

**LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und
Baukultur in Westfalen**

LWL

Für die Menschen.
Für Westfalen-Lippe.

LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen • 48133 Münster

Servicezeiten: Montag-Donnerstag 08:30-12:30 Uhr, 14:00-15:30 Uhr
Freitag 08:30-12:30 Uhr

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
- Außenstelle West -
Cheruskerring 11
48147 Münster

Ansprechpartnerin:
Dipl.-Ing. Imme Wittkamp

Tel.: 0251 591-4082
Fax: 0251 591-3908
E-Mail: Imme.Wittkamp@lwl.org

Az.: wit

Münster, 12.06.2014

nachrichtlich:

Bezirksregierung Münster, Dezernat 35, Denkmalschutz und Denkmalförderung, Frau Geißler,
Domplatz 1-3, 48143 Münster

Stadt Münster, Städtische Denkmalbehörde, Frau Mennebröcker, Albersloher Weg 33, 48155
Münster

**Planfeststellung nach dem Bundeswasserstraßengesetz für den Ausbau des Dortmund-
Ems-Kanals (DEK) bei km 62,405 und km 62,423 (Ersatz der Prinz-Brücke Nr. 66 bei DEK-km
62,405 im Zuge der Stadtstraße Osttor durch eine Geh- und Radwegbrücke bei DEK-km
62,423 einschließlich Neubau einer Straßenanbindung zum Gewerbegebiet Nobelstraße)
hier: Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

Ihr Schreiben vom 19.05.2014, Az.: 3400P-143.3/0171

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem Planfeststellungsverfahren, das den Abbruch der Prinz-Brücke Nr. 66 und ihren Ersatz
durch einen Neubau vorsieht, nehmen wir wie folgt Stellung:

Bei der Prinz-Brücke, eine Straßenbrücke, die in Münster-Hiltrup über den Dortmund-Ems-Kanal
(DEK) führt und seit dem 13.05.2005 in die Denkmalliste der Stadt Münster eingetragen ist, handelt
es sich um ein außerordentlich bedeutendes Zeugnis des Ingenieur- und Brückenbaus zu Beginn
des 20. Jahrhunderts. Die Brücke ist ein Teilstück der 1905-07 errichteten Karl-Lehr-Brücke in
Duisburg-Ruhrort, die dort einst die Ruhr, den Hafenskanal und den Kaiserhafen überquerte. Zum
Ende des Zweiten Weltkriegs zerstört, wurde die Karl-Lehr-Brücke unter Verwendung eines
Brückenbogens der ebenfalls kriegszerstörten Kölner Hohenzollernbrücke (1907-11) wieder
aufgebaut. Den nicht mehr benötigten südlichen Vorland-Überbau der alten Karl-Lehr-Brücke
erwarb hingegen 1946 die Wasserstraßendirektion Münster von der Duisburg-Ruhrorter Häfen A.G.
zum Wiederaufbau der zerstörten alten Prinz-Brücke über den DEK in Hiltrup.

Freiherr-vom-Stein-Platz 1, 48147 Münster
Telefon: 0251 591-4036 · Internet: www.lwl-dlbw.de
Öffentliche Verkehrsmittel: ab Hbf Bussteig B 2,
Linien 1,5,6,15,16 bis Eisenbahnstraße
Parken: LWL-Parkplätze Karlstraße (Gebührenpflichtig)

Konto der LWL-Finanzabteilung
Sparkasse Münsterland Ost · BLZ 400 501 50 · Konto-Nr. 409 706
IBAN: DE53 4005 0150 0000 4097 06, BIC: WELADED1MST

Es handelt sich bei der heutigen Prinz-Brücke um eine Stabbogenbrücke, in diesem Fall eine genietete Bogenbrücke – der Bogen in Fachwerkbauweise – mit Zugband und Zugstangen, Portalriegeln und einem oberen und unteren Windverband.

Das Prinzip der Stabbogenbrücke besteht in der Aufhebung des Horizontalschubs durch Einbau von Zugbändern zwischen den Fußpunkten der Bögen. Unter dem Namen Langerscher Balken (Bogenbrücke mit integriertem, als Zugband wirkendem Balken) ist es eine Erfindung des Österreichers Josef Langer, der sich diese 1859 in Wien patentieren ließ. Die Bauweise setzte sich allerdings erst nach dem Bau der Murbrücke in Graz, 1881, durch. Mit den aussteifenden Diagonalstreben zwischen zwei hochliegenden bogenförmigen Unter- und Obergurten und Aufhängung der Fahrbahnen an Zugstangen ergab sich ein charakteristisches, besonders in Deutschland häufig realisiertes Brückenbild, das dieser Konstruktionsweise den Namen „Deutscher Bogen“ einbrachte. Bekannte Beispiele hierfür sind die 1887 errichtete Brooksbrücke in der Hamburger Speicherstadt und die Hohenzollernbrücke über den Rhein in Köln (1907-09, Wiederaufbau nach Kriegszerstörung).

Stabbogenbrücken, besonders in schlichter Ausführung, gehören heute zu den weit verbreiteten Brückentragwerken in Deutschland. Frühe Beispiele dieser Bauweise sind dagegen hierzulande äußerst selten. Mit Blick auf ihre Entstehungszeit, 1905-07, sowie die besondere Bauweise (Deutscher Bogen) kommt der Prinz-Brücke ein hoher Dokumentationswert für den Brückenbau im frühen 20. Jahrhundert zu. Wenn in absehbarer Zeit die Karl-Lehr-Brücke in Duisburg-Ruhrort abgebrochen und durch eine neue Brücke ersetzt wird (geplant in 2018), wird die Erhaltung der Prinz-Brücke als ein frühes Beispiel dieser Bauweise umso wichtiger.

Die Prinz-Brücke ist ferner von besonderer Bedeutung für die Geschichte des Dortmund-Ems-Kanals, besonders mit Blick auf den Wiederaufbau der im Zweiten Weltkrieg zerstörten Brücken. Allein von den 184 Brückenbauwerken über den Dortmund-Ems-Kanal existierten zum Ende des Kriegs lediglich 22. Da es unmittelbar nach Kriegsende an geeigneten Baumaterialien fehlte, machte man im Interesse eines schnellen Wiederaufbaus auch Gebrauch von nicht zum Einsatz gekommenen Kriegsbrücken aus einstigen Lagerbeständen der Deutschen Wehrmacht oder von im Krieg nicht zerstörten Brückentragwerken oder Teilen davon. Ein Beispiel hierfür ist die heutige Prinz-Brücke, die 1946 als ein erhaltenes Element der alten Karl-Lehr-Brücke von Duisburg-Ruhrort nach Hiltrup transportiert wurde und dort die zerstörte Brücke ersetzte.

Die geplante und aktuell abschnittsweise durchgeführte Verbreiterung des Dortmund-Ems-Kanals wird nun zwangsläufig dazu führen, dass rund 70 Jahre nach Kriegsende ein weiteres Mal nahezu der komplette Brückenbestand des Kanals verlorengeht. Da der Kanal im Bereich der Prinz-Brücke bereits die erforderliche Breite aufweist, besteht an dieser Stelle die einmalige Chance, in Münster-Hiltrup eine Brücke aus der Zeit des Wiederaufbaus zu erhalten.

Aufgrund der außerordentlichen Bedeutung der Prinz-Brücke bestehen damit gegen ihren Abbruch und Ersatz durch einen Neubau erhebliche, nicht ausräumbare denkmalrechtliche Einwände.

Gem. § 7 Abs. 4 WaStrG sind bei der Unterhaltung von Wasserstraßen sowie bei der Errichtung und dem Betrieb der bundeseigenen Schifffahrtsanlagen die Erfordernisse des Denkmalschutzes zu berücksichtigen. Ausweislich des § 1 Abs. 1 DSchG NRW sind Denkmäler in Nordrhein-Westfalen zu schützen, zu pflegen, sinnvoll zu nutzen und wissenschaftlich zu erforschen. Mit der Unterschutzstellung unterliegt ein Baudenkmal, auch ein denkmalgeschütztes Brückenbauwerk,

einem grundsätzlichen *Beseitigungsverbot*. Der Abbruch eines Baudenkmals ist, ausweislich der Rechtsprechung des OVG NRW, allenfalls in *Ausnahmefällen* aus zwingenden Gründen zulässig (vgl. OVG NRW, Urteil v. 17.08.2001 – 7 A 4207/00 –, NRWE). Derartige zwingende Gründe sind vorliegend nicht ersichtlich. Insbesondere ist die bloße Kostenersparnis bei Abbruch und Neubau im Verhältnis zu einer Instandsetzung und Ertüchtigung des Denkmals kein ausschlaggebendes Argument, da von der öffentlichen Hand, im Gegensatz zu Privatpersonen, Aufwendungen zur Erhaltung des kulturellen Erbes auch dann erwartet werden können, wenn sie möglicherweise wirtschaftlich nicht sinnvoll sind.

