

Radrennbahn Reichelsdorfer Keller

ABRISS 2023/24
VERLOREN

- **Bundesland:** Bayern
- **Baujahr:** 1904
- **Stil/ Epoche:** Technischer Bau, Moderne
- **Unter Denkmalschutz seit:** 2022
- **Besonderheit:** Innovative Bauweise, Denkmal der Sportgeschichte – älteste erhaltene Zementbahn Europas



Die älteste Zementbahn Europas vernichtet

Die Radrennbahn Reichelsdorfer Keller war eine einzigartige Sportstätte in innovativster Bauweise. Als langgezogene Rundbahn mit angeschrägten Betonkurven und Zuschauerrängen war sie die älteste erhaltene Zementbahn Europas. Sie spielte eine bedeutende Rolle im Radsport und wurde über Jahrzehnte hinweg intensiv genutzt. Trotz zahlreicher Bemühungen und eines breiten bürgerschaftlichen Engagements für ihren Erhalt wurde die Anlage abgerissen.

Im Süden Nürnbergs befand sich die Radrennbahn Reichelsdorfer Keller, eine 1904 errichtete Sportstätte. Die 400 Meter lange Betonrennbahn wurde von einem radsportinteressierten Brauereibesitzer erbaut und war die älteste noch erhaltene Anlage dieser Art

in Europa. Das erste Rennen auf dieser Bahn fand am 21. August 1904 statt. Der Verein Sportplatz Nürnberg 1903 e. V., eigens für diesen Zweck gegründet, betrieb die Anlage, die sich bereits ein Jahr nach ihrer Eröffnung so großer Beliebtheit erfreute, dass kurze Zeit später eine

Holztribüne für Zuschauer hinzugebaut werden musste. In den kommenden Jahren entwickelte sie sich zu einer der bekanntesten Radrennbahnen Deutschlands. Bis zu 15.000 Zuschauer verfolgten gespannt die Rennen! In der Folgezeit kamen neben Rad- auch Motorrad- und Autorennen hinzu – die besondere Konstruktion der Bahn machte es möglich, diese auch problemlos mit verschiedenen Fahrzeugtypen zu befahren. Eine absolute Seltenheit!

Der ganze Stadtteil Reichelsdorfer Keller bekam durch die Radrennbahn einen unverhofften Aufschwung und verwandelte sich in einen echten Touristenmagneten. Auch die Industrie profitierte von der Anlage: Fahrradhersteller wie Hercules nutzten sie für

Werbezwecke sowie zur Entwicklung und Erprobung neuer Modelle.

Nach über 100 Jahren fand der Sportbetrieb ein Ende. Bereits 2015 hatte die Radrennbahn das Augenmerk des Fachamtes für Denkmalpflege auf sich gezogen, welches es auf Denkmalwürdigkeit prüfen wollte – was seitens der Stadt wohl kritisch gesehen wurde.¹ Ein Jahr später wurde an einen Wohnbau-Investor verkauft; 2017 fand das letzte Radrennen statt. Als auf einmal Abrisspläne im Raum standen, formierte sich öffentlicher Protest. 2022 wurde die Rennbahn zum Denkmal erklärt – aufgrund ihrer stadthistorischen, sportarchitektonischen und technikgeschichtlichen Bedeutung. Ihre Erhebung in den Denkmalstatus scheint die Entscheider jedoch nicht weiter beein-



Ob als Autokorso oder zu Fuß: Die Proteste gegen den Abriss waren vielseitig – und laut!

flusst zu haben: Schon kurze Zeit danach, in den Jahren 2023 bis 2024, erfolgte der Abriss, um Platz für ein Wohnquartier mit über 200 Wohnungen zu schaffen.

Viele Menschen hatten versucht, den Abriss zu verhindern: Mehrere Initiativen setzten sich intensiv für den Erhalt der Bahn ein. Auch Denkmalschützer und ehemalige Sportler forderten ein Nutzungskonzept, das die historische Substanz integrieren sollte. Für den Erhalt der Anlage sprachen auch Naturschutzgründe, da für die Neubaupläne über 200 Bäume gefällt werden muss-

ten. Anwohner und Initiativen argumentierten, dass das Bauvorhaben die Struktur des Viertels stark verändern und die Bebauungsdichte erheblich erhöhen würde. Schon 2020 bildete sich eine Quartiersinitiative, die eine moderatere Bebauung forderte.

Seitens Stadt und Investor wurde der Abriss als wirtschaftlich notwendige Maßnahme betrachtet. Die kalkulierten Sanierungskosten wurden mit 11 Mio. Euro beziffert. In der Beschlussvorlage für den Stadtrat ist zu lesen:

„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.“²

aus: „Ende eines Monuments“ Süddeutsche Zeitung, 12.10.2023



Nicht nur das Denkmal wurde abgerissen, auch über 200 Bäume wurden gefällt, um Platz für den geplanten Neubau zu schaffen

Gegen den Abriss wurden mehrere Klagen eingereicht, sowohl mit Bezug auf den Denkmal- als auch den Naturschutz. Doch auch diese konnten die Abrissbagger nicht mehr aufhalten. Trotz breiter Unterstützung auf loka-

ler und überregionaler Ebene konnte der Erhalt der Bahn nicht durchgesetzt werden. Mit ihrem Abriss verlor der Stadtteil Reichelsdorfer Keller ein bedeutendes Zeugnis der Sport- und Industriegeschichte.

