Ruhrgebiet zum ersten Mal eine direkte Verbindung zwischen dem mittleren Ruhrgebiet mit dem Rangierbahnhof in (Herne-) Wanne-Eickel und dem südöstlichen Revier mit den Rangierbahnhöfen (Bochum-) Langendreer und Hagen. Die Ballung von Industriebetrieben im Bochumer Nordwesten und in den angrenzenden Orten führte zu einer hohen Frequentierung der Rheinischen Bahnlinie wie auch der Gussstahlstrecke. Mit steigendem Güterverkehrsaufkommen wurde das vorhandene Streckennetz nach und nach mehrgleisig ausgebaut.

Die Stadt Bochum entwickelte sich zunächst innerhalb des sich durch die Linien der Bergisch-Märkischen und der Rheinischen Bahn bildenden Gleisdreiecks. Nach und nach wurden die Gleise der Eisenbahnlinien in der Stadt auf Dämme verlegt, um die Verkehrssituation im innerstädtischen Bereich zu verbessern und Verkehrsstau an den Schranken zu beseitigen. Nachdem man 1937/38 die Gussstahlstrecke hochgelegt hatte, war die Innenstadt endgültig auf allen Seiten durch Bahndämme abgeriegelt. Im Zuge dieser Veränderungen entstanden kurz vor dem ersten Weltkrieg die o.g. Brückenbauwerke mit Ausnahme der Brücke Dorstener Straße.

Die Brücke über die Dorstener Straße wurde erst später mit dem Umbau des Personenbahnhofs Präsident, der zwischen dem Güterbahnhof Präsident und der Dorstener Straße lag, sowie der gleichzeitigen Tieferlegung dieser Straße zum unabhängigen Betreiben von Straßen- und Bahnverkehr errichtet. Die Arbeiten begannen 1922 und endeten infolge Unterbrechung während der Besatzungszeit erst 1925.

Das genannte Brückenbauwerk ist unmittelbar Ausdruck der geschilderten Bochumer Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte wie auch der Stadtentwicklung.

Die Eisenbahnbrücke dokumentiert ferner in anschaulicher Weise die Vielfalt des Brückenbaus in Eisen. Ihre Konstruktion entspricht zwar dem damaligen Stand der Technik. Sie zeichnet sich jedoch durch einen hohen Gestaltwert und besondere Augenfälligkeit aus.

Für eine Erhaltung und Nutzung dieses Brückenbauwerks sind wissenschaftliche, und zwar insbesondere wirtschafts-, verkehrs- und stadtentwicklungsgeschichtliche Gründe zu nennen. Auf die o. g. Ausführungen wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Die betreffende Brücke ist zudem überaus stadtbildprägend und hat für die stadteinwärts führende Straße eine Art Torfunktion. Sie vermittelt bauliche Vielfalt und macht die städtebauliche Situation unverwechselbar, so dass für eine Erhaltung und Nutzung des Bauwerks auch städtebauliche Gründe zu nennen sind.

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 639

Seite: 5

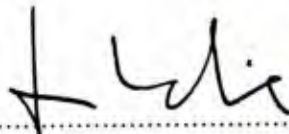
Verwendete Literatur und Quellen:

- *KunstLichtTore Bochum, Hrsg. Stadt Bochum, 5/2006*
 - *Swoboda, Rolf, Vogelsang, Harald, Klee, Wolfgang, Die Eisenbahn in Bochum, DGE G Medien GmbH, Hövelhof 2007*
 - *Wolcke, Irmtraud-Dietlinde, Die Entwicklung der Bochumer Innenstadt, in: Schriften des Geographischen Institutes der Universität Kiel, Bd. XXVIII, Heft 1, Kiel 1968*
 - *Stadtarchiv Bochum, Akte Nr. B 1653*
-

