



<b>Ausschuss für Bau, Verkehr, Bauerschaften und Umwelt</b> <b>am 08.12.2011</b>		öffentlich		
		Vorlagen-Nr.: FB 3/487/2011		
Nr. 2 der TO				
Dez. I	FB 3: Planen und Bauen	Datum:		09.11.2011
FBL / stellv. FBL	FB Finanzen	Dezernat I / II	Der Bürgermeister	
<b>Beratungsfolge:</b>				
Gremium:	Datum:	TOP	Zuständigkeit	Bemerkungen:
Ausschuss für Bau, Verkehr, Bauerschaften und Umwelt	08.12.2011		Vorberatung	

**Beratungsgegenstand:**

**Denkmalgeschützte DEK-Eisenbahnbrücke / Planfeststellungsverfahren zum DEK**

**I. Beschlussvorschlag:**

- dem Ausschuss zur Kenntnis -

**II. Rechtsgrundlage:**

Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG), Denkmalschutzgesetz (DSchG) NRW, § 41 GO, Zuständigkeitsregelung des Rates

**III. Sachverhalt:**

Die von Ende der 30er-Jahre stammende Eisenbahnbrücke über den Dortmund-Ems-Kanal ist im Jahr 1999 unter Denkmalschutz gestellt worden, weil sowohl ihre Konstruktionsweise als Strebenfachwerkbrücke (Dreigurt) als auch der damals neuartige Stahl St 52 eine Besonderheit darstellen.

Der Ausbau des Dortmund-Ems-Kanal - Abschnitt Los 5 und 6 - ist in den Jahren 2001-2003 durch ein Planfeststellungsverfahren vorbereitet worden. Mit ihm wird der Kanal verbreitert, vertieft sowie die Durchfahrtshöhe der Brücken angehoben. Die Lüdinghauser Eisenbahnbrücke erfüllt diese Anforderungen bislang jedoch nicht. Sie ist seinerzeit aus dem Planfeststellungsverfahren ausgenommen worden, um das Gesamtverfahren zeitlich nicht aufgrund der Denkmalschutzproblematik zu verzögern.

Weil die Brücke im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland steht, ist das Wasserstraßenneubauamt Datteln (WSNA) an die Bezirksregierung Münster herangetreten, die die hierfür zuständige obere Denkmalbehörde (§21 Abs.3 DSchG) ist. Diese hat im kooperativen Sinn frühzeitig auch die Stadt Lüdinghausen sowie die Fachleute des LWL Westf. Amt für Denkmalpflege (WAFD) mit eingebunden.

In mehreren Gesprächen ist dem WSNA auferlegt worden, umfassend die Möglichkeit zum Erhalt der Brücke zu prüfen. Hierzu wurden zahlreiche Bauwerksvarianten erörtert. Lediglich bei einer der

technisch realisierbaren Varianten – bei einer Verlängerung der Brücke mittels Kragarmen von beiden Auflagern aus – wäre der Erhalt des eigentlichen Denkmalcharakters ohne zu überformende Veränderungen baulich-konstruktiv möglich. Da diese Kragarmlösung bahnrechtlich als wesentliche Änderung bzw. Neubau gewertet wird, müssen die aktuellen bahntechnischen Vorgaben erfüllt werden. Dies ist jedoch hinsichtlich des erforderlichen Lichtraumprofils (Freiraum rund um die Außenabmessungen der Züge) nicht möglich. Insofern scheidet auch diese Lösung aus.

Ebenso ist eine Bahntrassenführung in Erwägung gezogen worden, die weniger diagonal über den Kanal verlief und somit die vorhandene große Spannweite der Brücke nutzt. Dies hätte jedoch östlich des Kanals enorme Veränderungen der Kreisbögen des Bahndamms mit entsprechenden ökologischen wie eigentumsrechtlichen Eingriffen zur Folge, auf der Insel zwischen Alter und Neuer Fahrt wären diese Kreisbögen wegen Platzmangels praktisch nicht realisierbar.

Insofern zeichnet sich keine Möglichkeit ab, die Brücke weiterhin am bisherigen Standort als Eisenbahnbrücke weiter zu verwenden. Ein Ersatz durch eine Stabbogenkonstruktion scheint anzustehen.

Somit stellt sich aber auch die Frage, ob es eine Möglichkeit zur Nutzung der Brücke an anderer Stelle gibt. Diese ist naturgemäß unter dem Vorbehalt zu sehen, dass sich eine sinnvolle Nutzung finden lässt, die die absehbar sehr hohen Kosten rechtfertigt.

Die Denkmalfrage wird als Teilaspekt des Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigen sein. In Kürze wird eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung den betroffenen Trägern öffentlicher Belange vorgestellt, die sich hauptsächlich mit der Rampenführung (nördliche oder südliche Verschiebung) beschäftigt.

In der Sitzung werden Vertreter des WSNA Datteln den Stand der Planung vorstellen.

**Lageplan (nicht maßstäblich)**