

Karteikarte: Kurzbezeichnung:	Straßenbrücke über den Rhein-Herne-Kanal (Brücke-Nr. 345, RHK-km 25,640), Uechtingstraße in Gelsenkirchen-Schalke- Nord	Blatt: 1
----------------------------------	--	----------

KARTEINUMMER	
Listenteil:	A
Laufende Nummer:	354
Kurzbezeichnung:	Straßenbrücke Uechtingstraße

LAGE	
Ortsteil:	Schalke-Nord
Straße/Hausnummer:	Uechtingstraße
Gemarkung:	Bismarck
Flur:	2
Flurstücke:	2, 3, 1071
Rechtswert:	
Hochwert:	

DARSTELLUNG DER WESENTLICHEN CHARAKTERISTISCHEN MERKMALE

Denkmalumfang

Das Denkmal besteht aus dem Brückenüberbau, den Widerlagern und Flügelmauern.

1. Geschichte des Brückenbauwerks

Die zweispurige Straßenbrücke liegt im Verlauf der Uechtingstraße und überquert im rechten Winkel den Rhein-Herne-Kanal. Sie wurde 1951 als Nachfolgerin einer Vorgängerbrücke aus den Jahren 1912/13, die im Zweiten Weltkrieg von der deutschen Wehrmacht gesprengt worden war, nach Plänen der Dortmunder Union Brückenbau AG auf den alten Widerlagern (1912) errichtet.

Beschreibung:

Das System der Haupttragkonstruktion besteht aus zwei Halbparabelfachwerkträgern. Sie lagern auf der Südseite auf festen, auf der Nordseite auf beweglichen Auflagern (nördliche Lager erneuert). Der gekrümmte Obergurt ist an den Enden rahmenförmig ausgebildet. Ein oberer und ein unterer Windverband nehmen die Windkräfte auf. Die Portale an den Enden der Brücke leiten die auf den oberen Windverband wirkenden Kräfte zu den Lagern. Die Fahrbahnlängsträger und die -querträger stehen im Verbund mit der Fahrbahnplatte aus Stahlbeton. Die Gehsteige sind außerhalb der Hauptträger auf Konsolen gelagert und durch einfache, genietete Geländer, bestehend aus Winkel- und Flacheisen, gesichert. Fahrbahn und Gehsteige sind asphaltiert. Die Bauwerksteile der Stahlkonstruktion sind genietet. Es wurde Stahl der Güte St 37 verwendet. Die Widerlager sind mit Ruhsandsteinquadern verblendet und mit einer Aufhöhung aus Beton versehen. Die Flügelmauern sind ebenfalls mit Ruhsandstein verkleidet. Die Brücke hat eine Spannweite von 60 m, eine Breite von 12,70 m, einen Hauptträgerabstand von 8,70 m und eine lichte Höhe von 5,47 m.

Karteikarte: Kurzbezeichnung:	Straßenbrücke über den Rhein-Herne-Kanal (Brücke-Nr. 345, RHK-km 25,640), Uechtingstraße in Gelsenkirchen-Schalke- Nord	Blatt: 2
----------------------------------	--	----------

1.1 Bedeutung für die Geschichte des Menschen:

Die Brücke Uechtingstraße ist bedeutend für die Geschichte des Menschen, weil sie in Verbindung mit dem Rhein-Herne-Kanal anschaulich die Entwicklung der Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte der Stadt Gelsenkirchen und darüber hinaus des Ruhrgebietes dokumentiert.

1.2 Bedeutung für Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte

Der Rhein-Herne-Kanal ist Teil des westdeutschen Kanalnetzes, das mit der wachsenden industriellen Bedeutung des Ruhrgebietes seit dem Ende des 19. Jahrhunderts angelegt wurde, um den steigenden Anforderungen an den Massengütertransport gerecht zu werden. Es eröffnete dem mittleren und östlichen Ruhrgebiet den Zugang zu den Nordseehäfen, den Rheinmündungshäfen und zum süddeutschen Raum.