Die gutachterliche Stellungnahme des Ingenieurbüros Meyer + Schubart, Wunstorf, vom 29.12.2011 zur Sanierbarkeit der Prinz-Brücke und Kostenermittlung von drei Sanierungsvarianten ist grundsätzlich zu dem Ergebnis gekommen, dass die Prinzbrücke erhaltungsfähig ist. Nach Variante I „Sanierung mit Austausch beschädigter Bauteile“ müssen demnach 30 bis 50% aller Bauteile der Brücke ausgetauscht werden. Eine Nutzung als Geh- und Radweg ist nach einer Teilsanierung für *mindestens* weitere 50 Jahre möglich. Diese Lösung fand einvernehmlich die Zustimmung der Denkmalpflege (Bezirksregierung Münster, Stadt Münster, LWL), wohingegen die Varianten II „Neubau nach historischem Vorbild“ und III „Neubau moderner Bauart“ als Alternativen abgelehnt wurden. Um die Prinz-Brücke vom PKW- und LKW-Verkehr zu entlasten, hat die Stadt vorgeschlagen, das Gewerbegebiet Nobelstraße über eine neue Schleife, abzweigend von der L 885, zu erschließen.

Bei Ihrer Entscheidung im Planfeststellungsverfahren zugunsten eines Ersatzneubaus in moderner Bauart bei gleichzeitigem Abbruch der Prinz-Brücke bleiben dieses Gutachten wie auch die Stellungnahmen der Bezirksregierung Münster als zuständige Denkmalbehörde vom 28.02. und 27.04.2012, in welchen sie sich ausdrücklich für die Erhaltung des Denkmals im Sinne der Variante I ausspricht, *unberücksichtigt*. Dass das Brückenbauwerk in der Vergangenheit bereits verändert wurde und 30 bis 50% der Bauteile der Brücke bei einer Instandsetzung ausgetauscht werden müssen, ist in diese fachliche Auseinandersetzung um die Erhaltung des Denkmals seitens der Denkmalpflege bereits eingeflossen.

Unberücksichtigt in Hinblick auf die Sanierungskosten der Prinz-Brücke im Vergleich zu einem Neubau bleibt auch, dass bereits 2007 festgestellt wurde, dass das Tragwerk dringend sanierungsbedürftig sei und insbesondere der Korrosionsschutz umgehend erneuert werden müsse (Gutachten Meyer + Schubart, S. 7). Vor diesem Hintergrund sind die Mehrkosten wirtschaftlich vertretbar. Die bis heute unterlassene Instandhaltung kann nach unserer Auffassung nicht zu Lasten des Baudenkmals gehen. Denn es würde den Zielsetzungen des DSchG NRW zuwiderlaufen, könnte der Eigentümer eines Denkmals durch hinreichend lange Vernachlässigung der historischen Bausubstanz eine Reduzierung oder gar Aufhebung des Denkmalschutzes erzwingen.

Nach dem o. g. Gutachten ist eine Nutzung der Prinz-Brücke als Geh- und Radwegbrücke nach erfolgter Teilsanierung für *mindestens* weitere 50 Jahre möglich (Gutachten Meyer + Schubart, S. 11). Die üblicherweise angenommene Lebensdauer einer Straßenbrücke von 100 Jahren hat die Prinzbrücke längst überschritten. Eine Verlängerung der Lebensdauer um weitere 50 Jahre und mehr ist in Hinblick auf die besondere Bedeutung des Brückenbauwerks unseres Erachtens angemessen.

Zusammenfassend ist nicht zu erkennen, dass in Ihren bisherigen Überlegungen die Erfordernisse des Denkmalschutzes i. S. v. § 7 WaStrG hinreichend berücksichtigt worden sind. Die von Ihnen

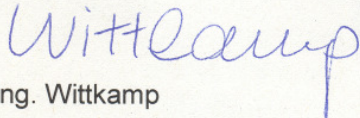
LWL

Für die Menschen.
Für Westfalen-Lippe.

vorzunehmende Abwägung der widerstreitenden öffentlichen Belange kann u. E. nur zum Ergebnis führen, dass die denkmalgeschützte Prinz-Brücke *nicht* beseitigt wird.

Mit freundlichen Grüßen

i. A.



Dipl.-Ing. Wittkamp