Datum der Eintragung: 16. Januar 2009

STADT BOCHUM

Die Oberbürgermeisterin
Im Auftrage



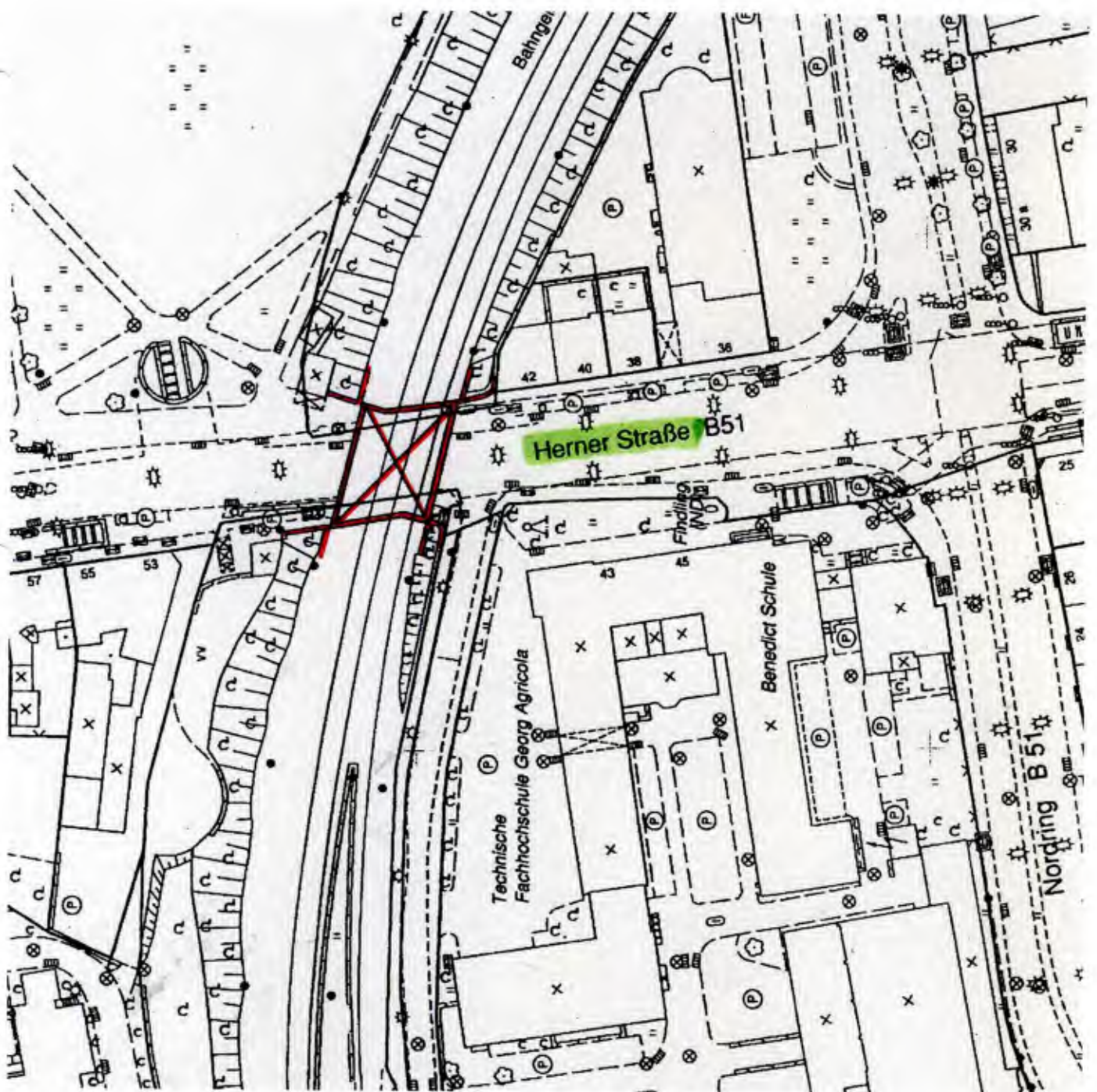
Jens Hendrix

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 639