Mit dem Bau des Dortmund-Ems-Kanals (1892-1899) vom Dortmunder Stadthafen Richtung Emden war zugleich ein Stichkanal bis Herne angelegt worden. In der Zeit von 1906 bis 1914 erfolgte der Bau des Rhein-Herne-Kanals, der die Verbindung vom Rhein zum Dortmund-Ems-Kanal herstellte. Er wurde am 17. Juli 1914 eröffnet. Mit einer Länge von 45,4 km führt er in West-Ost-Richtung quer durch das Ruhrgebiet. Mit Errichtung des Kanals war der Bau zahlreicher Brücken erforderlich, da die Verkehrsverbindungen in Süd-Nord-Richtung nun unterbrochen waren. Zu dieser Zeit entstand auch die Uechtingstraßen-Brücke, die heute hier in zweiter Generation als Wiederaufbau der im Zweiten Weltkrieg zerstörten Erstbrücke erhalten ist.

1.3 Bedeutung für Siedlungs- und Stadtentwicklungsgeschichte:

Die Brücke Uechtingstraße ist Teil des städtischen Hauptverkehrsstraßenzuges Adenauerallee/Uechtingstraße und eine der vier Straßenquerungen des Rhein-Herne-Kanals auf Gelsenkirchener Stadtgebiet. Ursprünglich waren die landschaftsräumlichen Verhältnisse an dieser Stelle geprägt durch die in einem weiten Tal fließende Emscher, die aufgrund häufiger Überschwemmungen über Jahrhunderte ein Hindernis für intensive Verkehrsverbindungen zwischen der Gemeinde Gelsenkirchen im Süden und der Freiheit Buer im nördlichen Teil der heutigen Stadt, war. Dies änderte sich erst, als 1868 unter der Federführung des Direktors der Kölner Bergwerks-AG Friedrich Grillo die Gewerkschaft Graf Bismarck gegründet wurde und ein weit in den Norden reichendes Grubenfeld erhielt. Zu dieser Zeit setzten umfangreiche Bauarbeiten ein. Die heutige Uechtingstraße (früher Luisenstraße) erschloss, von der Roonstraße, der späteren Kurt-Schumacher-Straße abzweigend, zunächst nur die südlich der Emscher gelegene Schachanlage I der ehemaligen Zeche Graf Bismarck (Teufbeginn 1869) und die zugehörige Bergarbeitersiedlung Parallelstraße. Sie endete hier als Sackgasse. Mit der nördlich der Emscher gelegenen Schachanlage II (Teufbeginn 1882) war Schacht I durch eine Werksbahn verbunden, die den Fluss mittels einer Eisenbahnbrücke querte. Mit der Kanalisierung der Emscher und dem Bau des Rhein-Herne-Kanals änderte sich die Situation. Ein Kartenausschnitt von 1921 zeigt diese Veränderungen sowie die inzwischen bis (Buer-)Erle verlängerte Uechtingstraße, die nun auch die jenseits des Kanals und der Emscher gelegenen Schachanlagen und Siedlungen erschloss. Die

Karteikarte: Kurzbezeichnung:	Straßenbrücke über den Rhein-Herne-Kanal (Brücke-Nr. 345, RHK-km 25,640), Uechtingstraße in Gelsenkirchen-Schalke- Nord	Blatt: 3
----------------------------------	--	----------

Uechtingstraßen-Brücke, die mit dem Bau des Rhein-Herne-Kanals errichtet und nach ihrer Zerstörung im Zweiten Weltkrieg 1951 wiederaufgebaut wurde, ist in diesem Kontext damit nicht nur für die Entwicklung der Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte Gelsenkirchens von Bedeutung, sondern auch für ihre Siedlungs- und Stadtentwicklungsgeschichte.

2. Kriterien für die Erhaltung und Nutzung

2.1 Wissenschaftliche Kriterien für die Erhaltung und Nutzung

Für eine Erhaltung und Nutzung der Brücke Uechtingstraße sind wissenschaftliche Gründe zu nennen, da sie ein gut erhaltenes Zeugnis der Brückenbauwerke am Rhein-Herne-Kanal ist und hier insbesondere die Zeit des Wiederaufbaus der kriegszerstörten Brücken nach dem Zweiten Weltkrieg dokumentiert.

