

Frau Oberbürgermeisterin
Brigitte Merk-Erbe
Luitpoldplatz 13
95444 Bayreuth

Bayreuth, 31. Juli 2018

**Antrag § 15 der GeschO;
Überprüfung der Denkmaleigenschaft der Lokomotiv- und Wagen-Remise, Tunnelstr. 13, Bayreuth**

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,
sehr geehrter Herr Stadtdirektor Pfeifer, sehr geehrte Frau Dietl,

in der 74. Sitzung des Bauausschusses wurde beschlossen, dass die Eisenbahnbrücke in der Tunnelstraße, Fl. Nr.380, Gemarkung Bayreuth, in die Liste der Baudenkmäler aufgenommen wird.
Von einer ähnlichen Bedeutung und Einmaligkeit ist die Lokomotiv- und Wagen-Remise, Tunnelstraße 13. Sie ist mit zwei Sandsteinfassaden und in Sandstein gehauenen Flügelrädern, den althergebrachten Symbolen der Eisenbahn, ausgestattet. Diese Lokomotiv- und Wagen-Remise wird u. a. in dem Buch von Robert Zintl „Bayreuth und die Eisenbahn“, 1992, erwähnt (siehe Anlage, Seite 44/116/117).

Die ehemalige Remise wurde wegen der Erweiterung der Gleisanlage in den 1880iger Jahren abgebrochen und weiter östlich als „Neue Wagenremise“ in leicht veränderter Form wieder aufgebaut. (Zintl, Seite 116). Aus der gleichen Zeit stammt das heutige Bahnhofsgebäude (Baujahr 1879, Zintl, Seite 104). Ähnlich wie der Kiosk am Röhrensee oder andere Sondergebäude ist die Remise ein Gebäude, das erhalten werden sollte, weil es zur Eisenbahn- und damit zur Stadtgeschichte Bayreuths gehört. Da ein Discounter in unmittelbarer Nähe geplant ist, besteht die Gefahr, dass das Gebäude aus wirtschaftlichen Gründen - wegen der benötigten Parkplätze - abgerissen wird.

Ich bitte um die Überprüfung der Denkmaleigenschaft des Gebäudes.

Mit freundlichem Gruß



Elisabeth Zagel, Stadträtin

Anlagen: 4 Seiten



„Lokomotiv- und Wagen-Remise“, Tunnelstr. 13, Bayreuth



Zugkräftige Lokomotiven

11.1 Die Anlagen für den Lokomotivdienst

Zur Bayreuther Ausstattung der Pachtbahn von 1853 gehörte auch eine Lokomotivremise mit zwei Ständen samt Anheizhaus, an der Nordseite des Bahnhofsgeländes gelegen. Sie wurde gegen Ende der 1870er Jahre beseitigt, um Platz für die Vergrößerung der dortigen Laderampe und für ein Rohmaterialienlager zu schaffen.

Schon beim Bau der 1863 eröffneten Ostbahnstrecke Weiden–Bayreuth hatte man ja eine zweite, langgestreckte Lokomotiv- und Wagenremise mit drei Gleisen errichtet (Bild 166). Im Zuge der in Abschnitt 10.1 beschriebenen Erweiterung der Gleisanlage wurde sie in den 1880er Jahren abgebrochen und weiter östlich als „Neue Wagenremise“ in leicht veränderter Form wieder aufgebaut (b. z. vgl. Bild 38); ihre drei Stände waren allerdings nur über eine Schiebebühne erreichbar. Das Gebäude ist heute noch vorhanden (Bilder 167, 168) und beherbergt Werkstätten und Büros.

Südöstlich davon entstanden damals auch der erste Teil eines Ringschuppens für die Lokomotiven mit zunächst vier Gleisen und Drehscheibe (Bild 169) sowie ein Kohlenmagazin

Bild 167 (links unten): Die „Neue Wagenremise“ steht heute noch, aufgenommen 1988.

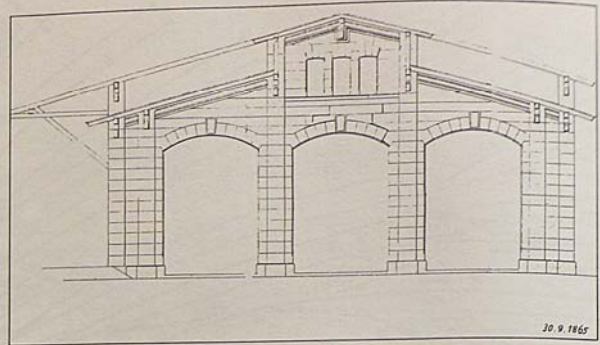


Bild 166: Fassade der Ostbahn-Lokomotiv- und Wagenremise von 1865

(b. z. vgl. Bild 157). Später wurde dieser Lokschuppen auf elf Stände ausgestaltet (Bilder 170–172) und seitlich durch ein Verwaltungsgebäude abgeschlossen (Bild 173).

Als weitere Anlagen für den Maschinendienst gab es einige „Putzgräben“, in welchen die Fahrzeuge von unten her besichtigt und bearbeitet werden konnten; ferner eine Bekohlungs-

Bild 168: Detail an der „Neuen Wagenremise“: das Flügelbad, das althergebrachte Symbol der Eisenbahn in allen Ländern



116



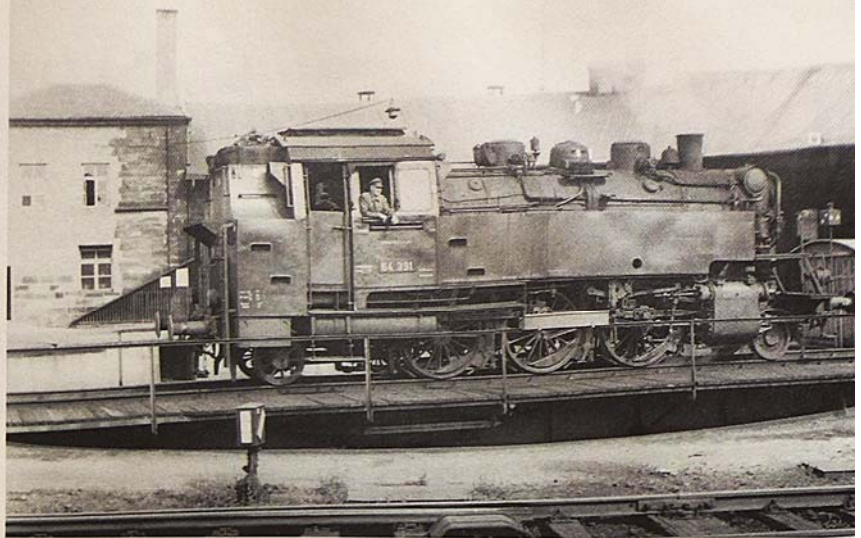


Bild 169: Lok 64 391 auf der Drehscheibe vor dem Lokschuppen, 1956



Bild 170: Der ringförmige Lokschuppen mit Drehscheibe und Wasserkeran und die Ostbahn-Wagenremise, 1955; Lok G 10, Betriebsnummer 57 1390

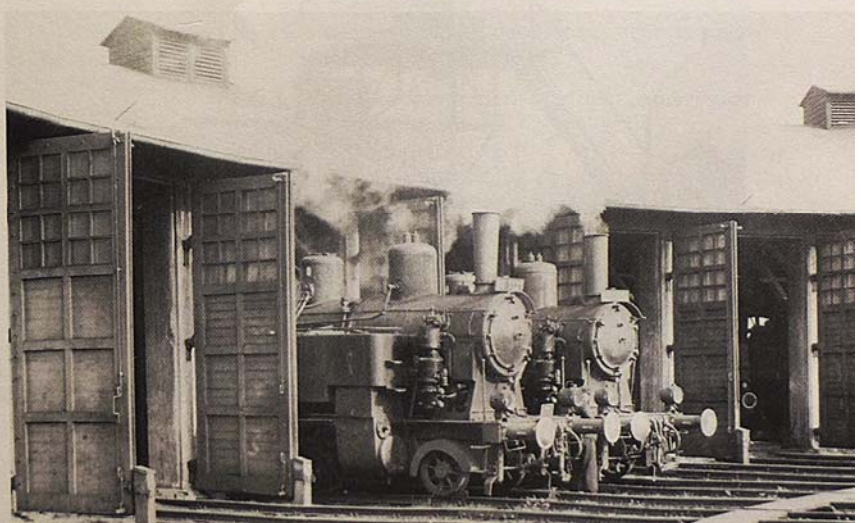


Bild 171: Die Loks 98 1121 und 98 1125 sind etwas aus dem Lokschuppen herausgefahren, um erst einmal nach dem Wetter zu sehen, 1956.