Seite: 7

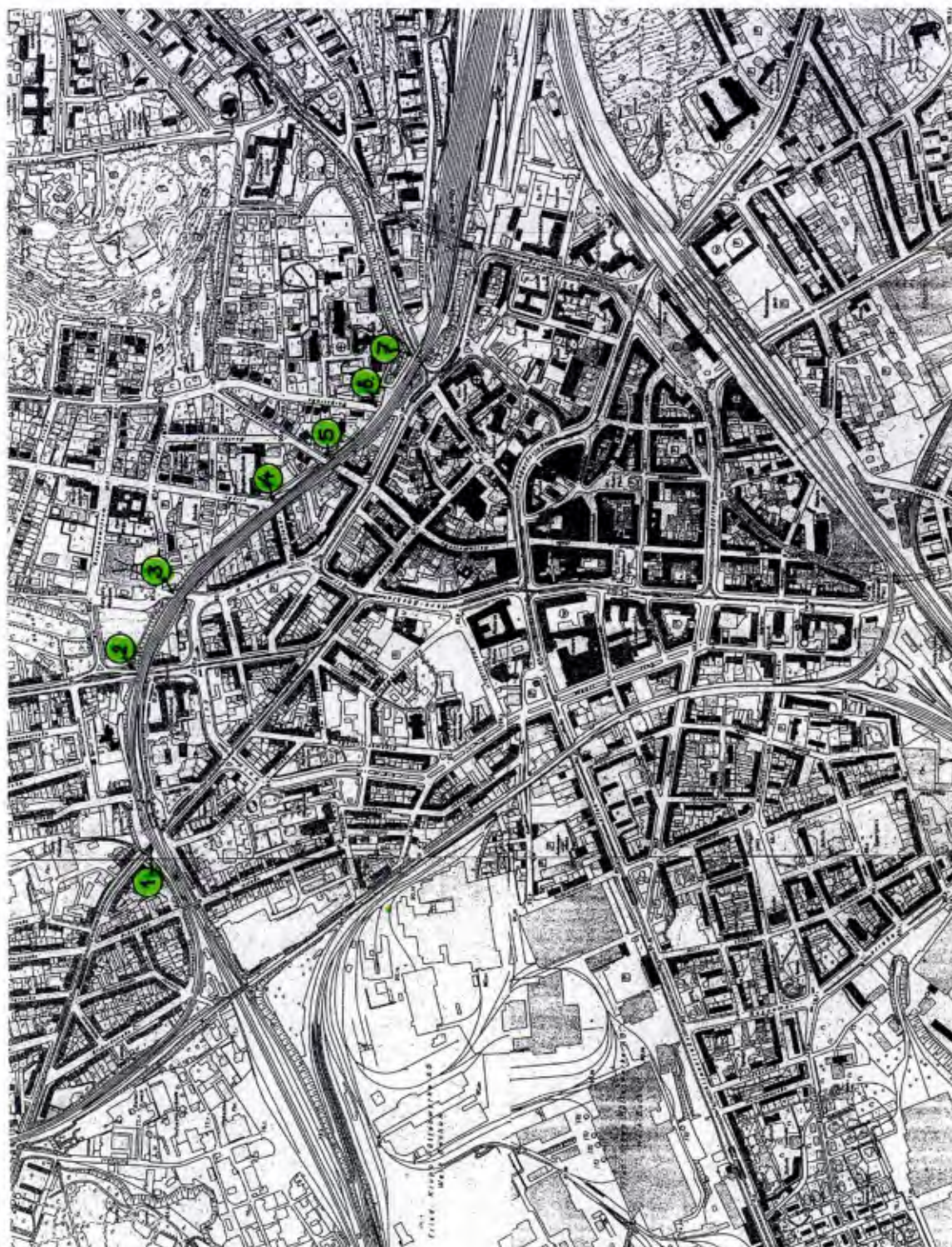
LAGEPLAN:



DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 639

Seite: 7 a



DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 639

Seite: 8

FOTO:

