

**Betreff:**

**Abbruch des Baudenkmals Radrennbahn Kellerstraße 4 in Reichelsdorf**

**Entscheidungsvorlage**

**Antrag:**

Die denkmalgeschützte Radrennbahn in Reichelsdorf, Kellerstraße 4, soll zugunsten einer Neubebauung des Grundstücks mit überwiegend Wohnen (Bebauungsplan 4645) abgerissen werden. Zur Erinnerung an den geschichtsträchtigen Ort soll ein kleines Reststück einer Kurve von ca. 30 m erhalten bleiben. Ein Antrag auf Abbruch (Az. D1-2022-194) liegt vor. Der beantragte Abbruch betrifft die bauliche Anlage, d.h. die eigentliche Betonfahrbahn. Sowohl der Wall als auch der Baumbestand sind von diesem Antrag nicht umfasst und können erst mit einer genehmigungsfähigen Neubauplanung zur Beseitigung freigegeben werden.

**Geschichte:**

Die Radrennbahn wurde nach Gründung des „Verein Sportplatz Nürnberg 1903 e.V.“ durch Radsportidealisten im Jahr 1903, als 400 Meter langes Radrennbahn-Oval nach den Plänen des auf den Bau von derartigen Bahnen spezialisierten Leipziger Architekten Richard Ludwig errichtet. Es war die erste nordbayerische Piste. Die Ausführung lag in den Händen des Nürnberger Maurermeisters Mayer.

Im Jahr 1905 wurde mit einem Kostenaufwand von 15.000 Mark eine Holztribüne am Ziel der Rennbahn erbaut. 1921 kaufte der Verein das gesamte Gelände für 50.000 Mark und erweiterte die Stehplätze rund um die Piste. Auch im Innenraum der Radrennbahn konnten nun an großen Renntagen rund 3.000 Zuschauerinnen und Zuschauer Platz finden.

1927 wurde ein Tunnel zum Innenraum erbaut, und 1929 - zum 25. Jubiläum - wurden Badräume, Toiletten und Duschen unterhalb des Tribüneneingangs eingerichtet.

In den Folgejahren wurde bei Umbauarbeiten nicht nur die Deckschicht der Bahn erneuert. Durch bautechnische Untersuchungen (Bohrkernuntersuchungen) wurde nachgewiesen, dass die Deckschicht vollständig erneuert, aber auch die Betontragplatte teilweise vollständig durch eine neue Betonkonstruktion ersetzt wurde.

Die Tragschicht wurde im Zuge der Sanierungsmaßnahmen deutlich verstärkt und war zuletzt wesentlich dicker als die ursprüngliche Tragschicht. Aus den zur Verfügung stehenden Quellen geht nicht eindeutig hervor, ob diese Sanierungs- und Umbaumaßnahmen in den 1960er Jahren die einzigen Erneuerungsarbeiten an der Fahrbahn und dem Unterbau waren oder ob zu weiteren Zeitpunkten Teile der Fahrbahn saniert bzw. erneuert oder ersetzt wurden.

1967 begann eine grundlegende Renovierung der Bahn mit Hilfe des Bayerischen Landessport-Verbandes. In diesem Zuge wurden die historischen Holztribünen abgebrochen und durch ein 1970/71 errichtetes neues Sport-Leistungszentrum mit Gaststätte ersetzt.

Diese Modernisierung in den 1960er Jahren, die aus heutiger Sicht als teils zerstörerischer Eingriff in die historische Bausubstanz bezeichnet werden muss, führte zum Verlust der Zusatzbauten wie Haupttribüne, Umkleideräume, Anzeigetafeln, Zeitmessanlagen etc. und damit zu einer erheblichen Reduzierung der Anschaulichkeit der Bahn. Die historischen Holztribünen aus den Anfangsjahren wurden vollständig entfernt.

Das abnehmende Interesse am Radrennsport führte ab den 1960er Jahren fortgesetzt zu verringerten Zuschauerzahlen. Bereits Mitte der 2010er Jahre war öffentlich bekannt, dass aufgrund des schlechten Zustands der Bahn Renovierungen nötig sind.

