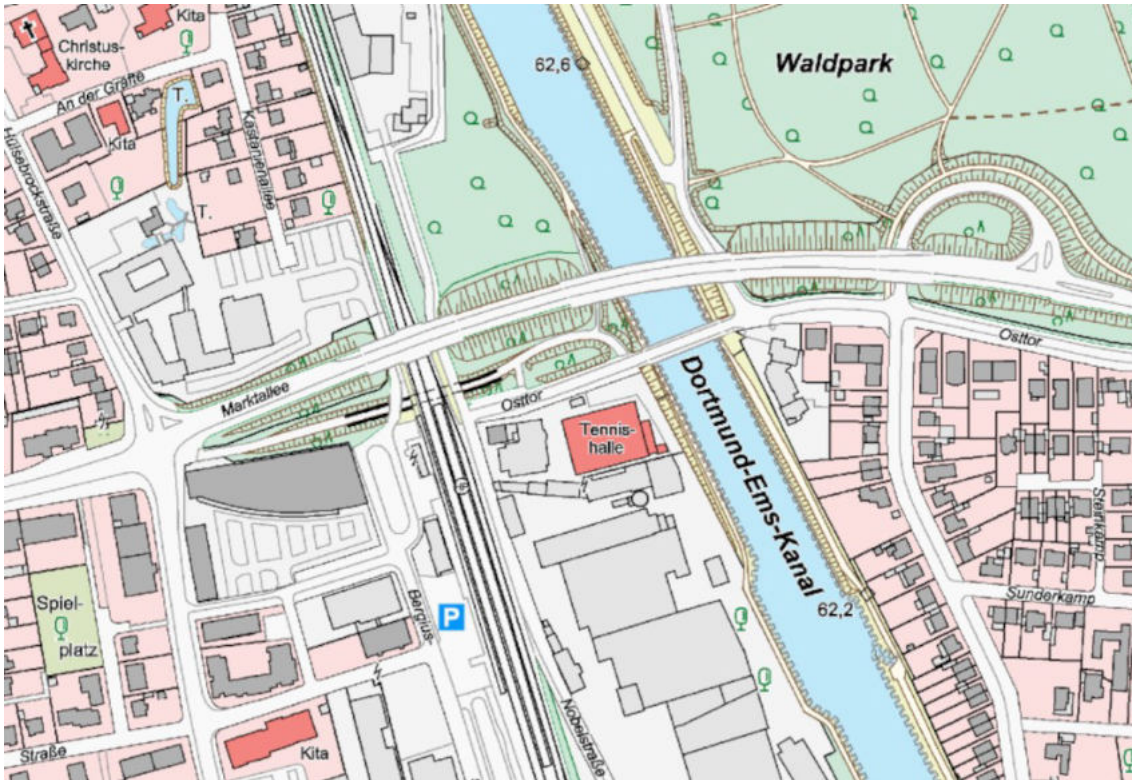


Prinz-Brücke

Hiltruper Brücke und Gasthaus am Kanal

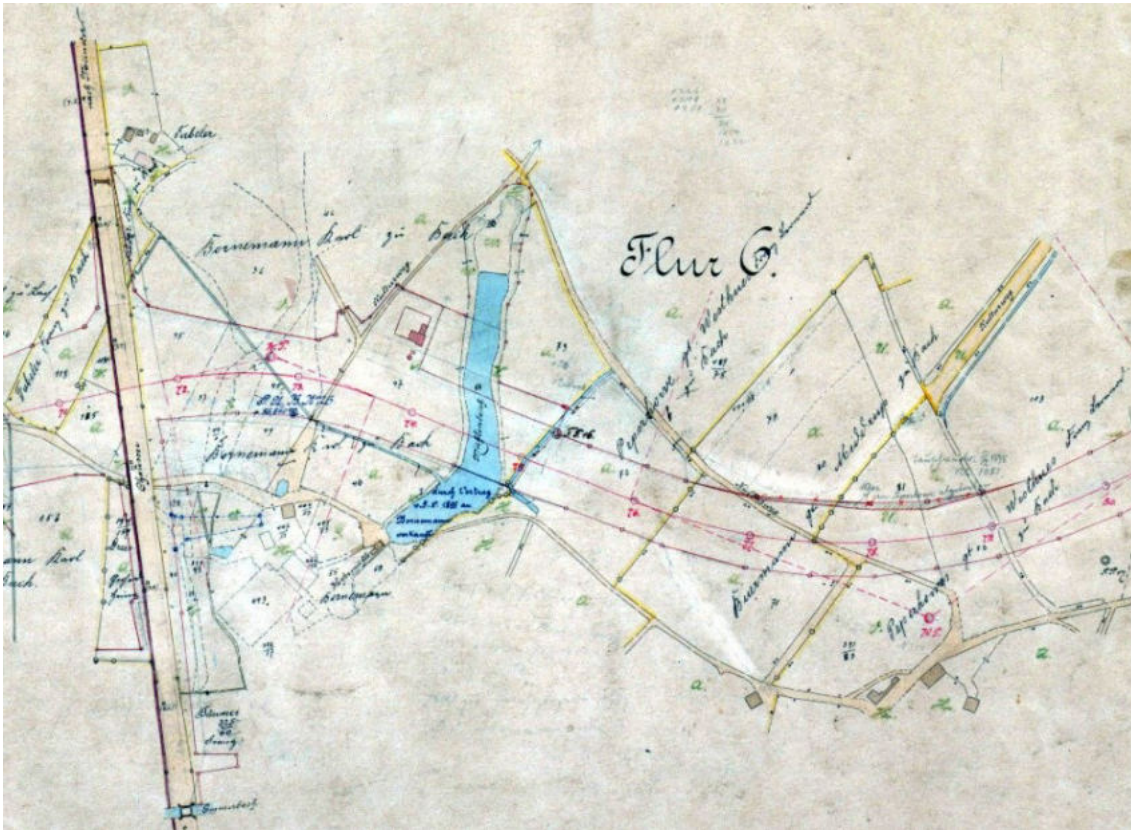


Hiltrup: Prinz-Brücke über den Dortmund-Ems-Kanal (2023, geo.stadt-muenster.de/webgis)

Die erste Prinz-Brücke wurde 1897 mit dem Bau des Dortmund-Ems-Kanals (1893 - 1899) gebaut. Sie ist die Ost-West-Verbindung zwischen der Hiltruper Bahnhofstraße (heute: Marktallee) und der Wolbecker Straße (heute: Osttor).

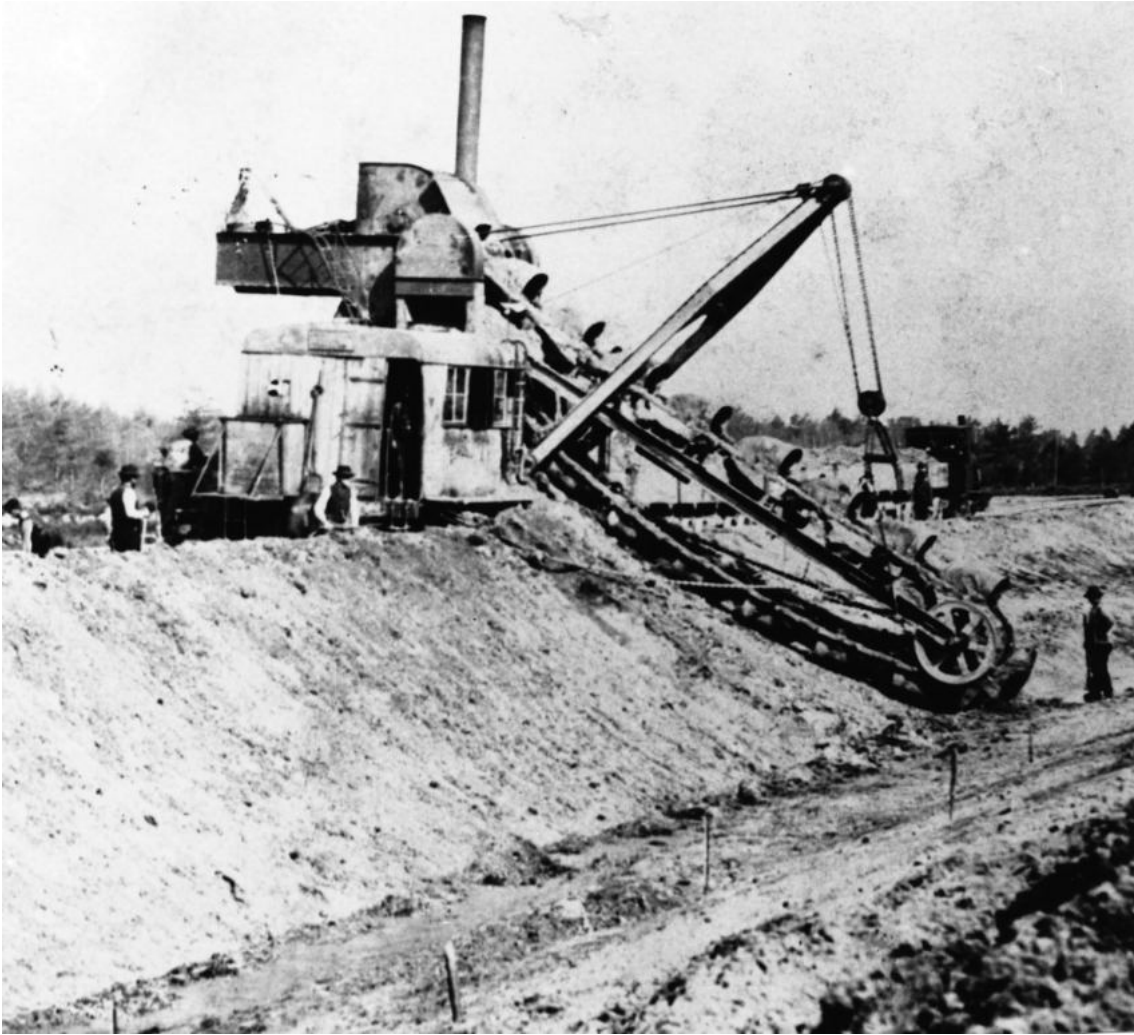
Die Initiative für einen Kanal zwischen Rhein und Elbe kam Mitte des 19. Jahrhunderts aus dem Dortmunder Raum. Erste Planungen wurden 1863 aufgenommen, nach dem deutsch-französischen Krieg 1870/71 wurden sie wieder aufgegriffen. Mit dem Wasserweg nach Emden für 600-Tonnen-Schiffe sollte deutsche Steinkohle gegenüber der englischen konkurrenzfähig werden.

Konsul Schencking warb Anfang 1882 für das Projekt und erhielt zunächst Zustimmung. Später lehnte der Westfälische Bauernverein die Planungen ab. Schencking setzte sich bei jeder Gelegenheit für den Kanalbau ein. Als Vorsitzender des Kreis-Canalbau-Comités gewann er 1887 den Kreistag, die Amtsvertretungen Greven und St. Mauritz sowie die Gemeinderäte der betroffenen Gemeinden dafür, sich an den Kosten für den Grunderwerb zu beteiligen. Nur Hiltrup lehnte ab. Schencking übernahm daraufhin persönlich und „bedingungslos“ die Garantie für den erforderlichen Kapitalbetrag; die Gemeinde Hiltrup kaufte für 3626 Mark Grundstücke mit einer Fläche von 98ar.



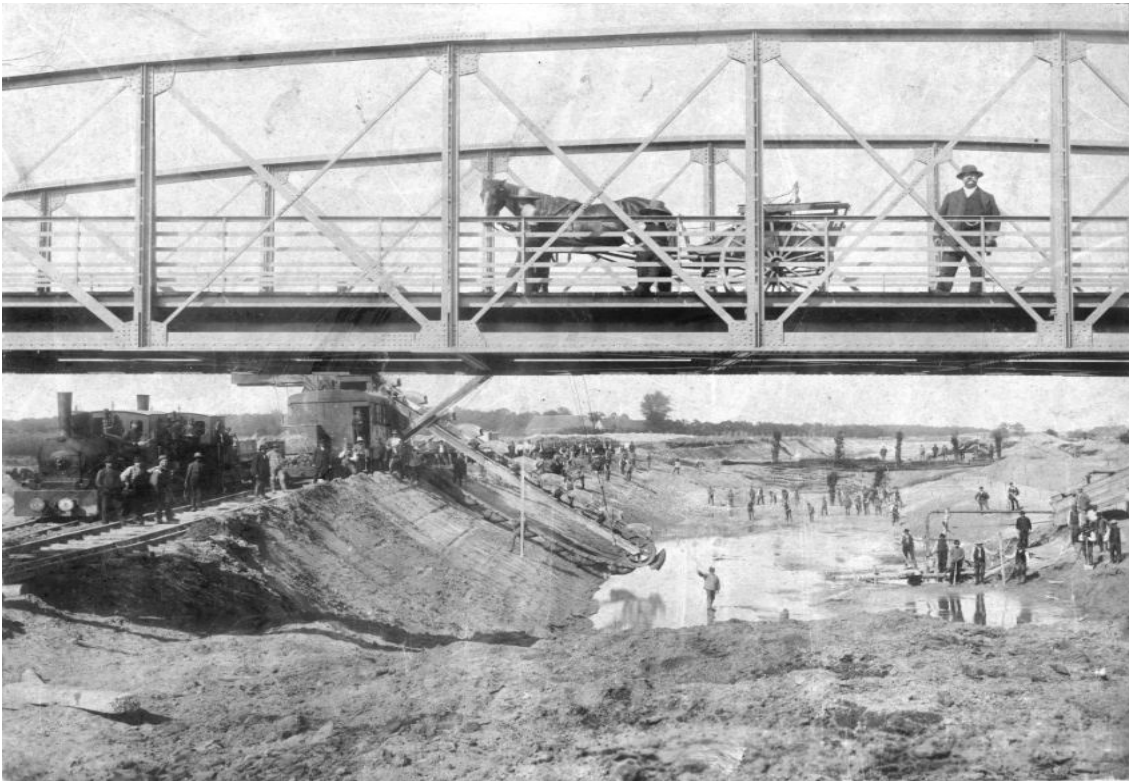
Kanal-Planung in Hilstrup 1891: Bornemanns Wassermühle und Mühlenteich fallen dem Kanal zum Opfer (Grunderwerbskarte vom 4.8.1891 Blatt 4)

Der „Hiltruper Bogen“ des Kanals wurde am 30.9.1892 planfestgestellt.



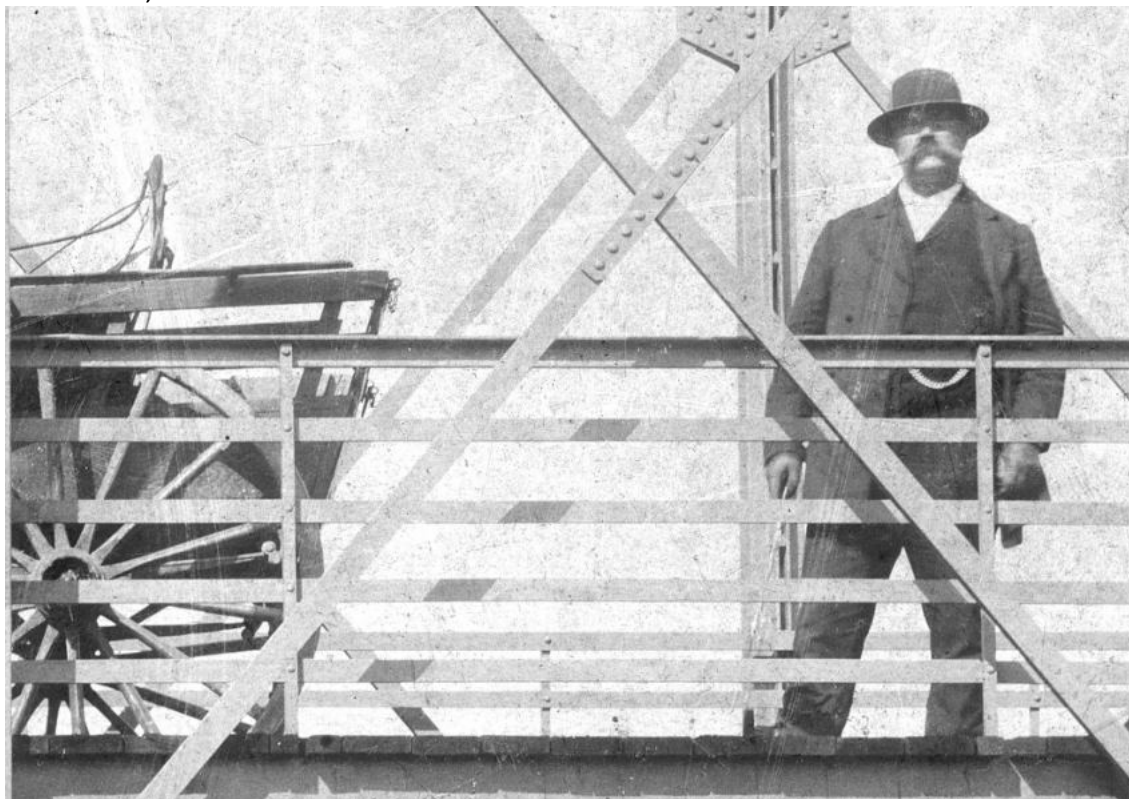
Dampfbetriebener Eimerkettenbagger an der Baustelle des Dortmund-Ems-Kanals (1893; Foto: Hiltruper Museum)

Im Frühjahr 1893 begannen die Arbeiten an der Hiltruper Strecke. Im Mai 1894 waren in der Strecke Hiltrup 575 Arbeiter im Einsatz.



Schachtmeister Alfonso Ognibeni (oben auf der Haus Kannener Brücke) überwacht die Kanalarbeiten (um 1895; Foto: Familie Schulze-Heil)

Im Einsatz waren dampfbetriebene Eimerkettenbagger, sie beförderten den Aushub auf eine Feldbahn zum Abtransport. Auf dem Foto um 1895 präsentieren alle Arbeiter ihr Arbeitsgerät. Die Maschinisten zeigen ihre Ölkannen in den Händen und eine Schieblehre, die Messgehilfen ihre Messlatten, die meisten aber einfache Hacken und Schaufeln.



Schachtmeister Alfonso Ognibeni oben auf der Haus Kannener Brücke (um 1895; Foto: Familie Schulze-Heil)

Über allen steht der Schachtmeister Alfonso Ognibeni: Oben auf der Haus Kannener Brücke kümmern sich zwei Männer mit großen Strohhüten (Italiener?) um sein Pferd und den zweirädrigen Wagen; Ognibeni mit gewaltigem Schnauzbart steht in Positur, er ist gut gekleidet, hält die Jacke offen und stellt seine - vermutlich goldene - Uhrkette zur Schau.

Aus dem Münsterland standen kaum Arbeitskräfte zur Verfügung. So kamen Saisonarbeiter. An der gesamten Kanalstrecke waren bis zu 4500 Mann beschäftigt, darunter etwa 20% Italiener, Holländer und Polen. Italiener galten als besonders qualifiziert für Maurer- und anspruchsvolle Steinmetzarbeiten. Im Bereich Lüdinghausen gab es wohl schon 1892 Probleme mit den Saisonarbeitern und Alkohol: Der Landrat verkündete mit einem Aushang [An die Canalarbeiter](#): "... Niemand kann sich mehr darüber freuen als ich, wenn brave, fleißige Leute an den Ruhetagen bei einem frischen Trunke fröhlich zusammensitzen. Aber die Ordnung darf nicht darunter leiden" - auf dem Lande war um 22.00h Polizeistunde.

An der Strecke Hilstrup arbeiteten ab 1893 bis zu 800 Mann, darunter viele Holländer; für sie wurde ein evangelisches Feldgotteshaus zwischen Hilstrup und Amelsbüren eingerichtet.

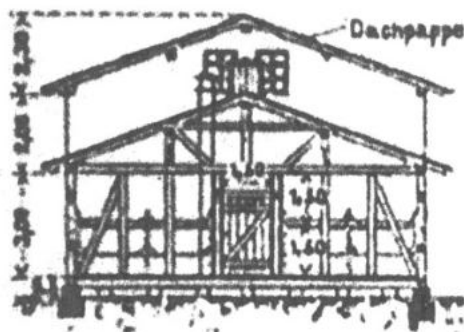


Abb. 122. Querschnitt.

Abb. 122 u. 123.
Mannschaftsbaracke mit
Cantine. 1:350.

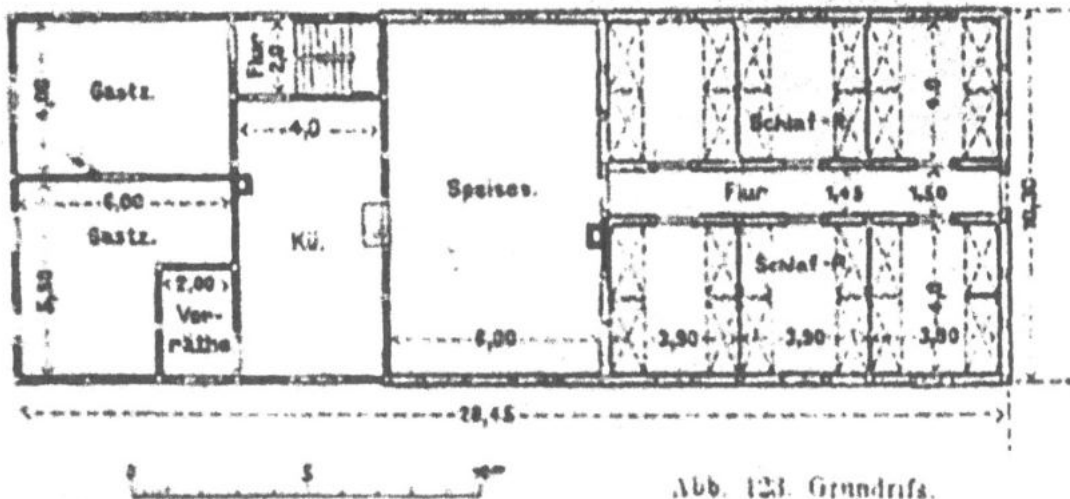


Abb. 123. Grundriss.

"Mannschaftsbaracke mit Cantine" für die Canalarbeiter (um 1890; aus: *Der Bau des Dortmund-Ems-Canals*, 1902)

Ein Streckenbaumeister verdiente bis zu 300 Mark, die Erdarbeiter verdienten im Durchschnitt 2,75 Mark am Tag, für Kost und Logis mussten sie 1,30 Mark am Tag rechnen. Sie wohnten in "Mannschaftsbaracken mit Cantine", die nach Vorschrift der Bauverwaltung errichtet und oft in schlechtem Zustand waren. Aus Hilstrup wurde berichtet, der Fußboden im Gebäude sei genauso verschmutzt wie der Platz vor dem Eingang. Die Cantinenwirte verkauften Speisen und Alkohol. [Cholera](#) grassierte. Manche Arbeiter wohnten auch in Privatquartieren, zum Beispiel im Haus Groen (heutige Marktallee 67, das Haus ist durch Neubauten ersetzt). Die Kanalbauverwaltung bot

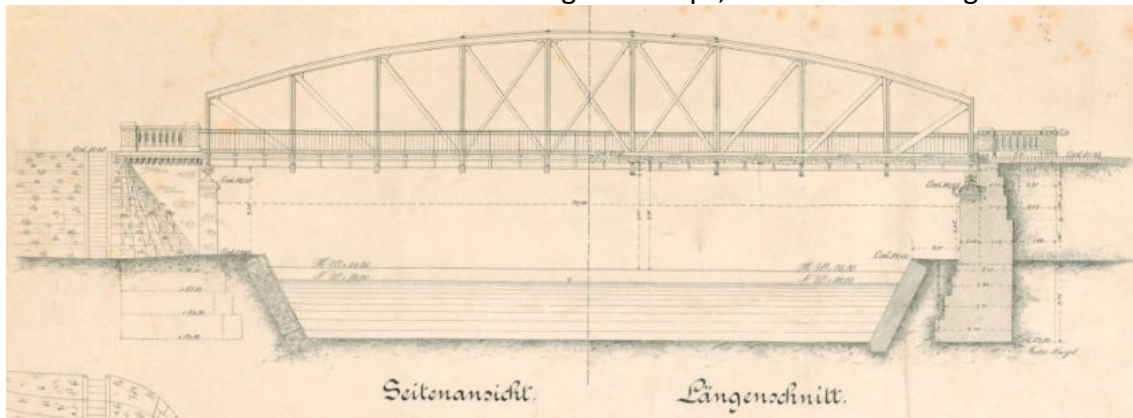
den Arbeitern an, "etwaige Ersparnisse" einer Nebenkasse der Bauabteilung zur Aufbewahrung (oder Weiterleitung an die Familie) zu übergeben.

In den Wintermonaten erhielten die Arbeiter nur eine geringe oder keine Unterstützung; im Winter gab es in Lüdinghausen "von allen Seiten Klagen über Überhandnehmen der Bettelei" (Kessemeier, Arbeitsplatz Kanal, Münster 1989). Die überwiegend ausländischen Arbeiter der Stadtstrecke siedelten in der Arbeiterkolonie Werse-Delstrup, dem heutigen Herz-Jesu-Viertel, auch "Klein Muffi" genannt; nach Eröffnung des Kanals fanden viele Arbeit im Stadthafen.

Für den Transport von Kanalbau-Material wurde 1897 vorübergehend eine Schiffswerft in Hilstrup eingerichtet. Der Schiffsbauer B. Sibum aus Haren baute für die münstersche Firma Hessel zwei Lastkähne, sie transportierten Steine für die Kanalböschungen. Auch ein kleiner Personendampfer war unterwegs, der vorher kurze Zeit auf der Werse eingesetzt war ("Der kleine Günther"; nach anderer Quelle "Micheline", benannt nach Schenckings Ehefrau).

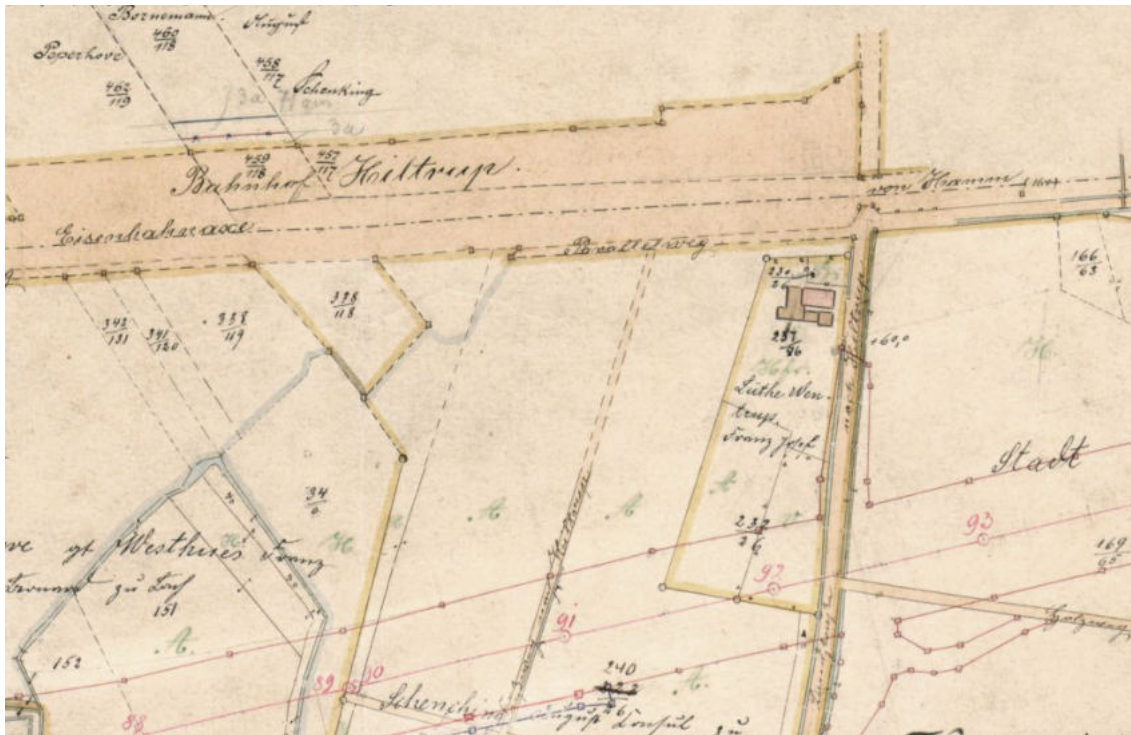
Der Kanalbau (feierliche Eröffnung am 11.8.1899 in Dortmund) brachte durch den Grunderwerb viel Geld in die Gemeinde und setzte damit ein verstärktes Baugeschehen in Gang, zwei öffentliche und zwei Privathäfen entstanden (die Hafenanlagen kosteten 33.316 Mark). Hilstrup machte seinen Frieden mit Schencking und wählte ihn 1894 wieder in die Gemeindevertretung.

Der Kanal unterbrach die Straßenverbindungen Hiltrups, Brücken mussten gebaut werden.



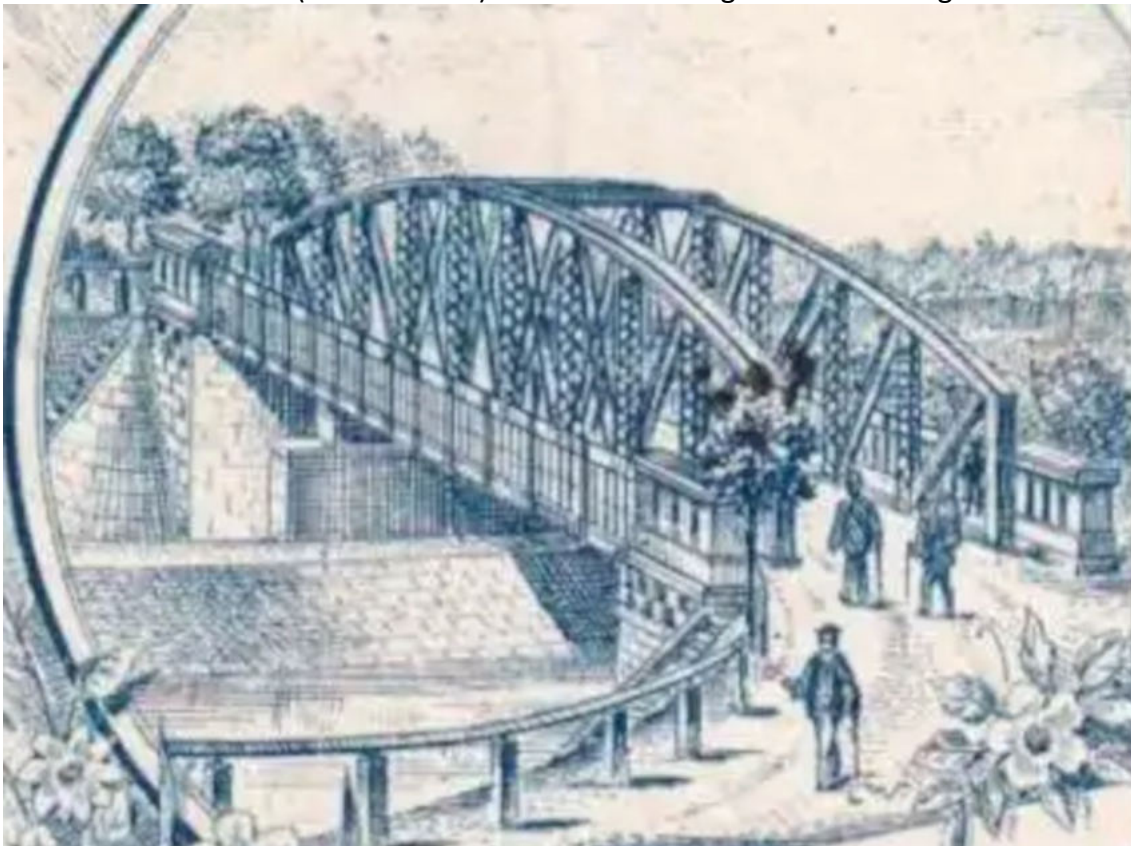
"Regierungs.Baumeister Bergius: Ueberführung der Chaussee Münster-Hamm" (März 1892; Landesarchiv NRW Abteilung Westfalen Karten A Signatur 46987; Ausschnitt)

In standardisierter Bauweise entstanden Brücken aus genietetem Stahl-Fachwerk. Die Entwurfszeichnung von Regierungs.Baumeister Bergius vom März 1892 zeigt die Überführung der Westfalenstraße über die alte Fahrt des Kanals (am Ende des II. Weltkriegs gesprengt, danach durch einen Neubau ersetzt).



Kartierung für den Grunderwerb der Prinzbrücke (16.7.1891; Landesarchiv NRW Abteilung Westfalen Karten A Signatur 4680; Ausschnitt)

Die Kanalbrücke in der Ost-West-Verbindung zwischen Hiltruper Bahnhofstraße (heute: Marktallee) und Wolbecker Straße (heute: Osttor) wurde nach dem gleichen Muster gebaut.



Die erste Prinzbrücke in Hiltrup, von Osten gesehen (historische Postkarte, 1897)

Das Grundstück gehörte ursprünglich [Konsul Schencking](#). Die Brücke erhielt ihren Namen nach der Familie Prinz.



Westseite der ersten Prinzbrücke in Hilstrup (um 1930; Foto: Hiltruper Museum)



Café und Garten-Restaurant, Inh. H. Lippmann (1942, historische Postkarte). Im Jahr 2024 bekannt unter dem Namen "Zur Prinzenbrücke".

Der Gastwirt und Bäcker Bernhard Prinz (1909-1912 Mitglied des Verwaltungsrats der Spar- und Darlehenskasse Hilstrup) baute an der Ostseite der Brücke eine Kaffeewirtschaft, ein angesehenes Gasthaus.

Der 1899 eröffnete Dortmund-Ems-Kanal musste schon nach wenigen Jahren Stück für Stück erweitert werden. Er war ursprünglich für 600-Tonnen-Schiffe konzipiert, das Frachtaufkommen (insbesondere Eisenerz und Kohle zum bzw. vom Ruhrgebiet) entwickelte sich aber stärker als erwartet. Der Kanal stieß schon vor dem I. Weltkrieg an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit, die Schiffe mussten größer werden. Noch vor dem Krieg wurde in Münster eine größere Schleuse gebaut, u.a. für den Hiltruper Bogen wurde ein Begegnungsverbot erlassen. Die Dortmunder Schwerindustrie drängte darauf, den Kanal für 1000-Tonnen-Schiffe auszubauen. In Münster ging 1926 eine dritte, noch breitere Schleuse in Betrieb.



Die erste Prinz-Brücke über den Kanal, rechts die Gaststätte, links Mühle und Sägewerk Wentrup und unten Hoesch Röhrenwerk (1935; Luftbild: Hiltruper Museum)

Die Verbreiterung des Kanals war 1935 nördlich des Hiltruper Bogens schon fertig. Das Luftbild von 1935 zeigt die Engstelle an der ersten Prinz-Brücke, sie musste durch einen Neubau mit größerer Spannweite ersetzt werden.



Hiltrup: Neben der ersten Prinzbrücke wird die zweite Prinzbrücke gebaut (Juli 1936; Foto: Hiltruper Museum)

Die erste Brücke von 1897 (auf dem Foto links) wurde deshalb 1936 durch einen Neubau ersetzt, der vor Ort zusammengeschweißt wurde.

1936 wurde auch mit dem Bau der II. Fahrt für den Hiltruper Bogen begonnen.



Hiltrup, Nähe Steiner See: Trockenes Kanalbett der II. Fahrt (um 1936; Foto: Hiltruper Museum)

Die Baufirma Lenz&Co aus Berlin brachte auswärtige Arbeiter mit. Sie lebten neben der Stellmacherei Wilhelm Wiesmann (Bach 7) in Baracken in der Sandgrube, die heute noch als Senke

südlich des Hofes Lördemann auf der Kanalinsel zu erkennen ist. 1938 übernahmen Anna und Otto Rabe die Verpflegung von rund 70 Kanalarbeitern in der Kanalbau-Kantine, einer Holzbaracke, der späteren Gaststätte Haus Sonneborn. Am Tag gab es zwei Mahlzeiten, am Abend wurde Bier ausgeschenkt.

Ab ungefähr 1938 wurden für die Kanalarbeiten auch jüdische Zwangsarbeiter als billige Arbeitskräfte eingesetzt, es gab "im geschlossenen Einsatz" eine jüdische Kolonne (Grottendieck, Die billigen Arbeitskräfte der jüdischen Kolonne, WN 8.11.2021). Sie wurden schlecht behandelt, durften die Kanalkantine nicht betreten.



II. Fahrt und "Steinerssee" auf dem Messtischblatt von 1941 (Bearbeitung: Henning Klare)

Anfang 1940 wurden die Arbeiten zur Verbreiterung des Kanals eingestellt. Otto Rabe wurde zur Wehrmacht eingezogen. Anna Rabe kaufte die Wirtschaftsbaracke von der Germania-Brauerei.



Behelfssteg über das trockene Kanalbett der II. Fahrt (1940; Foto: Hiltruper Museum)

Das unfertige Kanalbett wurde von Grün überwuchert, über einen Behelfssteg führte der Weg zum [Seebad Hiltrup](#); im Hintergrund des Fotos ist der Wegweiser zu erkennen. Das Adressbuch von 1940 nennt "Rabe, Otto, Kantinenwirt, Baustelle Kanal, Bach".



Die zweite Prinz-Brücke über den Kanal, nördlich davon das Lager Waldfrieden (1943; Luftbild: Hiltruper Museum)

Aufgrund der Reichsplanung zum Einsatz von "Fremdarbeitern" errichtete die Stadt Münster im Jahr 1940 in Hiltrup das [Lager Waldfrieden](#) mit 8 Wohnbaracken für 480 Menschen (im Foto in dem Wald nördlich der Prinz-Brücke zu erkennen). Ende 1940 wurden 45 (nach anderer Quelle 50) französische Zivilarbeiter für die Röhrenwerke in das Lager eingewiesen. Wegen des schlechten Essens aus der Lagerküche (angeblich nur Steckrüben) sollen sie mit Arbeitsniederlegung gedroht haben. Der Wirt Josef Elfering (nach anderer Quelle: die Firmenleitung des Röhrenwerks) bat die Kantinenwirtin der kriegsbedingt stillgelegten Kanalbau-Kantine, die Franzosen unterzubringen und zu verpflegen. Die Franzosen schliefen dann in Etagenbetten im Wirtschaftsraum, Frau Rabe kochte für die mehrheitlich aus der Normandie stammenden Bauernsöhne. Zwei Tage vor Einmarsch der Alliierten setzten sie sich nach einem Luftangriff auf Hiltrup ab.

1940 nennt das Adressbuch unter der Adresse der Gastwirtschaft an der Prinz-Brücke den Bäckermeister "Bernhard Schuhmacher gen. Prinz", daneben "Hugo Lippmann, Bäckerei und Kaffeewirtschaft".



Café und Garten-Restaurant, Inh. H. Lippmann (Innenansicht 1942, historische Postkarte). Im Jahr 2023 bekannt unter dem Namen "Zur Prinzenbrücke".

Das "Café und Garten-Restaurant, Inh. H. Lippmann" wurde im II. Weltkrieg durch Bomben beschädigt. Ein Holzlager und eine Siedlung von Finnenhäusern (Holzhäusern) dahinter wurden zerstört.



Hiltrup-Ost, Bahn und Kanal: Eine Vielzahl von Bombentrümmern (21.3.1945; Luftbild: Hiltruper Museum)

Bei Kriegsende 1945 war die II. Fahrt des Hiltruper Kanalbogens als stillgelegte Baustelle noch durch Dämme von der alten Fahrt getrennt. Auf dem Luftbild vom 21.3.1945 sind die Bombentrümmern zu sehen, am oberen Bildrand die [Finnenhäuser](#) an der Straße Geierhorst; die zweite Prinz-Brücke steht noch.



Die Prinzbrücke in Hilstrup Mai 1945 (links neben der Brücke der Unterstand des Fährmanns für die provisorische Fähre über den Kanal; Foto: Hiltruper Museum)

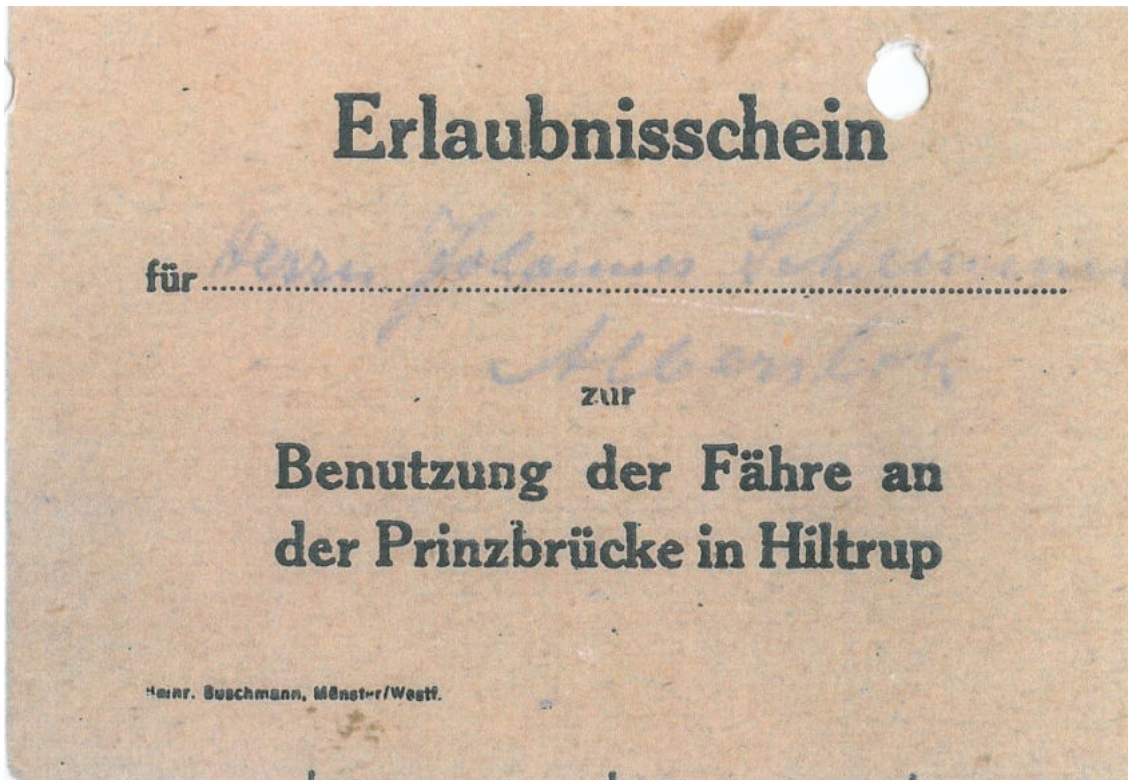
Die zweite Prinz-Brücke wurde [in den letzten Kriegstagen von deutschen Truppen gesprengt](#); [Hiltruper Bürger hatten vergeblich versucht, das zu verhindern](#). Auch die anderen zwei Kanalbrücken wurden gesprengt.

Danach hielten zunächst die Fährleute Schilling und Kleinschmidt mit einer Personenfähre den Verkehr notdürftig aufrecht, das Fähr-Häuschen ist auf dem Foto neben der zerstörten Brücke zu sehen.



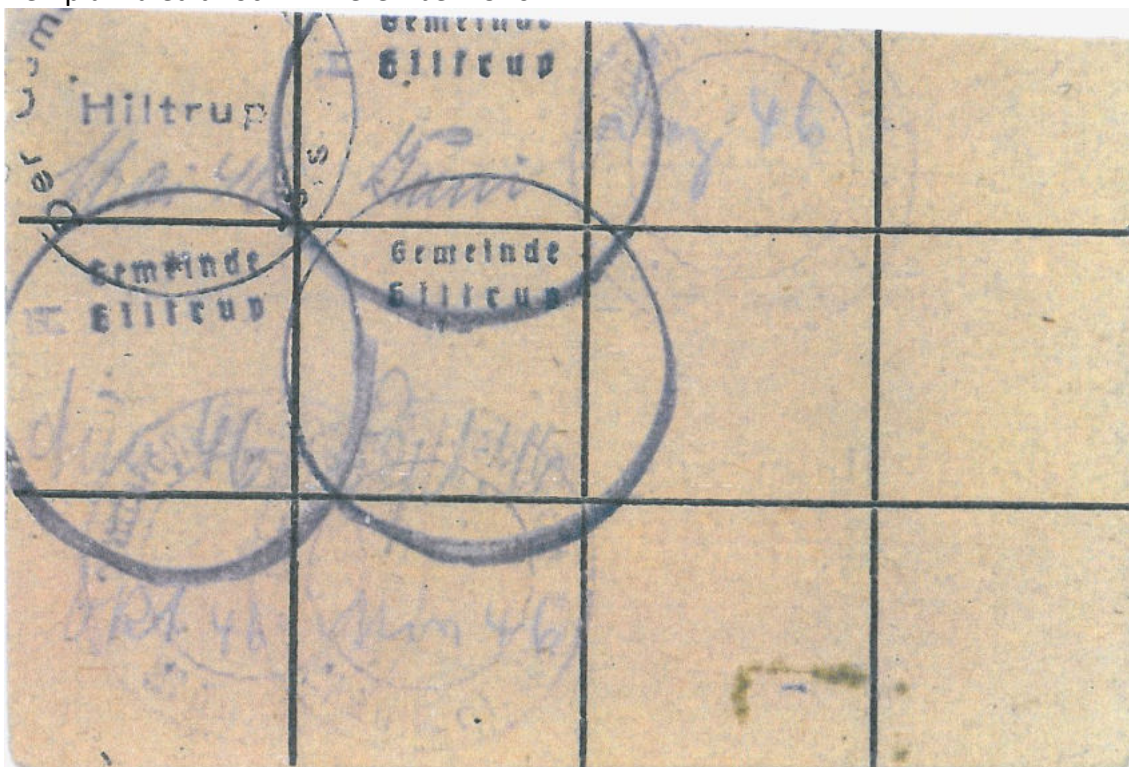
Berechtigungsschein zur Benutzung der Fähre an der Prinzbrücke in Hilstrup (1945; Hiltruper Museum, Bearbeitung: Henning Klare)

Um die Fähre zu benutzen, brauchte man eine Erlaubnis. Die einfachen "Berechtigungsscheine zur Benutzung der Fähre an der Prinzbrücke in Hilstrup" wurden durch "Erlaubnisscheine" abgelöst.



Erlaubnisschein zur Benutzung der Fähre an der Prinzbrücke in Hilstrup (1946; Hiltruper Museum, Bearbeitung: Henning Klare)

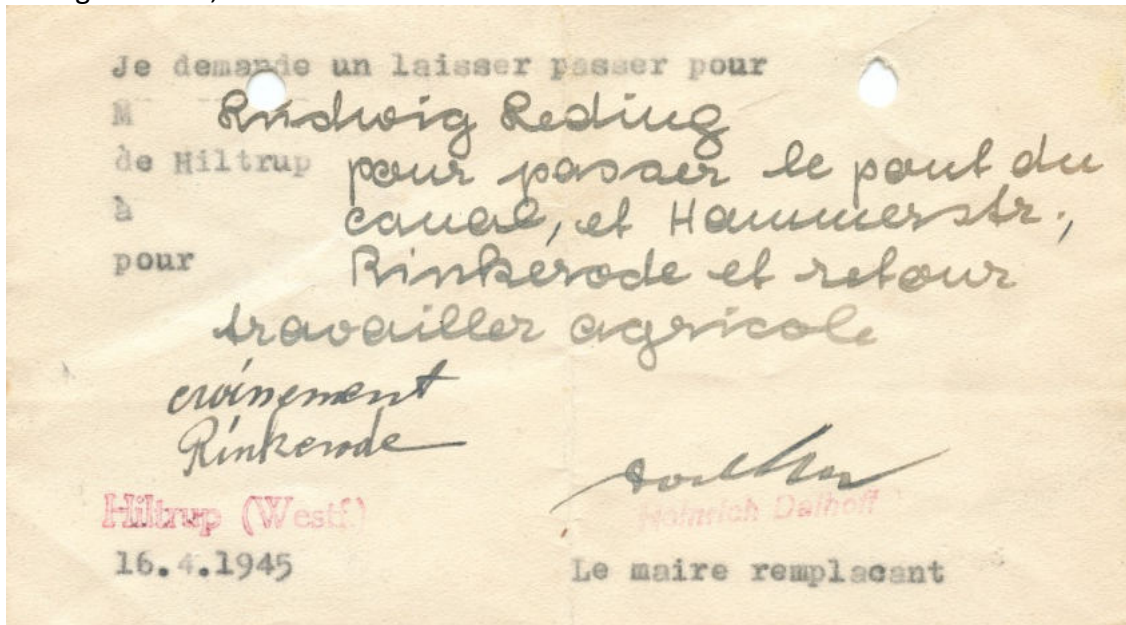
Monatsweise wurden die Erlaubnisscheine auf der Rückseite abgestempelt, das dokumentierte Exemplar zuletzt noch im Dezember 1946.



Erlaubnisschein zur Benutzung der Fähre an der Prinzbrücke in Hilstrup: Rückseite mit Monats-Stempelfeldern (1946; Hiltruper Museum, Bearbeitung: Henning Klare)

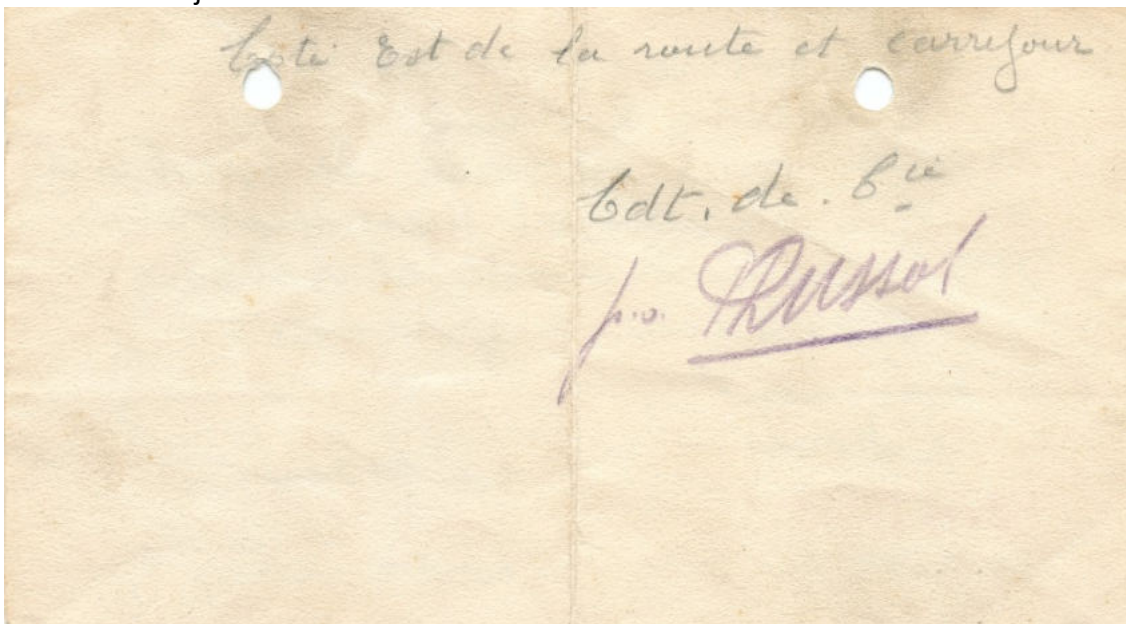
Als Ersatz wurde 1946 ein Brücken-Überbau von der Ruhr nach Hilstrup umgesetzt, der 1907 in Duisburg als „Karl-Lehr-Brücke“ errichtet und im Jahre 1932 verstärkt worden war. Der Überbau wurde umgebaut, die Gehwege wurden nach innen gelegt. Dadurch reduzierte sich die Fahrbahnbreite von 8,50 m auf 6,00 m.

Auch die Brücke der Hammer Straße über den Kanal (alte Fahrt) war gesprengt worden, die Alliierten hatten als Ersatz eine Pontonbrücke gebaut. Wer sie passieren und sich auf der Straße bewegen wollte, brauchte einen Passierschein der Ortskommandantur.



Passagierschein für Ludwig Leding nach Rinkerode und zurück (April 1945; Hiltruper Museum, Bearbeitung: Henning Klare)

Die zuerst belgische Ortskommandantur war im Haus der Familie Dalhoff an der Hiltruper Bahnhofstraße einquartiert. Dalhoffs Tochter konnte Französisch, sie entwarf am 16.4.1945 den Passagierschein für den elfjährigen Ludwig Leding aus der Hiltruper Bahnhofstraße; Leding holte für die Familie jeweils einen Liter Milch vom Bauern Kussel in Rinkerode.



Passagierschein für Ludwig Leding: Rückseite mit Genehmigungsvermerk des belgischen Ortskommandanten (April 1945; Hiltruper Museum, Bearbeitung: Henning Klare)

Der belgische Kommandant beschränkte den Passagierschein handschriftlich auf die Ostseite von Straße und Kreuzung.



Hammerstraßenbrücke über die alte Fahrt des Kanals, im Hintergrund Gärtnerei Mertens und Paterkloster (Foto um 1960: Historisches Bildarchiv der Bundeswasserstraßen / Creative Commons Attribution 4.0 International)

Die Pontonbrücke wurde danach durch einen Neubau ersetzt.



Dortmund-Ems-Kanal: II. Fahrt des Hiltruper Bogens in Höhe des Steiner Sees, vor der Fortsetzung der Bauarbeiten (1950 oder früher; Foto: Hiltruper Museum)



Hammerstraßenbrücke über die II. Fahrt (Foto: Historisches Bildarchiv der Bundeswasserstraßen / Creative Commons Attribution 4.0 International)

Die Arbeiten an der II. Fahrt des Hiltruper Kanalbogens wurden Anfang 1950 wieder aufgenommen. Die Stahlbeton-Brücke der Westfalenstraße über die II. Fahrt wurde auf den vor dem Krieg gebauten Widerlagern fertiggestellt (später im Zuge der Kanalverbreiterung ersetzt).



Kanalbaustelle: II. Fahrt des Hiltruper Bogens, Brücke der Westfalenstraße (1950; Foto: Hiltruper Museum)

Der Bodenaushub aus dem Kanalbett wurde mit einer Feldbahn abtransportiert.



Hiltrup, Feldbahn an der Kanalbaustelle: Blick von Osten, im Hintergrund die Hammerstraßenbrücke (um 1950; Foto: Historisches Bildarchiv der Bundeswasserstraßen / Creative Commons Attribution 4.0 International License)



Feldbahn-Lokomotive 37 unter der Hammerstraßenbrücke (1950; Foto: Hiltruper Museum, Bearbeitung: Henning Klare)

Otto Rabe kehrte erst im Dezember 1949 aus sowjetischer Kriegsgefangenschaft zurück. Anna und Otto Rabes Kanalbau-Kantine brannte wenige Tage später im Januar 1950 ab. Gerade da kam die Nachricht von der Fortführung der Bauarbeiten am Kanal. Jetzt mußte alles ganz schnell gehen. Beim Aushub für den Neubau packten auch die Nachbarn mit an. Schon im Februar wurde mit dem Bau begonnen. Im Keller zog man schnell eine Betondecke ein, und schon wurde die Wirtschaft notdürftig eingerichtet, im Oktober 1950 war der Neubau fertig, am 2.12.1950 Wiedereröffnung "Zum Sonnenborn".



"Gaststätte und Gartenwirtschaft zum Sonnenborn, Bes. Otto Rabe" (historische Postkarte um 1951; Hiltruper Museum)

Eine Postkarte wirbt um 1951 für die "Gaststätte und Gartenwirtschaft zum Sonnenborn", auf der heute als Parkplatz genutzten Fläche stehen Tische und Stühle ("Gartenanlage"). Bis 1966 war Anna Rabe Wirtin, danach wechselte die Gaststätte mehrfach die Betreiber.



Gaststätte "Düne", ehemals "Haus Sonnenborn" (10.2.2024; Foto: Henning Klare)

Das Haus ist im Laufe der Jahre noch etwas größer geworden. Eine Zeitlang hieß es "Laguna blu", 2023/2024 heißt es "Düne".

Am 23.1.1952 wurde die II. Fahrt feierlich eröffnet. Die alte Fahrt durften nur noch Motorschiffe benutzen, sie konnten so die langsameren Schleppzüge überholen. 1959 wurde der Kanal für das 1000-Tonnen-Schiff freigegeben, 1963 für das 1350-Tonnen-Schiff ("Europaschiff").



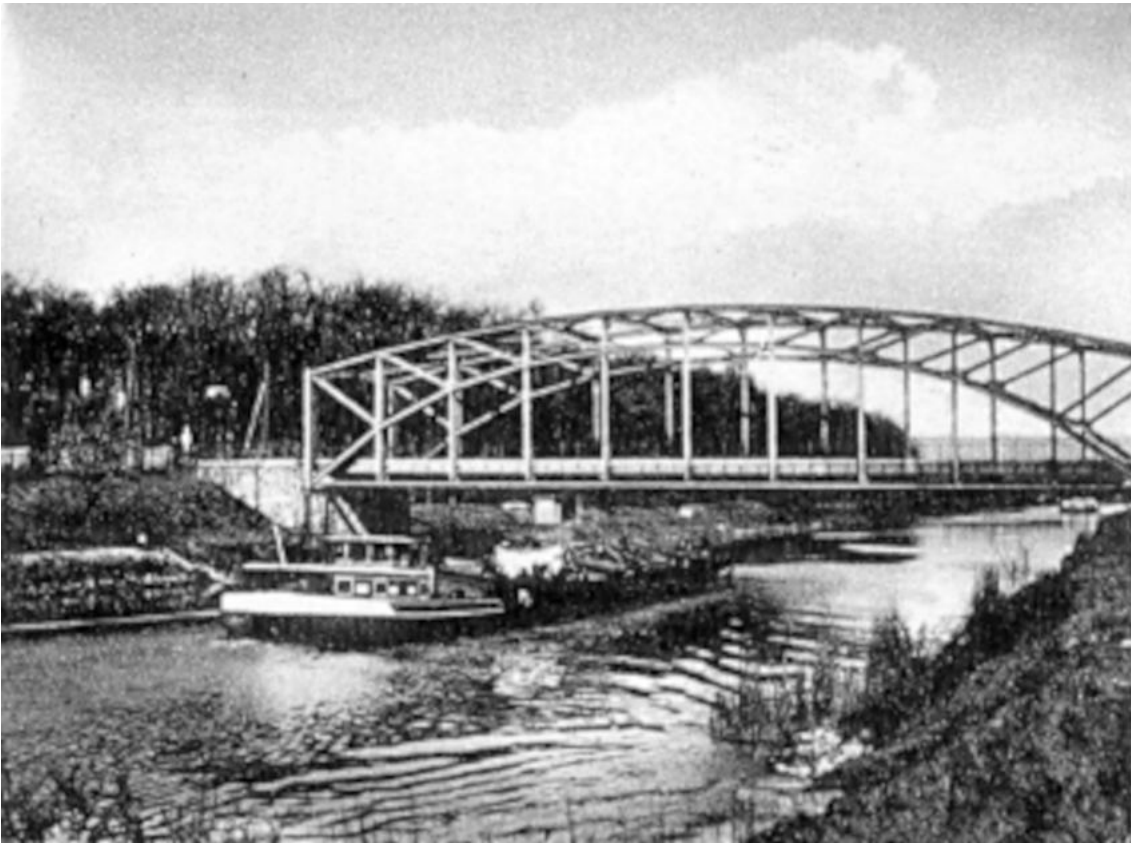
Schleppzug auf der II. Fahrt des Kanals; links Hof Dammann/Hartmann, rechts die alte, für die Kanalverbreiterung im Jahr 2001 ersetzte Eisenbahnbrücke (1956; Foto: Hiltruper Museum)

Die Tochter der Familie Prinz verkaufte das Gasthaus "Zur Prinzbrücke" neben der Brücke nach dem Krieg an Frau Lippmann, die die Gastwirtschaft unter ihrem Namen weiterführte. Nach Frau Lippmann übernahm später Aenne Sternberg die Gastwirtschaft (hier fand am 12.6.1952 die [Gründungsversammlung des Schützenvereins Dicke Eiche](#) statt), danach (oder davor?) H.D. Wienker.



Gaststätte Zur Prinzbrücke (1957, historische Postkarte)

Die Postkarte „Zur Prinzbrücke“ zeigt die frühere Gaststätte Prinz (Zur Prinzbrücke) in der Zeit um 1957, Betreiber waren zu dieser Zeit Änne Sternberg (1903-1965) bzw. H.D. Wienker. 2023 führt das Haus nach Umbauten und Betreiberwechseln den Namen [„Zur Prinzenbrücke / Hotel am Kanal“](#).



Prinzbrücke im Jahr 1957, Blick von Südosten (historische Postkarte)

Den Kanalhafen südlich der Prinzbrücke nutzte ab 1934 das Sägewerk Wentrup.



Floßentladung im Kanalhafen, im Hintergrund die 3. Prinzbrücke (1960; Foto: Hiltruper Museum)

Wentrup hatte 1934 den Holzlagerplatz mit Kanal- und Eisenbahnanschluss gekauft. Auf dem Kanal kam das Holz für das Sägewerk als Floß wie auf dem Foto oder per Binnenschiff.



Prinzbrücke von Nordwesten (um 1960; Foto: Historisches Bildarchiv der Bundeswasserstraßen / Creative Commons Attribution 4.0 International License)



Prinzbrücke von Westen (um 1960; Foto: Historisches Bildarchiv der Bundeswasserstraßen / Creative Commons Attribution 4.0 International License)

Ab Oktober 1980 lief der motorisierte Verkehr zwischen Hiltrup-Mitte und Hiltrup-Ost über die parallel verlaufende Hochbrücke. Die alte (dritte) Prinz-Brücke erschloss nur noch das Industriegebiet Nobelstraße, im übrigen wurde sie überwiegend von Fußgängern und Radfahrern genutzt.

Konflikte zwischen motorisiertem Verkehr und Radfahrern gab es rund um die Prinzbrücke zunächst kaum. Das Industrie- und Gewerbegebiet Nobelstraße verursachte nach der Stilllegung des wentrupschen [Sägewerks](#) und des Rockwool-Werks keinen nennenswerten Verkehr mehr. Das änderte sich, als die Firma BLR den Betrieb aufnahm: Zahlreiche schwere LKW fahren über die Prinzbrücke Bauschutt an, nach der Aufbereitung wird das Material wieder abtransportiert. 2008 wandten sich Bürger von Hilstrup-Ost an die SPD in der Bezirksvertretung Hilstrup, weil sich die Konflikte zwischen schweren LKW und Radfahrern häuften. Die SPD ergriff die Initiative, bei einem [Ortstermin](#) mit der Verwaltung wurde ein Provisorium verabredet: Am Ende der Rampe aus dem Bahnhofstunnel kam rote Farbe als „Querungshilfe“ auf die Fahrbahn. Rote Farbe und Schilder sollten die LKW stoppen.



Die Hiltruper Prinz-Brücke im Jahr 2014: Auf der Westseite der Brücke soll eine rot markierte Querungshilfe die Radfahrer, die aus der Bahnstufunterführung kommen, vor den schweren LKW schützen (Foto: Henning Klare)

Dann wurde lange über die Verkehrssicherheit an dieser Stelle debattiert. Die Prinzbrücke sollte ersetzt werden. Das sollte die Gelegenheit sein, die gefährliche Situation zu entschärfen.

Der Dortmund-Ems-Kanal wird auf der Stadtstrecke Münster ausgebaut. Neben der Verbreiterung des Kanals wird auch die Durchfahrtshöhe der Brücken über den Kanal vergrößert. Durch die Höherlegung der Brücken soll der Verkehr mit zweilagig gestapelten Containern ermöglicht werden. Der Hiltruper Kanalbogen (II. Fahrt) wurde bereits in den 1990er Jahren verbreitert. In diesem Zuge wurden die Eisenbahnbrücke und die Straßenbrücke der Westfalenstraße durch Neubauten ersetzt (Durchfahrtshöhe ca. 5,80m).

Die dritte Prinz-Brücke hat mit 4,50m eine zu geringe Durchfahrtshöhe und steht vor dem Ende ihrer Tragfähigkeit. Sie steht unter Denkmalschutz. Rost schwächt die genietete Eisenkonstruktion. Für eine Rekonstruktion in der historischen genieteten Bauweise fehlt den Firmen nach Einschätzung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung inzwischen die Fachkunde, und die Kosten wären unverträglich. Da die Brücke die einzige Zufahrt zum Industriegebiet Nobelstraße ist, kann sie nicht gesperrt werden. Provisorische Verstärkungen wurden angebracht.



Die Hiltruper Prinz-Brücke im August 2014 (Blick nach Osten, 20.8.2014; Foto: Henning Klare)

Das Foto von August 2014 (Blick nach Osten) zeigt im Hintergrund rechts die Gaststätte Prinz-Brücke. Die Brücke ist durch Korrosion schwer geschädigt. Das Tragwerk ist durch zusätzliche Bleche verstärkt (links im Bild). Die Fahrbahn ist eingeeengt, um Begegnungsverkehr von schweren LKW zu verhindern.

Eine Lösung muss her: Über kurz oder lang muss die Brücke für den Verkehr gesperrt werden, wenn nichts geschieht. Die Wasserstraßenverwaltung entwickelt Planungsvarianten, sie favorisiert [Planungsvariante 5](#).

Variante 5

Anbindung von Nobelstraße an Osttor-Hochbrücke L 885



- Straßenverkehr über Rampe von Nobelstraße zur L 885
- Hoher Eingriff in Raum (Wald, ausgleichbar)
- keine Verkehrseinschränkung während Bauzeit
- Geringe Stützwände zum Kanal,
- Trennung von Straßenverkehr und Radverkehr

„Planungsvariante 5“: Ersatz der alten Prinzbrücke durch eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke, Anbindung des Gewerbegebiets Nobelstraße durch ein „Ohr“ an die Landesstraße (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, 6.3.2012)

Diese Planung sieht den Ersatz der alten Brücke durch eine reine Geh- und Radwegbrücke vor, Anbindung des Gewerbegebiets durch ein „Ohr“ an der Nordseite der Landesstraße, vollständige Trennung von motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr. Variante 5 ist die sichere und sparsame Lösung, nach dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsuntersuchung unter Umweltgesichtspunkten unkritisch und wirtschaftlich.

Dagegen steht die „Planungsvariante 1“: Bau einer Brücke für motorisierten Verkehr, Fußgänger- und Radfahrer zwischen den beiden vorhandenen Brücken.

Variante 1

Neubau zwischen jetziger Prinz-Brücke und Hochbrücke L 885

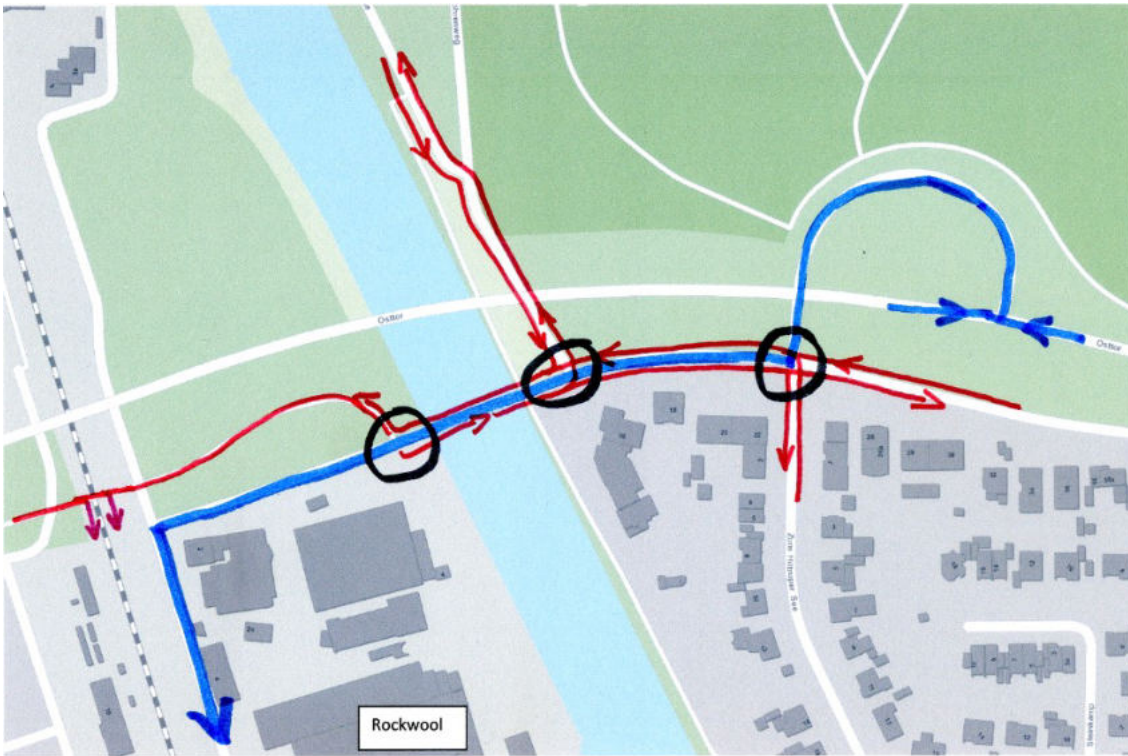


- sehr geringer Eingriff in Raum
- Montage und Bauzustände stark behindert
- Anbindung Straße, Anlieger wegen Hebung relativ steil
- Fußgänger und Radfahrer kreuzen Straßenverkehr

“Planungsvariante 1“: Ersatz der alten Prinzbrücke durch eine Brücke für motorisierten Verkehr, Fußgänger- und Radfahrer, keine Verbesserung der Verkehrssicherheit (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, 6.3.2012)

Die Brücke der „Variante 1“ ist deutlich höher und schafft dadurch Probleme bei der Anbindung an die vorhandenen Straßen und an den Geh- und Radweg aus der Bahnunterführung. Die Verkehrsströme der „Variante 1“ weisen dieselben Konfliktpunkte auf wie schon bei der alten Prinzbrücke.

In Rat und Bezirksvertretung entbrennt 2014 eine heftige Debatte über die Zukunft der Prinzbrücke. Die einen halten den Denkmalschutz hoch, andere mobilisieren für den Erhalt von Bäumen. Die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer steht nicht im Fokus der Debatte.



Konflikte in der Verkehrsführung der alten Prinzbrücke (Blau: Schwerlastverkehr, Rot: Geh-/Radverkehr). Nicht dargestellt: zusätzliche Konflikte bestehen mit dem motorisierten Ziel- und Quellverkehr des Heerdeviertels über den Föhrenweg. (Grafik: Henning Klare, 2015)

Die Grünen arbeiten im Rat von Münster mit der SPD zusammen und blockieren die (von der CDU favorisierte) sichere Planungsvariante 5. Die SPD sucht 2015 auf Hiltruper Ebene das Gespräch mit den Grünen, die genaue Darstellung der verkehrlichen Konfliktpunkte liegt mit der grafischen Darstellung der Verkehrsströme auf dem Tisch. Es wird eingehend diskutiert, dass diese Konfliktpunkte durch die von den Grünen favorisierte „Variante 1“ für die nächsten 100 Jahre festgeschrieben werden und sich weiter zuspitzen werden. Die Grünen ignorieren die Probleme der Verkehrssicherheit mit der Bemerkung „Es ist ja noch nichts passiert“.

Die Argumente der Bürgerinitiative, der es überwiegend um den Wert ihrer Häuser an der Kastanienallee geht, erweisen sich bei näherer Betrachtung als nicht stichhaltig. Ende 2015 verlassen die Grünen das Ratsbündnis von Grünen und SPD, die SPD fühlt sich nicht mehr an das Votum der Grünen gebunden. Anfang 2016 appelliert die Bezirksvertretung Hiltrup auf Initiative der SPD in ihrer Resolution vom 14.1.2016 an den Rat, den Weg für die sichere Planungsvariante 5 freizumachen; die Resolution wird u.a. von CDU und SPD getragen. Der Rat schließt sich am 17.2.2016 mit den Stimmen von CDU und SPD der Resolution an und stimmt für die Planungsvariante 5.

Danach vereinbaren die Grünen im Rat eine Zusammenarbeit mit der CDU. Die öffentliche Diskussion um den Ersatz der Prinzbrücke verstummt, die Brücke rottet vor sich hin.



Die Hiltruper Prinz-Brücke (Blick nach Südwesten, 30.4.2018; Foto: Henning Klare)

2018: Die Brücke steht nur noch auf Abruf. Die Durchfahrtshöhe für die Kanalschiffe unter der Brücke ist zu gering. An der Unterkante der Brücke warnen rotweiße Schilder die Schiffsführer: Hier müssen die Steuerhäuser abgesenkt werden. Auch wegen der Korrosionsschäden ist die Brücke am Ende ihrer Lebensdauer.



Hiltruper Prinz-Brücke: Dicke Stahlplatten krallen sich an das Tragwerk (30.4.2018; Foto: Henning Klare)

An dem kritischen Zustand der Brücke hat sich nichts verändert. Das marode Stahltragwerk ist mit massiven Stahlplatten verstärkt, ...



Hiltruper Prinz-Brücke: Einschränkungen für LKW, kein Begegnungsverkehr (30.4.2018; Foto: Henning Klare)

..., Begegnungsverkehr ist nicht mehr möglich, das Gewicht ist auf 30 Tonnen beschränkt.



Hiltruper Prinz-Brücke: Schwerlast-LKW (30.4.2018; Foto: Henning Klare)

Nach wie vor ist die altersschwache Brücke die einzige Zufahrt zum Industrie- / Gewerbegebiet Nobelstraße. Spätestens Ende 2024 droht aus Sicherheitsgründen die Sperrung für den Verkehr.



Hiltruper Prinz-Brücke und Gaststätte "Zur Prinzenbrücke" in der Abenddämmerung. Lichter warnen die Schiffsführer vor der niedrigen Brücken-Unterkante (4.2.2023; Foto: Henning Klare)

2019 sorgen die Grünen im Rat für eine erneute Pirouette. [Auf Betreiben der Grünen im Stadtrat „fällt die Rats-CDU um“ und stimmt jetzt gegen Bezirksvertretung Hilstrup und gegen den eigenen Ratsbeschluss von 2016](#): Nun soll doch „Variante 1“ gebaut werden und nicht die sichere Lösung, die ursprünglich von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie von CDU und SPD favorisiert worden war (Planungsvariante 5). Sie hätte den motorisierten (Schwerlast-)Verkehr und den Fußgänger- und Radverkehr konsequent getrennt und keine finanzielle Beteiligung der Stadt Münster erfordert.

Variante 1



- sehr geringer Eingriff in Raum
- Montage und Bauzustände stark behindert
- Anbindung Straße, Anlieger wegen Hebung relativ steil
- Fußgänger und Radfahrer kreuzen Straßenverkehr

„Planungsvariante 1“: Ersatz der alten Prinzbrücke durch eine Brücke für motorisierten Verkehr, Fußgänger- und Radfahrer, keine Verbesserung der Verkehrssicherheit (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, 6.3.2012)

„Variante 1“ wird lediglich dahingehend modifiziert, dass zusätzlich auf Wunsch der Stadt Münster ein breiterer Radweg auf der Nordseite der neuen Brücke dazukommt. Die Mehrkosten für diesen Radweg – ein Millionenbetrag - muss die Stadt Münster tragen. (Schwerlast-)Verkehr und Fußgänger- und Radverkehr werden sich weiterhin die Brücke teilen,.

Dazu heißt es, die neue Brücke müsse so gebaut werden, dass Kfz-Verkehr, Radfahrer und Fußgänger sie nebeneinander und strikt voneinander getrennt nutzen können. Schon nach kurzem Nachdenken wird klar, was das bedeutet: Neubau mit gleicher Funktion zwischen alter Prinzbrücke und Hochbrücke (Variante 1), noch viel steilere Rampen als bisher schon und Beibehaltung der gefährlichen Kreuzungspunkte zwischen Radfahrern und schweren LKW.

Allen Beteiligten ist klar, dass eine „strikte Trennung von Kfz-Verkehr, Radfahrern und Fußgängern“ bei dieser Planung nicht möglich ist. Im Juni 2019 beharrt man deshalb für die Öffentlichkeit auf dieser Sprachregelung: Schwarz-Grün möchte, dass künftig der Kfz-Verkehr vom Geh- und Radverkehr getrennt wird. Die Quadratur des Kreises, Irreführung der Öffentlichkeit.



Hiltruper Prinz-Brücke und Gaststätte "Zur Prinzenbrücke" in der Abenddämmerung (4.2.2023; Foto: Henning Klare)

Mit dem Bau der neuen (vierten) Prinz-Brücke auf der Grundlage der von CDU und Grünen beschlossenen Planung (Variante 1) wurde 2023 begonnen, die Freigabe ist für Oktober 2024 geplant.

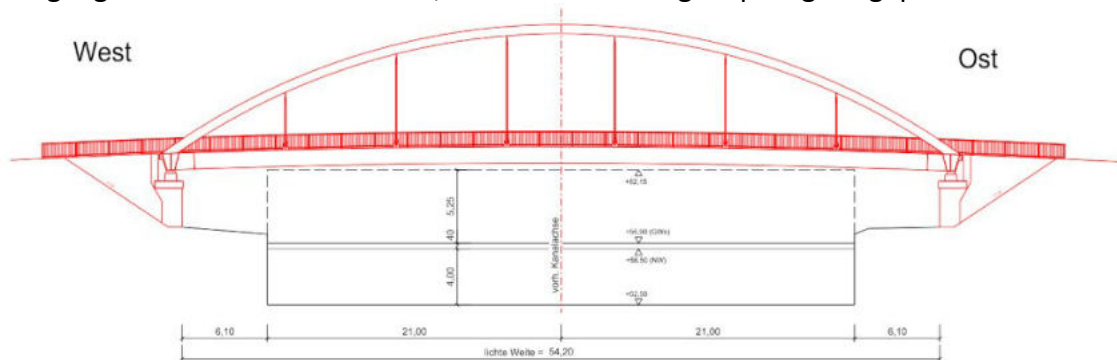


Das "Baufeld" für die neue Prinz-Brücke in Hilstrup (26.2.2023; Foto: Henning Klare)

Das kleine Wäldchen auf der Westseite der alten Brücke wird Anfang 2023 gerodet. Lautstark hatten die Grünen vor Jahren dagegen protestiert, für die von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung favorisierte Planvariante 5 Bäume nördlich der Landesstraße zu fällen. Gegen die Baumfällungen westlich der Brücke im Jahr 2023 regt sich kein Protest. Wer erinnert sich nicht an die Protestaktionen der Grünen gegen die Fällung von drei Bäumen, als der

Bahnhofsvorplatz neu gestaltet wurde? Im Jahr 2023 im Zusammenhang mit dem Neubau der Prinz-Brücke hätten die Grünen erklären müssen, dass sie selbst diese Baumfällungen beschlossen haben - kein Gewinn für das grüne Image.

Im Bereich dieser Rodung wird 2023/2024 die neue (vierte) Prinz-Brücke gebaut, sie entsteht zwischen Hochbrücke und alter Prinz-Brücke. Die Steigung des Rad- und Gehwegs (links im Foto) von der Unterführung bis auf die neue Brücke wird länger und höher ausfallen als bisher: Die Unterkante der neuen Brücke wird höher liegen als bei der alten, um Platz zu schaffen für größere und damit auch höhere Kanalschiffe. Da die neue Brücke den motorisierten Verkehr aufnehmen soll, muss der Brücken-Überbau darüber hinaus stärker, das heißt höher werden als bei der reinen Fußgänger- und Radfahrer-Brücke, die die Verwaltung ursprünglich geplant hatte.



Bauwerksplan der neuen Prinz-Brücke (Planfeststellung vom 5.7.2022)

Im Jahr 2024 geht der Bau der neuen, vierten Prinz-Brücke zügig voran.



Baufeld der vierten Prinz-Brücke, zwischen den Planen ein Teil der neuen Brücke (10.2.2024; Foto: Henning Klare)

Hier auf der Westseite des Kanals stand bis zum Beginn der Bauarbeiten ein kleines Wäldchen mit alten Bäumen. Die Bäume wurden gefällt, die Fläche wurde als Baufeld hergerichtet. Die einzelnen Segmente der neuen Brücke werden nach und nach über die alte Brücke angeliefert, vor Ort werden sie zusammengeschweißt.



Wiederlager der neuen Brücke (Baufeld der vierten Prinz-Brücke, zwischen den Planen ein Teil der neuen Brücke (10.2.2024; Foto: Henning Klare)

Die Wiederlager für die neue Brücke stehen zwischen der alten Prinz-Brücke und der Hochbrücke. Von hier aus muss die neue Brücke über den Kanal, wenn sie fertig zusammengebaut ist.



Hochbrücke und alte Prinz-Brücke (10.2.2024; Foto: Henning Klare)

Ein wenig Nostalgie schwingt mit bei diesem Blick im Februar 2024 von Norden über den Kanal. Klein und zierlich nimmt sich die alte Brücke im Hintergrund aus, 2025 wird sie verschwunden sein.



Drei Brücken: Die 3. und die 4. Prinzbrücke, daneben die Hochbrücke der Landesstraße über den Kanal in Hiltrup (13.5.2024; Foto: Henning Klare)

Drei Monate nach dem letzten Besuch ist die neue, vierte Prinzbrücke schon fast fertig. Eine letzte Wolke von Farbgeruch, Gerüst und Planen werden abgebaut. Der Brücken-Oberbau ist fertig gestrichen und muss "nur" noch über den Kanal und auf die neuen Widerlager.



Hiltrup: Zwei Prinzbrücken vor der Hochbrücke der Landesstraße (14.6.2024; Foto: Henning Klare)

Am 5.6.2024 hat es die neue Brücke geschafft: Zwischen der alten Prinzbrücke und der Straßenbrücke von 1978 liegt die neue - vierte - Prinzbrücke quer über den Kanal.



Hiltrup: Die neue Prinzbrücke auf dem östlichen Widerlager (14.6.2024; Foto: Henning Klare)

Die Brückenbauer haben ihre Arbeit getan, vorübergehend ist Ruhe auf der Baustelle.



Hiltrup: Prinzbrücken Nr. 3 und 4 (14.6.2024; Foto: Henning Klare)

Dunkel von Rost steht die alte Prinzbrücke noch neben dem hellen Bogen der neuen Brücke. Dies Bild wird wohl noch ein Jahr bleiben; die alte Brücke trägt Versorgungsleitungen, sie müssen vor dem Abbruch noch mit einem Düker unter dem Kanal hindurchgeführt werden.



Hiltruper Brückengrafik (14.6.2024; Foto: Henning Klare)

So lange bleibt uns das Ensemble von Stützen und Streben, Balken und Stäben der Ingenieurbauten erhalten.



Hiltrup: Drei Brücken, drei Höhen (14.6.2024; Foto: Henning Klare)

Die drei Brücken liegen auf dem Foto fast übereinander. Hellgrau gestrichen hat der Tragbalken der neuen Prinzbrücke ungefähr die Höhe des Geländer-Handlaufs der alten. Für die Schiffer schafft das Luft, für andere ist es eine Herausforderung: Die Straßen und Radwege müssen an die deutlich höher liegende neue Brücke angeschlossen werden. Es wird Zeit: Die alte Brücke ist so marode, dass sie spätestens Ende Oktober 2024 aus Sicherheitsgründen gesperrt wird.

Wenn die Straßenbauer dann fertig sind, müssen die Radfahrer aus dem Bahnhofstunnel heraus noch höher strampeln als bisher schon.



Neue Prinzbrücke / Föhrenweg / Osttor: Kein Platz für Radfahrer (6.9.2024; Foto: Henning Klare)

Am Ende der Brücke auf der Ostseite des Kanals würden die Radfahrer dann von dem Radweg auf der Nordseite der Brücke aus diagonal über die Kreuzung Föhrenweg / Osttor / Zufahrt zur Gaststätte Prinzbrücke fahren müssen. [Das ist zu gefährlich](#). Man wird daher – wie vor dem Neubau der Brücke – Radfahrer und Schwerlastverkehr gemeinsam auf der Fahrbahn der Straße führen müssen; auf der Westseite der Brücke wird man – wie bisher – mit roter Farbe eine „Querungshilfe“ auf die Straße pinseln. Nachdem diese gefährliche Situation im September 2024 von den Westfälischen Nachrichten aufgegriffen ist, bemühen sich erste [Politiker, ihre Verantwortung zu relativieren](#).



Hiltrup: Unter der Osttor-Straßenbrücke (14.6.2024; Foto: Henning Klare)

Wie sich der alte Szene-Treff unter der benachbarten Straßenbrücke der Landesstraße nach dem Ende der Bauarbeiten entwickelt, wird man sehen.

Zu Ende September 2024 sind die Anschlüsse der neuen Prinzbrücke an Osttor und Föhrenweg auf der einen Seite und an den Radweg aus dem Bahnhofstunnel auf der anderen Seite des Kanals noch nicht fertig. Der Föhrenweg bleibt vollständig gesperrt, der gesamte Verkehr des Heerdeviertels quält sich über die Ringstraße. Die Freigabe der neuen Brücke wird auf Ende Oktober 2024 verschoben, die alte Brücke wird für den Verkehr gesperrt.



Neue Prinzbrücke mit neuem Radweg (12.10.2024; Foto: Henning Klare)

Mitte Oktober 2024 ist schon zu besichtigen, wie die Radfahrer und Fußgänger in Zukunft über die Brücke geführt werden.



Kreuzung Osttor / Föhrenweg (links die neue Prinzbrücke): Kein Platz für Radfahrer (12.10.2024; Foto: Henning Klare)

Das Ost-Ende des Radwegs führt direkt auf die Kreuzung Osttor / Föhrenweg. Ziemlich abrupt ist dies Ende.

Die Radfahrer, die von der Marktallee durch die Unterführung nach Ost wollen, dürfen so abrupt nicht einfach in die Kreuzung geschickt werden.



Westseite der neuen Prinzbrücke: Hier müssen die Radfahrer aus dem Tunnel den Radweg verlassen (12.10.2024; Foto: Henning Klare)

Deshalb gibt es jetzt am West-Ende des neuen Radwegs die Neuauflage eines alten Provisoriums: Wer mit dem Rad aus dem Tunnel kommt, wird auf die Fahrbahn geleitet, muss die Straße queren und auf der Fahrbahn über die Brücke fahren. Zusammen mit den Autos, den 40-Tonnern voller Bauschutt zu und von der Firma BLR im Gewerbegebiet. Nicht auf dem Radweg.



Die Hiltruper Prinz-Brücke im Jahr 2014: Auf der Westseite der Brücke soll eine rot markierte Querungshilfe die Radfahrer, die aus der Bahnstabsunterführung kommen, vor den schweren LKW schützen (Foto: Henning Klare)

Der Unterschied zu dem Provisorium aus dem Jahr 2008 (auf dem Foto von 2014) ist gering.



Blick von Norden auf drei Kanalbrücken in Hiltrup: Hoch oben die Landesstraße, dahinter die 4. und die 3. Prinzbrücke (4.11.2024; Foto: Henning Klare)

Anfang November 2024 ist die neue - vierte - Prinzbrücke in Hiltrup fast fertig, der Verkehr rollt. Es wird Zeit für eine Bestandsaufnahme: Was hat es gekostet, was hat es gebracht?



Die neue Prinzbrücke vom Bahnhof her gesehen: Rot markierte Querungshilfe und Vorfahrtsschild für Radfahrer (4.11.2024; Foto: Henning Klare)

Nun, auf den ersten Blick hat sich von 2014 bis 2024 nicht viel geändert. Wer mit dem Fahrrad vom Bahnhof kommt, muss mit einem Schlenker die Fahrbahn queren und rollt mit dem übrigen Verkehr weiter nach Ost.

Schauen wir es uns etwas näher an:



Die Frau mit den zwei Kindern auf ihrem Rad hält die Verkehrsregeln ein (4.11.2024; Foto: Henning Klare)

Die Frau mit den zwei Kindern auf ihrem Rad (aufgenommen aus derselben Perspektive wie 2014) muss schräg über die Schulter zurückblicken, ob da nicht gerade der BLR-Lastwagen kommt. Sie hält sich an Regeln und Markierung und fährt auf der Fahrbahn weiter.

Der Unterschied zu 2014 liegt darin, dass es jetzt nur auf der Brücke einen neuen roten Radweg gibt: Auf diesem Foto rechts - die Frau mit den zwei Kindern darf ihn nicht benutzen. Der Radweg darf nur in einer Richtung befahren werden, von Ost zum Bahnhof.



Mit dem Rad aus dem Bahnhofstunnel heraus zur Brücke ... (4.11.2024; Foto: Henning Klare)

Schauen wir uns das mal an: Da kommt eine Frau mit roter Jacke und Rucksack vom Bahnhof, überlegt kurz, ...



... und in der falschen Richtung weiter auf dem Brückenradweg (4.11.2024; Foto: Henning Klare)

... und fährt in der falschen Richtung weiter auf dem Radweg.

Nun sind Verkehrsregeln für viele Radler ja eher eine Empfehlung, was soll's?



Von der Brücke in den Föhrenweg: Hier wird's schwierig (4.11.2024; Foto: Henning Klare)

Wir schauen uns das am Ende des Radwegs noch einmal an. Der Föhrenweg ist ja ganz merkwürdig schmal geworden! Und der Radweg endet ganz kurios mitten auf der Kreuzung. Der dunkle Radler mit dem gelben Rad macht vor, was das heißt. In falscher Richtung auf dem Radweg, dann irgendwie quer rüber, rein in die Engstelle.

Davon hält die Polizei gar nichts, aus gutem Grund. Aber für die Radfahrer, die aus dem Bahnhofstunnel kommen, ist das eine naheliegende Route.

Unangenehm ist diese Sicherheitsdiskussion den Grünen, die gegen die Fachleute diese Planung durchgedrückt haben. Die Grünen hoffen jetzt per Pressemitteilung (2.11.2024): „Vielleicht endet damit nun auch die von einigen im Bezirk entfachte Sicherheitsdiskussion“. Aber das Problem bleibt.

Problematisch ist auch die Verengung des Föhrenwegs im Kreuzungsbereich, die Absperrbaken auf dem Foto zeigen den neuen Bordstein. Eine Änderung dürfte schwierig sein: Die Straße Osttor steigt zur Prinzbrücke an, zur höheren neuen Brücke deutlich stärker als zur alten; je näher der Föhrenweg an die Brücke rückt, um so steiler müsste auch der Föhrenweg ansteigen.

Schätzungsweise 1,5 Millionen Euro muss die Stadt Münster für diese Fehlplanung bezahlen. Die sichere Lösung wäre für die Stadt Münster kostenlos zu haben gewesen.

(Anmerkung: Für solche Fotos muss man nicht warten; die Gesamtsituation legt regelwidriges gefährliches Radfahren nahe.)

(Verfasser: Henning Klare, 04.11.2024. Die aktuelle Fassung kann heruntergeladen werden unter <https://hiltrup.eu/aktuelles/prinz-bruecke>)