Der 45,4 km lange Rhein-Herne-Kanal war die erste künstliche Wasserstraße des Ruhrgebietes. Der von Westen nach Osten angelegte Kanal wurde in ein bestehendes Geflecht aus Straßen, Bahngleisen und Rohrleitungen gebaut und unterbrach damit viele Verbindungen, die in Süd-Nord-Richtung verliefen. Um das Transportnetz aufrecht zu erhalten, wurden als Erstausrüstung zahlreiche Brücken errichtet. Vorgesehen waren zunächst 29 Straßen- und 20 Eisenbahnbrücken, darunter die (erste) Brücke im Verlauf der heutigen Uechtingstraße. Inzwischen enthält das Verzeichnis des Wasser- und Schifffahrtsamtes Duisburg-Meiderich 110 Brücken zwischen Duisburg und Waltrop, darunter 48 Straßen- und 28 Eisenbahnbrücken, 22 Schleusen- und Wegbrücken sowie 12 Brücken für Rohre, Bandanlagen und Leitungen.

Seit Errichtung des Rhein-Herne-Kanals bis heute hat sich die Brückenlandschaft verändert. Recht einheitlich war die Erstausrüstung mit überwiegend eisernen Fachwerkbalkenbrücken, Parabel- und Halbparabelträgersystemen, die das Bild bestimmten. Besonders der Halbparabelträger eignete sich besonders in Fällen, in denen an exponierter Stelle die Portale mit einer repräsentativen Sandsteinarchitektur versehen werden sollten. Erhaltene Beispiele hierfür gibt es am Rhein-Herne-Kanal nicht mehr. Allerdings hat sich westlich der Uechtingstraßen-Brücke die denkmalgeschützte Sutumer Straßenbrücke über die parallel zum Kanal verlaufende Emscher als ein charakteristisches Beispiel erhalten.

Insgesamt sind von der Erstausrüstung des Rhein-Herne-Kanals nur zwei Brückenbauwerke erhalten geblieben: die 1912 in Betrieb genommene Hafenbahnbrücke der Herner Eisenbahn & Hafen GmbH in (Herne-)Wanne-Eickel (RHK-km 32,237) und die DB-Brücke aus dem Jahr 1913 in Essen (RHK-km 13,027), beide mit einem Tragwerk aus Fachwerkparallelträgern. Alle übrigen Brücken wurden im Zweiten Weltkrieg zerstört, wenige durch Bombenangriffe, die Mehrzahl durch gezielte Sprengung durch die deutsche Wehrmacht während ihres Rückzugs im März und April 1945.

Die zweite große Brückenbauphase umfasst die Zeit des Wiederaufbaus von 1945 bis etwa 1960. Nachdem der Kanal von den Trümmern befreit worden war, wurde der Verkehr vielerorts zunächst durch den Einsatz von Behelfsbrücken wiederhergestellt. Für den Eisenbahnverkehr kam besonders die Schaper-Krupp-Reichsbahnbrücke

Karteikarte: Kurzbezeichnung:	Straßenbrücke über den Rhein-Herne-Kanal (Brücke-Nr. 345, RHK-km 25,640), Uechtingstraße in Gelsenkirchen-Schalke- Nord	Blatt: 4
----------------------------------	--	----------

(SKR-Brücke) zum Einsatz, ein standardisiertes Eisenbahnbrückengerät, das Gottwalt Schaper (1873-1942), Referent für Brücken- und Ingenieurhochbau im Reichsverkehrsministerium Ende 1940 bei der Firma Friedrich Krupp in Duisburg-Rheinhausen in Zusammenarbeit mit der Reichsbahndirektion Essen in Auftrag gegeben hatte. Diese Baukastenbrücke war für den Einsatz in den eroberten Gebieten gedacht und diente nach dem Krieg häufig als Behelfsbrücke. Neun Brücken dieser Bauart aus der Zeit zwischen 1946 und 1953 überspannen noch heute den Rhein-Herne-Kanal, zwei davon auf Gelsenkirchener Stadtgebiet: die DB-Brücke Nr. 344-2 von 1947 und die DB-Brücke Nr. 341-2 von 1953.