In einem im Jahr 2016 erschienenen Buch mit dem Titel „Steherrennen - die Schrittmacher-szene im Portrait“ heißt es über die Bahn in Nürnberg beispielsweise: „Der Beton ist ganz schlecht. Es sind so große Löcher drin, dass die Platten klappern.“ Eine Reparatur der Bahn wurde damals als durch den Verein nicht finanzierbar bezeichnet. Die Einnahmen des Vereins würden gerade einmal zur Aufrechterhaltung des Rennbetriebs reichen. Schon damals wurde deshalb über einen kompletten Abriss der Bahn in Verbindung mit dem Neubau einer kürzeren Bahn diskutiert. Im Jahr 2017 fand das letzte Rennen auf der Radrennbahn statt.

Spätere Maßnahmen, wie der Einbau der Tennisplätze in der Mitte des Ovals haben den Charakter der Anlage weiter stark verändert, so dass die Gesamtanmutung sich immer mehr von der ursprünglichen Radrennbahn entfernt hat.

Der Verein „Sportplatz Nürnberg 1903 e.V.“ beabsichtigt im Nürnberger Südosten ein neues Velodrom zu bauen, das einzigartig in Deutschland sein wird. Ausgestattet mit einer 250 Meter langen Holzbahn nach olympischer Vorschrift soll dieses Velodrom wieder große nationale und internationale Radsport-Events nach Nürnberg holen. Das Velodrom sichert als moderne Wettkampfstätte die Zukunft des Vereins, da Rennen und Training dann witterungsunabhängig stattfinden können - auf der offenen Radrennbahn waren Fahrten nur bei Trockenheit möglich.

Aus diesem Grund hat der Verein das Grundstück mit der Radrennbahn im November 2016 verkauft und der neue Eigentümer hat daraufhin einen städtebaulichen Wettbewerb durchführen lassen, auf dessen Basis ein Bebauungsplanverfahren (B-Plan Nr. 4654) in Gang gesetzt wurde. Die Radrennbahn war zu diesem Zeitpunkt noch nicht als Denkmal erkannt, da sie dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bis dahin nicht bekannt war. Das Bebauungsplanverfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Im Oktober 2021 wurde von einer Bürgerinitiative eine Petition an den Bayerischen Landtag gerichtet, mit dem Ziel, die Anlage zu erhalten.

### **Denkmalschutz:**

Aufgrund der Petition wurde die Radrennbahn im Frühjahr 2022 auf ihre Denkmaleigenschaft überprüft. Die Denkmaleigenschaft wurde nach Überprüfung durch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege erkannt, das Ergebnis am 14. Juni 2022 dem Staatsministerium für Wissenschaft und Kunst mit folgender Begründung mitgeteilt:

*Der im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts einsetzende Siegeszug des sog. Niederrads gegenüber dem Hochrad - als erstes Fahrradwerk für Fahrräder dieser Art in Deutschland gelten die 1884 in Neumarkt in der Oberpfalz gegründeten Express-Werke - führte auch zu einer rasanten Zunahme der Radsportbegeisterung in ganz Europa. Die deutlich höheren Geschwindigkeiten, die mit den neuen Fahrrädern erzielt werden konnten, bedingten auch den Bau eines neuen Bahntyps: Die Rennbahn mit überhöhten Kurven. Einem 1869 in Paris eröffneten Velodrom - die vermutlich erste Rennbahn dieser Art weltweit - folgte eine erste derartige Bahn in Deutschland im Jahr 1880 in München. Kurz vor 1900 besaß „fast jede größere deutsche Stadt eine Radrennbahn“. Zunächst als Erd- und später als Holzbahnen errichtet, wurde ab den 1890er Jahren der Bau von Zementbahnen bevorzugt. Im Jahr 1904, als die Zementbahn am Reichelsdorfer Keller eröffnet wurde, gab es bereits mehr als 30 dieser Betonbahnen im Deutschen Reich.*

*Die von dem Leipziger Architekten Richard Ludwig entworfene Radrennbahn Reichelsdorfer Keller entspricht sowohl in ihren Abmessungen mit 400 Metern Länge und acht Metern Breite*

als auch in ihrer Materialität Zement den damaligen Vorgaben für eine für große Rennen geeignete sog. Bundesbahn. In der idealtypischen Beschreibung einer solchen Bahn heißt es im zeitgenössischen Handbuch der Architektur unter dem Kapitel Fahrradbahnen und Velodrome: „Eine Länge der Fahrbahn von 400 m ist erfahrungsgemäß ein zweckmäßiges Mittelmaß“ und bzgl. der Fahrbahnbefestigung: „Am vorteilhaftesten, allerdings auch am teuersten dürften sich Zementfahrbahnen bewähren“.

