

Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen - Denkmaldokument

Obj.-Dok.-Nr.	08957481
Kreis	Erzgebirgskreis
Gemeinde	Aue-Bad Schlema, Stadt
Anschrift	--
Gem. * Fl-stck. * Flur	Aue * 1384/1; 1384/2; 1384/3; 1392/3; 1392/4; 1392/5; 1392/6; 1392/7; 1392/8; 1397/11; 1397/26; 139725; 139729; 1400; 1410/4; 1410/5; 1724/4; 1724/8; 940/1; 940/2; 957/4; 957/7; 957/8; 960/1; 960/3; 969/8; 969/11; 969/13; 969/14
Bauwerksname	Bahnhofsbrücke

Kurzcharakteristik

Spannbetonbrücke über die Bahn und die Zwickauer Mulde; als originalgetreue Rekonstruktion der ersten vorgespannten Balkenbrücke Europas von bauhistorischem und ortsbildprägendem Wert

Denkmaltext

Aue wurde im Zuge der Industrialisierung zum Hauptverkehrsknotenpunkt und hatte einen hohen Durchgangs- und Berufsverkehr zu bewältigen. Ein großes Hindernis im Verkehrsfluss waren dabei die Bahnanlagen. Dieser Umstand führte schließlich in den 1930er Jahren zum Bau der „Bahnhofsbrücke“ (ursprünglich als „Adolf-Hitler-Brücke“ bezeichnet und mit NS-Hoheitszeichen an vier heute leeren Brückenpylonen versehen) über die ausgedehnten Gleisanlagen des Bahnhofs und die Zwickauer Mulde, einem anteilig durch Staat, Reichsbahn und Stadt getragenen Projekt des Auer Stadtbaurats Otto Hasse. Das 1935 bis 1937 errichtete, 360 m lange und 12 m breite Brückenbauwerk zeigte sich als gebogte Spannbetonbogenbrücke auf neun Brückenpfeilern mit frei liegendem Spannwerk unterhalb der Fahrbahn. Die nordöstlichen drei Brückenfelder waren als Dreifeld-Gerberträger ausgebildet, während am 68 m weiten stützenlosen Brückenfeld über die Gleisanlagen erstmals die Verspannung eines Stahlbeton-Tragwerks durch Unterspannen ohne Verbund zur Anwendung kam. Die externen Spannglieder ermöglichten dabei ein späteres Nachspannen der Konstruktion, das eine plastische Verkürzung des Brückenbetons durch Kriechen und Schwinden ausgleichen sollte. Der Entwurf zur „Bahnhofsbrücke“ stammte von Franz Dischinger (1887–1953), einem dt. Bauingenieur, der u.a. bei der ausführenden Firma Dykerhoff & Widmann tätig war und sich für die Mitentwicklung der bei den Kuppeln der Leipziger Großmarkthalle eingesetzten Stahlbeton-Schalenbauweise verantwortlich zeigte (errichtet 1927–1929). Bauwerksschäden durch eine vernachlässigte Instandhaltung führten 1993 zum Abbruch und Ersatzneubau gleicher Konstruktion. Diese Rekonstruktion entspricht im statischen System, in ihren Abmessungen sowie in der Ansicht dem stadtbildprägenden Originalbauwerk, ist damit nach wie vor von baugeschichtlichem Wert und gilt im öffentlichen Bewusstsein weiterhin als Denkmal.

LfD/2014

Datierung 1935-1937, Ursprungsbauwerk (Straßenbrücke); 1993-1995, Rekonstruktion (Straßenbrücke)

Ausweisungsstelle Landesamt für Denkmalpflege Sachsen



Fotonummer LXXXIV/31/15
Aufnahmejahr 2000
Fotograf Krohm, Christoph/Liebsch, T.
Beschreibung Spannbetonbrücke über die Bahn und die Zwickauer Mulde



Fotonummer F 08957481 A
Aufnahmejahr 2013
Fotograf Hoppe, Hans Dirk
Beschreibung Spannbetonbrücke über die Bahn und die Zwickauer Mulde



Fotonummer
Aufnahmejahr
Fotograf
Beschreibung

F 08957481 B
2013
Hoppe, Hans Dirk
Spannbetonbrücke über die Bahn und die Zwickauer Mulde



Fotonummer
Aufnahmejahr
Fotograf
Beschreibung

F 08957481 C
2013
Hoppe, Hans Dirk
Spannbetonbrücke über die Bahn und die Zwickauer Mulde



Fotonummer
Aufnahmejahr
Fotograf
Beschreibung

F 08957481 D
2013
Hoppe, Hans Dirk
Spannbetonbrücke über die Bahn und die Zwickauer Mulde