2.2 Städtebauliche Kriterien für die Erhaltung und Nutzung

Für den Wiederaufbau zerstörter Straßenbrücken dienten den Ingenieuren häufig die gängigen Vorgängersysteme als Vorbild, vielfach der Fachwerkparallelträger. Die hier betroffene Uechtingstraßen-Brücke von 1951 ist mit ihrem Halbparabelträger eine etwas vereinfachte Version des bereits 1912 als Hauptträgersystem für einfache Straßenbrücken am Rhein-Herne-Kanal festgelegten Brückentyps. Heute führen unseres Wissens nur noch zwei Straßenbrücken dieser Bauart aus der Zeit des Wiederaufbaus über den Kanal: die hier Betroffene und eine weitere Brücke im Verlauf des Westrings in Castrop-Rauxel, ebenfalls aus dem Jahr 1951.

Nach der Zeit des Wiederaufbaus stellte vor allem der wachsende Straßenverkehr wie auch der Ausbau des Autobahnnetzes - der Rhein-Herne-Kanal wird von der A 2, A 42, A 43 und A 59 gequert - neue Anforderungen an den Brückenbau. Die Bauwerke waren meist zweckmäßig und unauffällig. Mit der Internationalen Bauausstellung Emscherpark (1989 bis 1999) entstanden dagegen technisch und gestalterisch imposante Bauwerke, wie u. a. die Doppelbrücke im Nordsternpark, errichtet für die Bundesgartenschau 1997 nach einem Entwurf von Prof. Stefan Polónyi.

Die Uechtingstraßen-Brücke gehört zur zweiten Generation der Brücken am Rhein-Herne-Kanal. Sie ist in diesem Kontext für die Zeit des Wiederaufbaus nach 1945 sowie gleichermaßen als Reminiszenz an die Brücken-Erstausstattung ein sehr anschauliches Zeugnis. Da es hiervon am Rhein-Herne-Kanal nur noch zwei Beispiele aus der Zeit des Wiederaufbaus gibt, hat die Brücke zudem in diesem Zusammenhang Seltenheitswert.

Durch ihre Lage, Größe und Gestaltung kennzeichnet sie zudem die Örtlichkeit in unverwechselbarer Weise. Für ihre Erhaltung und Nutzung, die der Bewahrung dieses überlieferten Zustands dienen, sind damit auch städtebauliche Gründe zu nennen.

Karteikarte:
Kurzbezeichnung:

Straßenbrücke über den Rhein-Herne-Kanal
(Brücke-Nr. 345, RHK-km 25,640),
Uechtingstraße in Gelsenkirchen-Schalke-
Nord

Blatt: 5

3. Folgende Untersuchung wurde zugrunde gelegt:

3.1 Quellen und Literatur

Stellungnahme zum Denkmalwert vom Landschaftsverband LWL-Denkmalpflege,
vom 28.04.2016

Bericht von Dr. Lutz Heidemann: Fragen des Denkmal- bzw. des Geschichtswertes
der Kanalbrücke Uechtingstraße, vom 21.03.2016.

Tag der Eintragung: 07. Dez. 2022

Stadt Gelsenkirchen

Die Oberbürgermeisterin
Referat Bauordnung und -verwaltung
Untere Denkmalbehörde

In Vertretung



Heidenreich

Inventarnummer: ~~430~~ 429

KARTEN UND PLÄNE



Kartenausschnitt von 1921 mit dem Verlauf der Uechtingstraße.
(aus: L. Heidemann, S. 4)

Karteikarte:
Kurzbezeichnung:

Straßenbrücke über den Rhein-Herne-Kanal
(Brücke-Nr. 345, RHK-km 25,640),
Uechtingstraße in Gelsenkirchen-Schalke-
Nord

Blatt: 6

BILDER



Uechtingstraßen-Brücke, Ansicht von Osten. Foto: LWL-DLBW, 2016.



Ansicht von Süden. Foto: LWL-DLBW, 2016.