Mit einer Kurvenüberhöhung von 47° wies die Nürnberger Rennbahn eine fahrbahntechnische Besonderheit auf, die der gleichzeitigen Nutzung als Motorradrennbahn geschuldet war. Diese - Ingenieurs- und bautechnisch höchst anspruchsvolle - Überhöhung mit über sechs Metern in beiden Kurven war eine der steilsten Überhöhungen ihrer Zeit und ermöglichte Geschwindigkeiten bis zu 120 km/h und damit auch Motorradrennen. Auf dem Reichelsdorfer Keller wurden bereits am Eröffnungstag Motorradrennen gefahren. Damit gehört die Bahn zu den frühesten ausgeführten Motorradrennbahnen in Deutschland; neben der Nürnberger Bahn gab es solche Bahnen lediglich in Berlin, Magdeburg, Leipzig und Ludwigshafen.

Die 1904 errichtete Rad- und Motorradrennbahn Reichelsdorfer Keller in Nürnberg ist die letzte erhaltene Zementbahn ihrer Zeit in Europa. Ähnliche, jedoch durchwegs jüngere Bahnen haben sich nur in Zürich (Radrennbahn Oerlikon, Stahlbeton, 1912), Rüsselsheim (Opel-Rennbahn, Beton, ruinös, 1919), Prag (Beton, 1941) und Bielefeld (Beton, 1953) erhalten. Die in ihrer bauzeitlichen Ausführung und Materialität - lediglich die oberste Asphaltsschicht wurde, vermutlich in den 1960er Jahren, erneuert - nahezu unverändert überkommene Nürnberger Rad- und Motorradrennbahn besitzt demnach neben ihrer sportgeschichtlichen vor allem eine architektur- und technikgeschichtliche Bedeutung.

Mit Zuschauerzahlen von bis zu 18.000 Menschen bedeuteten die Rennen, darunter zahlreiche deutsche Meisterschaften in Rad- und Motorradrennwettbewerben, eine willkommene und gerne genutzte Bühne für die zahlreichen Fabrikate der international bedeutenden Fahrrad- und Motorradstadt Nürnberg. Gerade in den 1920er Jahren galt die Stadt als Hochburg der deutschen Motorradproduktion, hier „war das Interesse am Motorsport besonders groß und alle „Größen des Bahnsports“ gaben sich wie vordem I. Weltkrieg in Nürnberg-Reichelsdorf ein „Stelldichein“, um bei den Rennen [...] dabei zu sein.“. Wie wichtig die Veranstaltungen auf dem Reichelsdorfer Keller genommen wurden, zeigt u.a. die Tatsache, dass die Anlage auch während der beiden Weltkriege nahezu lückenlos genutzt wurde; noch am 28. Juni 1944 trug man hier die deutschen Kriegsradsportmeisterschaften aus. Erst im Jahr 2017 fand das letzte Rennen auf der Radrennbahn statt. Die Radrennbahn Reichelsdorfer Keller weist somit auch eine stadtschichtliche Bedeutung auf.

Die o.g. Modernisierung in den 1960er Jahren führte zum Verlust der Zusatzbauten wie Haupttribüne, Umkleideräume, Anzeigetafeln, Zeitmessanlagen etc. und damit zu einer erheblichen Reduzierung der Anschaulichkeit der ehemaligen Radrennbahn als Gesamtanlage und großstädtische Wettkampfstätte der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg.

Die Radrennbahn ist somit ein Baudenkmal.

