

Entwurf/erstellt von:

22. Mai 2014

Az.: 35.4.2.

Bearb.1: RBD in Karin Geißler

Raum: 366

Tel.: 1510

Bearb.2: Anneke Lamot M.A.

Raum: -

Tel.: -

E-Mail: karin.geissler.brms.nrw.de

Fax: 2525

Haus: Domplatz 1-3

Kopf: BR Münster

An das

Dezernat 54.1

über Frau Regierungsvizepräsidentin

im Hause

**Planfeststellung nach dem Bundeswasserstraßengesetz für den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) (Ersatz der Prinzbrücke Nr. 66 bei DEK-km 62,405 im Zuge der Stadtstraße Osttor durch eine Geh- und Radwegbrücke bei DEK-km 62,4234 einschließlich Neubau einer Straßenanbindung zum Gewerbegebiet Nobelstraße) hier: Stellungnahme als zuständige Denkmalbehörde**

Sehr geehrte Frau Zimmermann,

Zu dem Planfeststellungsverfahren, das den Abriss der Prinzbrücke und ihren Ersatz durch einen Neubau vorsieht, wird wie folgt Stellung genommen:

Die Prinzbrücke in Hilstrup ist aus verkehrs- und technikgeschichtlichen sowie wissenschaftlichen Gründen seit dem 13.05.2005 ein Baudenkmal. Zwischen 1905 und 1907 zur Überquerung der Ruhr in Duisburg errichtet, wurde sie 1946 als Ersatz für die zerstörte Kanalbrücke auf dem Wasserweg nach Hilstrup gebracht und den technischen und lokalen Gegebenheiten angepasst. Die besondere Bedeutung der Prinzbrücke liegt im Konstruktionssystem eines genieteten Fachwerkgerüsts aus Stahl mit einem steifen Bogenträger und Zugbändern. Die Veränderungen, die 1946 am Brückenoberbau vorgenommen werden mussten, sind ausdrücklicher Teil der Denkmalbegründung. Ihre Lage in direkter Sichtbeziehung zum historischen, denkmalgeschützten Bahnhof und der ehemaligen Dampfmühle Wenstrup unterstreicht ihre hohe lokale Bedeutung. Sie prägt bis heute das Ortsbild von Hilstrup.

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. 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 Bezirksregierung Münster als zuständige Denkmalbehörde fordert daher, nach verwaltungsinterner Abstimmung mit dem LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen, den Erhalt der Prinzbrücke als bedeutendes Dokument der Technikgeschichte.

Im Gutachten der beratenden Ingenieure Meyer und Schubert vom 19.12.2011 wurden in diesem Sinne mehrere Planungsvarianten zum Erhalt der Brücke vorgestellt. Bereits in unseren Schreiben vom 27. April 2012 und 29. Februar 2012 haben wir eine positive Stellungnahme zur Variante 1a: Die Erhaltung der Prinzbrücke als Geh- und Radweg abgegeben. Dem in einer Sanierung nötigen Austausch von ca. 30 - 50 % des geschädigten Stahltragwerkes stehen keine Bedenken der Denkmalpflege entgegen, da auch mit dem Teilaustausch das Konstruktionsprinzip als genietete Bogenbrücke und die lokale Bedeutung für Hilstrup erhalten bleiben. Die Mehrkosten, die bei einer Sanierung gegenüber einem Neubau entstehen, gehen auf den vernachlässigten Korrosionsschutz der letzten Jahre zurück und sind damit wirtschaftlich vertretbar. Die veranschlagte Lebensdauer nach einer Sanierung zur Geh- und Radwegbrücke von 50 Jahren stellt sich für uns als effektiv und nachhaltig dar. Aus Sicht des Denkmalschutzes ist es von daher unter Anwendung der Variante 1a nach wie vor möglich, den Erhalt der Prinzbrücke sicherzustellen. Die Varianten 2 und 3 stellen keine akzeptablen Vorschläge dar.

Im Planfeststellungsverfahren vom 25.03.2014 stellt die WSV hingegen fest, dass die Prinzbrücke zu den Brückenbauwerken gehört, "bei denen eine Instandsetzung mit dem Ziel der Wiederherstellung der erforderlichen Standsicherheit mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand nicht möglich ist." Zu dieser Erkenntnis gelangt die WSV ohne dass ein entsprechendes neues Gutachten vorgelegt wird.

Damit besitzt für uns weiterhin das Gutachten vom 19.12.2011 seine Gültigkeit: der Erhalt der Brücke und ihre Sanierung ist demnach nach wie vor möglich. Die Schäden, die genannt werden, stellen des Weiteren keine Verschärfung gegenüber der Situation Ende 2011 dar. Im weiteren Planfeststellungsverfahren werden Details der neuen Brücke aufgeführt, für deren Bau auch Eingriffe in die Natur sowie die Bereitstellung von Grundstücken - beides mit zusätzlichen Kosten

verbunden - nötig sind. Diese wären bei einem Erhalt der Brücke nicht erforderlich. Auch solche Kostenpositionen sind in einer Gesamtbetrachtung mit einzubeziehen. Darüber hinaus muss klargestellt sein, dass die neue Anbindung an das Gewerbegebiet durchaus nur ein Kompromiss zwischen Landschaftseingriff und Erhaltung der denkmalgeschützten Prinzbrücke darstellt. Ohne den Erhalt der Prinzbrücke ist der Eingriff in die Natur- und Landschaft nicht in dem Maße gerechtfertigt.

Die Auslegungen zum Denkmalschutz geben lediglich die Aussagen des Gutachtens vom 29.12.2011 wieder, und stellen damit keine ausreichende Begründung für den geplanten Abriss dar. Als Hauptargumente werden abschließend angeführt, dass mindestens die Hälfte der Bauteile bei einer Sanierung zu ersetzen sei und die ursprüngliche Gestalt gegenüber dem Zustand von 1907 für die Verlegung an den heutigen Standort stark verändert wurde. Beide Aussagen haben wir bereits oben als hinnehmbar oder nicht relevant bewertet. Des Weiteren wird die begrenzte Lebensdauer der sanierten Brücke von 50 Jahren genannt.

Hierbei ist zu beachten, dass sich die technischen Erhaltungsmöglichkeiten in der Denkmalpflege fortwährend weiterentwickeln. In 50 Jahren könnten neue Techniken einen längerfristigen Erhalt der Brücke über die Zeitspanne hinaus ermöglichen. Zudem erscheinen die angeführten 100 Jahre, die ein Brückenneubau an Lebensdauer erreicht, im Vergleich dazu nicht als wesentlich länger - die Prinzbrücke hat zum heutigen Zeitpunkt schon mehr erreicht.

Die Chance, die historische Brücke zu erhalten, kann nur an diesem Standort gewährleistet werden. In diesem Bereich wird der Dortmund-Ems-Kanal nicht verbreitert. Hier muss die Brücke lediglich erhöht werden.

Zusammenfassend kann die Bezirksregierung nicht erkennen, dass die Planfeststellungsbehörde bei ihren bisherigen Überlegungen die Erfordernisse des Denkmalschutzes i. S. v. § 7 WaStrG bereits hinreichend berücksichtigt hat. Die von der Planfeststellungsbehörde vorzunehmende Abwägung der widerstreitenden öffentlichen Belange kann u. E. nur zum Ergebnis führen, dass die denkmalgeschützte Brücke nicht beseitigt wird.

  
Karin Geißler

Planungsklage im  
Original zurück an

Dr 54  
R 120

2. Hru Isfodry u. Ruchedi zu Leutz  
z. d. A