Fotonummer
Aufnahmejahr
Fotograf
Beschreibung

F 08957481 E
2013
Hoppe, Hans Dirk
Spannbetonbrücke über die Bahn und die Zwickauer Mulde



Fotonummer
Aufnahmejahr
Fotograf
Beschreibung

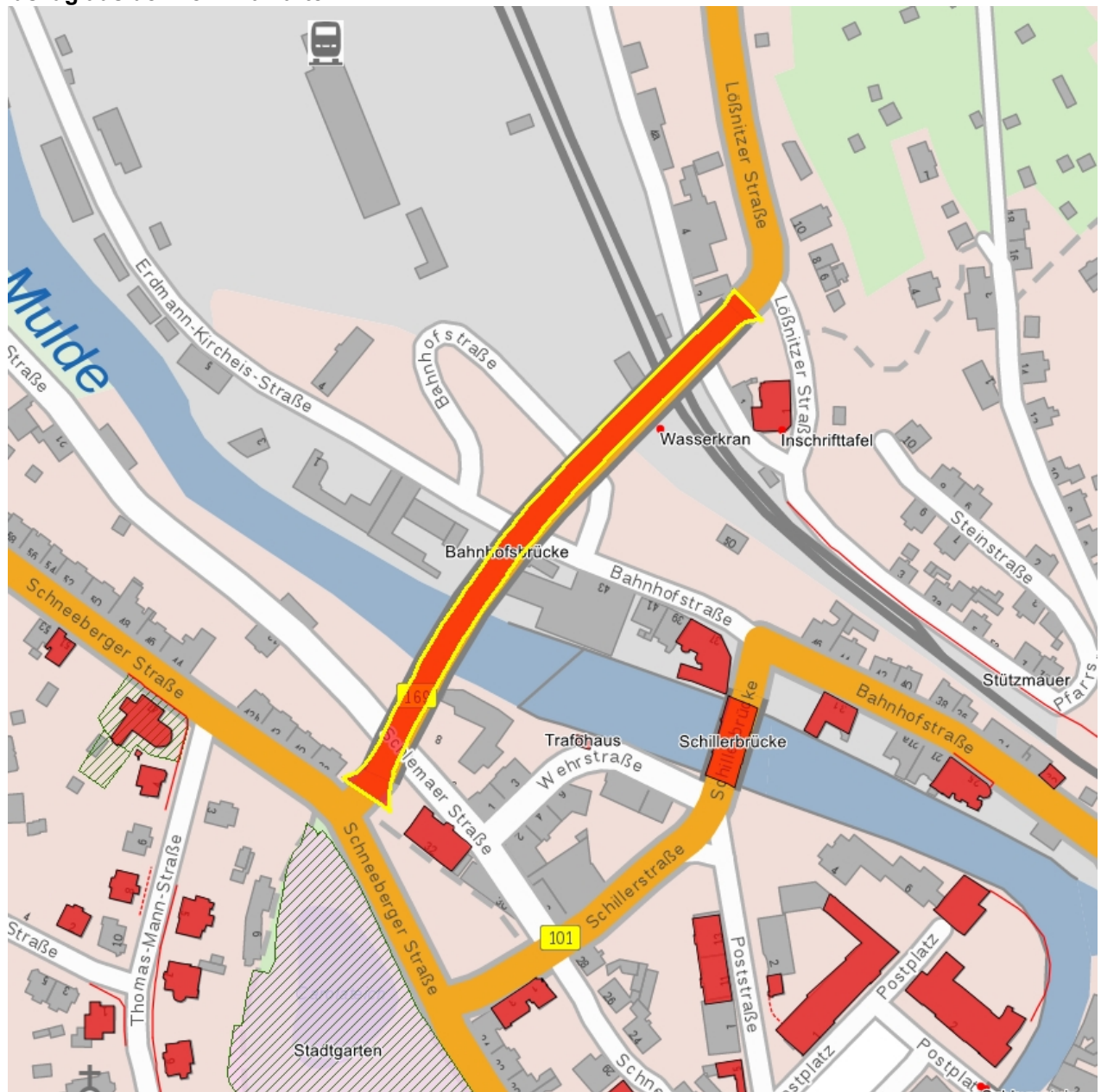
F 08957481 F
2013
Hoppe, Hans Dirk
Spannbetonbrücke über die Bahn und die Zwickauer Mulde



Fotonummer
Aufnahmejahr
Fotograf
Beschreibung

F 08957481 G
2013
Hoppe, Hans Dirk
Spannbetonbrücke über die Bahn und die Zwickauer Mulde

Auszug aus der Denkmalkarte



Dieses Dokument ist gemäß der Creative Commons-Lizenz CC-BY-NC-ND urheberrechtlich geschützt.