Eine Konkretisierung durch das Landesamt erfolgte am 26. September 2022:

„Als Austragungsort zahlreicher deutscher und auch internationaler Meisterschaften in Rad- und Motorradrennwettbewerben bot die Fahrbahn die ideale Bühne für sämtliche Fabrikate der zu dieser Zeit weit über Deutschland hinaus bedeutenden Fahrrad- und Motorradmetropole Nürnberg. Die im Jahr 1904 errichtete Betonpiste entspricht in ihren Abmessungen (400 Meter Länge / acht Meter Breite) exakt den seinerzeitigen Vorgaben für eine auch für große nationale sowie internationale Rennen geeignete sog. Bundesbahn. Auch in ihrer Ausführung als Zementbahn – die am besten geeignete, aber auch teuerste Version einer solchen Piste – erfüllt sie die idealtypische und im zeitgenössischen Handbuch der Architektur als am vorteilhaftesten gepriesene Bauart für eine solche Fahrbahn. Darüber hinaus weist die Fahrbahn des Reichels-

*dorfer Kellers mit 47° eine außergewöhnlich steile, weil dadurch auch für Motorradrennen geeignete Kurvenverhöhung auf. Die Denkmaleigenschaft der erhaltenen Fahrbahn der Rennbahn Reichelsdorfer Keller liegt neben der stadthistorischen, vor allem auch in der sportarchitekturellen- und technikgeschichtlichen Bedeutung nach Art. 1 BayDSchG begründet. Besonders hinzuweisen ist, dass der Reichelsdorfer Keller bereits im Jahr seiner Eröffnung 1904 nicht nur als Radrennbahn, sondern – im Gegensatz zu vielen anderen Bahnen in Deutschland – ausdrücklich auch als Motorradrennbahn genutzt wurde.*

*Weitere fachliche Hinweise:*

*Die von der Stadt Nürnberg in Betracht gezogene Variante, nur ein im Verhältnis zur Gesamtgröße äußerst kleines Teilstück der historischen Rennpiste zu erhalten (40-60 m), ist aus Sicht des BLfD bedauerlich, würde sie doch eine erhebliche Reduzierung der historischen Bausubstanz und damit auch eine Reduzierung der Ablesbarkeit der historischen Funktion als Piste für Bahnrunderennen bedeuten. Angesichts der sehr hohen geschichtlichen Bedeutung der Zementpiste wäre – in enger Abstimmung mit den Denkmalschutzbehörden – der Erhalt eines aussagekräftigen Teilstücks jedoch auch für das BLfD ohne Verlust der Denkmaleigenschaft grundsätzlich denkbar (¼ der Länge = 100 m). Freilich wäre hierbei der Erhalt einer größtmöglichen Fläche der Piste anzustreben; da die kühne Steilheit der Zementkurven wesentlich für die Denkmaleigenschaft ist, wäre auf deren Erhalt und weitere Ablesbarkeit ein besonderes Augenmerk zu legen.*

Wie sich weiterhin herausgestellt hat, diente die Radrennbahn nicht nur dem Rennsport, sondern auch wegen der möglichen hohen Geschwindigkeiten bis 120 km/h, als Teststrecke für Motorradneuentwicklungen der zahlreichen Nürnberger Motorradhersteller bis in die 1960er Jahre.

Dieser Sachverhalt, sowie die kombinierte Fahrrad-Motorradnutzung, begründen die Einzigartigkeit der Anlage in Deutschland als stadthistorisches, technisches und sportgeschichtliches Denkmal.

Die Radrennbahn ist als Baudenkmal erkannt, aber wegen des laufenden Petitionsverfahrens noch nicht in die Liste eingetragen. Das Benehmen mit der Gemeinde nach Art. 2 BayDSchG wurde noch nicht hergestellt.

#### **Zustand:**

Zur Bewertung des Zustands und der historischen Substanz hat der Eigentümer ein Gutachten der LGA Bautechnik GmbH, Nürnberg, in Auftrag gegeben. Zur Durchführung der Untersuchungen hat dieses Institut eine Reihe von Suchöffnungen in den schadhaften Oberflächen mit Freilegung der Tragschichten darunter und zusätzlich vier Kernbohrungen vorgenommen. Unter dem Datum vom 18.03.2022 hat die LGA Bautechnik GmbH einen Bericht zur Einstufung des Betonalters und des Zustandes der Radrennbahn Nürnberg erstellt.