Sollte das Unterschutzstellungsverfahren bei diesem Projekt sogar aktiv behindert worden sein? Das berichtete der Bayerische Rundfunk am 25.10.2023 im Magazin „kontrovers“:

WIR MEINEN:



DEUTSCHE STIFTUNG
DENKMALSCHUTZ

- Hier wurde die Bedeutung eines einzigartigen Denkmals verkannt. Die Radrennbahn Reichelsdorfer Keller war eine der letzten erhaltenen Zementbahnen in Europa und hatte internationale Bedeutung für den Radsport. Mit ihrem Abriss geht nicht nur ein Zeugnis der Nürnberger Sportgeschichte verloren, sondern auch eine Grünfläche, die für die umliegende Siedlung von Bedeutung war.
- Die Schaffung von Wohnraum ist eine wichtige gesellschaftliche Aufgabe. Dennoch stellt sich die Frage, inwiefern der Abriss eines denkmalgeschützten und historisch bedeutsamen Areals hierfür zwingend notwendig war.
- Das öffentliche Engagement für den Erhalt der Bahn führte zumindest zu ihrer späten Unterschutzstellung und trug dazu bei, eine breitere Diskussion über den Umgang mit Denkmälern anzustoßen.
- Auch aus stadtplanerischer Sicht stellt sich die Frage, ob ein vollständiger Abriss der Anlage unter Berücksichtigung ihrer historischen und ökologischen Bedeutung die beste Lösung darstellt. Die Erhaltung von Bausubstanz und Freiflächen sollte in der Stadtentwicklung eine zentrale Rolle spielen.
- Der Fall der Radrennbahn zeigt zudem, dass Bauwerke mit unkonventionellem Denkmalcharakter in Planungsprozessen oft eine untergeordnete Rolle spielen und teilweise gar planvoll verzögert oder umgangen werden, wie die mediale Berichterstattung zeigte. Die breite Beteiligung von Bürgerinitiativen, Denkmal- und Naturschutzverbänden sowie Radsportbegeisterten verdeutlicht jedoch, wie schützens- und erhaltenswert gerade solche Orte sind.
- Auch die Behauptung, das Denkmal würde keine Verwendung im Sinne seines ursprünglichen Zweckes mehr finden, muss angesichts der insgesamt steigenden Beliebtheit des Radfahrens und -sports kritisch hinterfragt werden – zumal bis zum Verkauf dort Sportveranstaltungen stattfanden.
- Bereits bei der angedachten Veräußerung der Radsportanlage im Jahr 2016 hätte in Erwägung gezogen werden können, an wen hier verkauft wird und welche Entwicklungsabsichten damit zusammenhängen.
- Auch nach der Unterschutzstellung hätte eine Nutzung der Radrennbahn weiterhin möglich sein können, etwa durch eine erneute Inbetriebnahme als Sportanlage unter Wahrung der historischen Bausubstanz. Die öffentliche Resonanz zeigt, dass hierfür ein Interesse bestand.



Schon 1904 gab es sog. „Steherrennen“, bei denen die „Steher“ im Windschatten eines Motorrads fuhren ...



... eine Disziplin, die auch noch 2010 am Reichelsdorfer Keller beobachtet werden konnte

Chronik

1904
Erbaut vom 1903 gegründeten Verein Sportplatz Nürnberg 1903 e. V., Eröffnungsrennen am 21.08.1904 mit rund 10.000 Besuchern



1905
Erweiterung um eine Tribüne

1967
Renovierung der Rennbahn



1916
Verein Sportplatz Nürnberg 1903 e. V. verkauft die Radrennbahn an einen privaten Investor, eine neue Rennbahn soll für den Verein an anderer Stelle entstehen

Ein letztes Rennen findet statt, seitdem wird die Bahn nicht mehr genutzt



2017
Ein letztes Rennen findet statt, seitdem wird die Bahn nicht mehr genutzt

Januar 2022

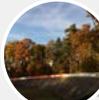
Anwohner und BUND reichen eine Petition ein und wenden sich gegen die Fällung von Bäumen auf dem Gelände der Radrennbahn



Juni 2022
Die Denkmaleigenschaften der Rennbahn werden geprüft und in einer Stellungnahme des Bayerischen Landesdenkmalamtes veröffentlicht

September 2022

Die Anlage wird unter Denkmalschutz gestellt



August 2023

Der BUND kritisiert die unterlassene Umweltprüfung während des Verfahrens und fordert die Einstellung oder Neuauflegung des Verfahrens mit Umweltprüfung



2. Oktober 2023

Abrissarbeiten beginnen

22. Dezember 2022

Der Entwurf eines Bebauungsplans wird dem Stadtplanungsausschuss vorgelegt und von diesem beschlossen



15. Februar 2024
Baumfällungen beginnen



21. Oktober 2023

Aufgrund eines Eilantrags des Denkmalnetzes Bayern an das Verwaltungsgericht Ansbach wird der begonnene Abriss gestoppt



Juni 2024
Die Abrissarbeiten werden abgeschlossen. Lediglich ein kleines Teilstück der Bahn bleibt erhalten

28. Februar 2024

Verwaltungsgericht Ansbach weist den Eilantrag mit der Begründung zurück, dass die Argumente für den Abriss die des Denkmalschutzes überwiegen würden

**ABRISS
JUNI 2024**



Mit dem Abriss ist mehr verloren als nur Denkmalsubstanz: sportliche Gemeinschaft und ein weit bekannter Veranstaltungsort