



### **Baudenkmal Feldchenbahnbrücke (2003-2005)**

Heute sind von der ehemaligen Trasse der Zechenanschlussbahn noch die Feldchenstraße und natürlich die Feldchenbahnbrücke erkennbar. Im weiteren Verlauf Richtung Bahnhof verliert sich dann schnell die zweifelsfrei nachvollziehbare Spur, da die einstige Trasse weitestgehend überbaut wurde. Mit etwas Fantasie kann sich der Passant von heute jedoch noch vorstellen, dass die Bahn in früheren Zeiten zwischen den Häusern Schüruferstr. 312 und 314 und auf der anderen Straßenseite östlich des Hauses Schüruferstr. 295 die ehemalige Chaussee nach Schüren kreuzte.

Mit der fünfbogigen Ziegelsteinbrücke über die Emscher ist das einzige markante Bauwerk der ehemaligen Anschlussbahn bis heute erhalten geblieben. Es liegt jedoch außerhalb des Blickfeldes der Hauptverkehrsströme. Die Brücke wird von unmotorisierten Kunden des Rodenberg-Centers aus dem nördlichen Teil Aplerbecks und aus Schüren einerseits und Spaziergängern und Radfahrern andererseits genutzt.

Obwohl unter Denkmalschutz stehend forderte der stellvertretende Bezirksvorsteher Vennebusch (SPD) in der Osterzeit 2003 den Abbruch der Brücke und begründete dies mit einer drohenden Einsturzgefahr. Tatsächlich hatte die Stadtverwaltung die Brücke am Gründonnerstag des Jahres für die Überquerung sperren lassen. Wegen der Feiertage wurde die Sperre aber rasch wieder aufgehoben. Die Alternative zum von Vennebusch geforderten Abbruch bestand in einer Instandsetzung, die aufgrund der städtischen Finanzlage aber nicht durchführbar schien: Rund zwei Jahre zuvor hatte man die Kosten der Brücken-Renovierung „auf etwa 400.000 bis 800.000 DM“ veranschlagt.<sup>1</sup> Mit Verweis auf den bestehenden Denkmalschutz stellte sich Bündnis 90/Die Grünen gegen den Vorschlag der SPD. Die Brücke sei auch noch keiner Belastungsprobe unterzogen worden. Auch sollte erwogen werden, mit kurzfristigen Reparaturen z. B. am Geländer die bisherige Nutzung der Brücke durch Fußgänger zu ermöglichen. Allerdings forderte auch Bündnis 90/Die Grünen, dass im Falle des Abbruchs der Brücke die Bewohner Neu-Schürens nicht vom Rodenberg-Zentrum und dem Aplerbecker Ortskern abgeschnitten werden dürften.<sup>2</sup>

In der Mai-Sitzung 2003 der Bezirksvertretung Aplerbeck berichtete ein Vertreter des Tiefbauamtes, dass die Brücke nicht akut einsturzgefährdet sei, woraufhin die die Brücke betreffenden Anträge von den Fraktionen zurückzogen wurden. Mit der Essener Montan-Grundstücksgesellschaft als Eigentümerin sollten nun Gespräche geführt werden. Diese wollte, dass die Stadt Dortmund die Brücke kostenneutral übernehmen solle. Die Stadt wünschte sich dagegen, dass die bisherige Eigentümerin sich noch an den Sanierungskosten beteiligen würde.<sup>3</sup>

Etwa ein halbes Jahr später, im Dezember 2003 schien eine Lösung in Sicht. Die Montan-Grundstücksgesellschaft bot der Stadt außer der Brücke noch die Summe von 50.000 Euro an. Dieser Betrag reichte allerdings nur für eine Minimalsanierung (Oberbau und Brückengeländer) aus, und die Stadtverwaltung schätzte, dass allein die regelmäßig anfallenden Inspektionskosten sich auf 1.000 Euro jährlich belaufen

---

<sup>1</sup> „Ruhr Nachrichten“ (RN) vom 22.04.2003 („Gefahren sind zu groß“)

<sup>2</sup> „Westdeutsche Allgemeine Zeitung“ (WAZ) vom 05.05.2003 („Grüne: Kein Abriss der Feldchenbahnbrücke“); RN vom 06.05.2003 („Feldchenbahnbrücke muss bleiben“)

<sup>3</sup> RN vom 15.05.2003 („Klärendes Gespräch“); WAZ vom 15.05.2003 („An Feldchenbahnbrücke klebt ein Zankapfel“)



würden.<sup>4</sup> Weitere Reaktionen und Entscheidungen drangen monatelang nicht an die Öffentlichkeit.

Ende September 2004 war eine Rampe an der Nordseite der Feldchenbahnbrücke fertig gestellt, die Fußgängern aus „Schüren-Ost und Aplerbeck-Nord“ den kurzen Weg zum Rodenberg-Center ermöglichten, ohne dass sie die Brücke überqueren mussten.<sup>5</sup> Die eigentlichen Sanierungsarbeiten ließen noch bis Ende Juni 2005 auf sich warten.

Binnen 12 Wochen sollte die Brücke unter der Aufsicht der Unteren Denkmalsbehörde verkehrssicher wieder hergestellt werden; um Schönheit ging es dabei nicht. Allerdings wurden die Sanierungskosten dennoch mit 140.000 Euro veranschlagt. Die 50.000 Euro der Montan-Grundstücksgesellschaft reichten also nicht aus. 60.000 Euro übernahm die Bezirksregierung in Arnsberg, 30.000 musste die Stadt zahlen. Im Rahmen der Sanierung wurde der Wildwuchs an der Brücke entfernt. Die Fugen wurden mit gereinigt und anschließend mit hochhydraulischem Druck wieder verfüllt. Zur Wiederherstellung der Bögen verwendete man Steine, die – nach langer Suche – aus dem Münsterland bezogen werden konnten. Um das Bauwerk künftig vor Feuchtigkeit zu schützen, wurde der Weg über die Brücke mit Stahlbetonplatten belegt. Nach Ansicht eines Mitarbeiters des Tiefbauamtes soll die Sanierung „etwa 30 bis 40 Jahre halten.“<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> WAZ vom 09.12.2003 („Minimal-Sanierung für Feldchenbahnbrücke“); RN vom 10.12.2003 („Partner mit ins Boot nehmen“)

<sup>5</sup> RN vom 24.09.2004 („Rodenbergcenter nun leichter erreichbar“); WAZ vom 25.09.2004 („Rampe zum Rodenberg-Center fertig gestellt“)

<sup>6</sup> WAZ vom 26.06.05 („Feldchenbahn: Bogenbrücke wird saniert“); RN vom 28.07.05 („Denkmal bekommt neue Steine“)