Dem Bericht der LGA Bautechnik GmbH ist zu entnehmen, dass die Radrennbahn neben dem Unterbau (Sand) und der darüber befindlichen sog. Sauberkeitsschicht (Schotter) aus zwei Betonschichten besteht, nämlich aus einer relativ dicken Betontragplatte und der darüber befindlichen, nur wenige Zentimeter starken Deckschicht (auch Verschleißschicht, d.h. die eigentliche Betonfahrbahn). Wie die Bohrkernuntersuchungen ergeben haben, wurde die Deckschicht komplett erneuert, eine bauzeitliche Deckschicht ist nirgends mehr vorhanden. Die Tragschicht (= Betontragplatte) wurde weitgehend durch eine neue Betonkonstruktion mit Bewehrungsseilen ersetzt. Von der bauzeitlichen Tragschicht sind nur noch einzelne wenige Relikte erhalten. Weiterhin wurde festgestellt, dass die bauzeitliche Tragschicht wesentlich dünner war und im Zuge der in den vergangenen Jahrzehnten erfolgten Sanierungs- und Renovierungsmaßnahmen deutlich verstärkt worden ist. Demnach ist bis auf wenige Reste keine bauzeitliche Fahrbahnbelagskonstruktion vorhanden.

Der sachverständige Untersuchungsbericht enthält deutliche Hinweise auf den schwer schadhafte, kaum reparablen Zustand der Anlage. Die Oberfläche weist sehr starke Rissbildung bzw. ganze Rissysteme auf. Die mineralische Verbindung aller betonierten Schichten untereinander ist überwiegend schlecht bis nicht vorhanden, worauf das Eindringen von Sickerwasser und in Folge die Entstehung ausgedehnter Frostschäden zurückzuführen ist. Zum Zeitpunkt der Besichtigung durch den Gutachter im März 2022 stand der Zugangstunnel in den Innenraum des Ovals unter der südlichen Fahrbahn unter Wasser.

#### **Nutzung:**

Die defekte 400 Meter lange Radrennbahn konnte wegen übermäßig hoher Unfallgefahr nicht mehr genutzt werden, weswegen auch 2017 das letzte Radrennbahn-Rennen stattfand. Nach jedem Rennen mussten ca. 20 bis 30 Löcher im Fahrbahnbelag geflickt werden, da sich der Belag herausgefahren bzw. abgelöst hatte. Dies geschah teilweise auch bei Rennen selbst, so dass diese aus Sicherheitsgründen vorzeitig beendet werden mussten. Da bei Steherrennen zum Teil Geschwindigkeiten von über 90 km/h gefahren wurden, bedeutete jede Fahrbahnunebenheit ein hohes Unfallrisiko. Zahlreiche Bahnelemente (Platten von 8 m x 5 m) liegen hohl und können jederzeit brechen. Die Unterführung zum Innenraum der Radrennbahn ist einsturzgefährdet. Die Ziegel des Gewölbes haben sich mit Wasser vollgesaugt und zerbröseln kontinuierlich. Für die Besucher besteht akute Stolper- und Sturzgefahr. Das Wirtschaftsgebäude (1970/71 errichtet) bedarf einer kompletten Kernsanierung und ist im vorhandenen Zustand nicht mehr nutzbar. Um die Radrennbahn nutzen zu können, müsste sie fast vollständig erneuert werden. Neben einer Neuverdichtung des Untergrundes muss der Fahrbahnbelag komplett neu gebaut werden. Bauzeitliche Substanz wäre mit Ausnahme des Erdwalls nicht mehr vorhanden.

Eine Sanierung unter den oben geschilderten Voraussetzungen würde nach einer Kostenschätzung nach DIN 276, die dem Abbruchartrag beigefügt ist, einen Aufwand von 11,4 Mio. Euro Baukosten bedeuten und nahezu einem Neubau gleichkommen. Die sanierte Anlage entspräche dann aber nicht den nach den olympischen Richtlinien erforderlichen Maßen mit einer Länge von 250 m, einer Breite von sieben Metern und einer Kurvenüberhöhung von 46°. Die vorhandene Anlage könnte also für nationale oder internationale Fahrradrennen nicht verwendet werden und wäre für den Verein nutzlos. Zeitgemäße Fahrradrennbahnen sind zudem überdacht bzw. in einer entsprechenden Halle untergebracht. Angesichts des hohen Instandsetzungsaufwands und der nicht mehr zeitgemäßen Ausformung der Bahn scheidet auch Überlegungen, die Zumutbarkeit des Erhalts ausnahmsweise durch einen finanziellen Ausgleich herbeizuführen, aus.

Internationale Motorradrennen oder sog. Steherrennen in Stadien finden heute mangels Interesse kaum mehr statt, lediglich in Deutschland, der Schweiz und den Niederlanden gibt es noch einige wenige Veranstaltungen. Selbst für diese Sportarten wäre die Rennbahn für den Verein nicht mehr rentabel.

Hat ein Denkmal keine Verwendung mehr und kann nur noch museal genutzt werden, dann kann im Regelfall ein Erhalt aufgrund fehlender Zumutbarkeit von einem privaten Eigentümer nicht gefordert werden

#### **Resümee:**

- Die Anlage der Radrennbahn hat eine stadt-, technik- und sportgeschichtliche Bedeutung.
- Der beantragte Abbruch der Radrennbahn wird zum Totalverlust des Baudenkmals führen. Das zu erhaltende Teilstück von ca. 30 m wird keine Denkmaleigenschaft mehr besitzen.
- Die Anlage ist in einem sehr schlechten Zustand. Für die Anlage wären Sanierungskosten von ca. 11,4 Mio. Euro notwendig, die der Verein nicht stemmen kann.

- Eine sanierte Anlage entspricht nicht den olympischen Richtlinien für Radrennsport und kann deshalb nicht für nationale oder internationale Wettkämpfe verwendet werden. Außerdem wäre sie mangels Witterungsschutz nur eingeschränkt nutzbar.
- Sog. Steherrennen, für die die Anlage in Reichelsdorf berühmt war, finden mangels Interesse nur noch selten statt.

**Entscheidung:**

Über den Abbruchantrag ist nach Maßgabe des Art. 6 Abs. 2 Satz 1 des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes (BayDSchG) zu entscheiden.

Hiernach kann die Beseitigung eines Baudenkmals versagt werden, soweit gewichtige Gründe des Denkmalschutzes für die unveränderte Beibehaltung des bisherigen Zustandes sprechen.

Bei einem Abbruchantrag ist eine Ermessensentscheidung auf der Grundlage einer Abwägung der Belange des Denkmalschutzes und der anderen gegenläufigen Belange, insbesondere der des Eigentümers vorzunehmen.

Der Ausschuss für Stadtplanung erkennt die besondere stadtgeschichtliche, vor allem sportarchitektur- und technikgeschichtlichen Bedeutung der Reichelsdorfer Radrennbahn. Er verkennt auch nicht das hohe Gewicht, welches dem Denkmalschutz verfassungsrechtlich zukommt.

Dem Eigentümer ist die Erhaltung der denkmalgeschützten Radrennbahn aber nicht zuzumuten. Eine Versagung der Erlaubnis wäre unverhältnismäßig. Die Anlage ist in einem baulich schlechten Zustand und kann selbst nach einer kostenträchtigen Sanierung nicht mehr wirtschaftlich vernünftig genutzt werden. Auch wurde die Anschaulichkeit der Radrennbahn als Gesamtanlage mit der Beseitigung historischer Nebenanlagen erheblich reduziert.

In Abwägung der Interessen des Eigentümers mit dem öffentlichen Interesse am Erhalt des Denkmals soll deshalb dem Abbruchantrag stattgegeben werden.

Die Erlaubnis zum Abbruch soll mit der Auflage verbunden werden, eine Bestandsdokumentation, bestehend aus einem verformungsgetreuen digitalen 3-D-Aufmaß, einer umfangreichen Fotodokumentation mit hochauflösendem Fotomaterial sowie einer archivalischen Dokumentation, zu erstellen. Zudem ist der Abriss dokumentarisch zu begleiten, um auch Einblick in die Baukonstruktion zu erhalten und zu dokumentieren.