Kalksteinbruch Prangenhaus in Wülfrath

ehemaliger Bruch IV

Schlagwörter: Steinbruch, Kalkstein
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Mettmann, Wülfrath
Kreis(e): Mettmann
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Luftbild Steinbruch Prangenhaus (2018)
Fotograf/Urheber: Lhoist Germany - Rheinkalk GmbH



Erst vergleichsweise spät wird die Region für den industriellen Kalksteinabbau erschlossen. Vor allem der Hüttenwerksbesitzer August Thyssen ist an den dortigen Kalksteinvorkommen interessiert.

Geschichte
Betreiber
Nachnutzungen
Heutiger Zustand
Zugang
Einzelbefunde

Geschichte

Datierung: 1907-1996

In der verkehrstechnisch schlecht erschlossenen Region des oberen Angertals westlich von Wülfrath bestanden in der Mitte des 19. Jahrhunderts lediglich einige kleine bäuerliche Kalksteinbrüche für den Eigenbedarf und die lokale Nachfrage, so zum Beispiel bei Ölkenhoven westlich von Wülfrath. Kartenaufnahmen von 1892 belegen außerdem kleinere Gewinnungsstellen am Westufer des Angerbachs und einen Bruch auf der Höhe bei Metzenberg.

Erst vergleichsweise spät wird die Region für den industriellen Kalksteinabbau erschlossen. Vor allem der Hüttenwerksbesitzer August Thyssen ist an den dortigen Kalksteinvorkommen interessiert. Er betreibt bereits seit 1899 den im Osten Wülfraths gelegenen Steinbruch Schlupkothen und möchte die Kalksteinproduktion für die Hüttenwerke des westlichen Ruhrgebiets noch erheblich ausweiten. Voraussetzung für die industrielle Ausbeutung ist der Bau der Angertalbahn, der maßgeblich von Thyssen angeschoben wird. 1903 ist die Strecke von Ratingen nach Wülfrath endlich fertiggestellt. Noch im selben Jahr werden unter Thyssens Führung zusammen mit weiteren Gesellschaftern aus der Hüttenindustrie die „Rheinischen Kalksteinwerke GmbH, Wülfrath“ (RKW) zur Ausbeutung der Kalksteinvorkommen im Angertal gegründet und ein erster, 75 Hektar großer,

zusammenhängender Grundbesitz bei Flandersbach erworben. Kurz danach ersteht das neue Unternehmen, zu dem die um Flandersbach liegenden Güter Ewer, Prangenhaus und Rohdenhaus mit insgesamt 88 Hektar Fläche zusammengefasst werden (KLAß 1953, S. 20). Ende 1903 beginnen die Erschließungsarbeiten für die Brüche I und II nördlich der Angertalbahn bei Flandersbach. Aus ihnen entwickelt sich nach dem Zweiten Weltkrieg der Großsteinbruch Rohdenhaus. Der Bruch III entsteht etwas weiter südlich an der Angertalbahn.

Der Aufschluss und die Einrichtung der Abbaustellen sprengt alle bisher bekannten Dimensionen und soll die Kalksteinversorgung über Jahre sichern. Sie verschlingt die Investitionssumme von insgesamt 2,3 Millionen Reichsmark. Die Brüche gehen 1905 mit einer geplanten Jahresförderung von 300.000 Tonnen Kalkstein in den Regelbetrieb (KLAß 1953, S. 20). Bis 1909 war insgesamt eine Jahresproduktion von 900.000 Tonnen geplant und der Abbau muss entsprechend ausgeweitet werden. 1907 beginnt man daher mit den Arbeiten für den neuen Bruch IV, Prangenhaus, südlich der Angertalbahn. Große Mengen von Sand und Abraum erschweren anfänglich den Aufschluss des Bruchs, doch schnell wird klar, dass sich dort ein größeres zusammenhängendes Kalksteinlager bester Qualität befindet.

Entsprechend großzügig wird der neue Bruch auf einer Länge von 500 Metern aufgefahren. Reserveflächen erlauben eine Verlängerung um 200 Meter. Nach Fertigstellung einer zweiten Sohle soll der Bruch dank eines zweiseitigen Abbaus eine Leistungsfähigkeit von 1.500 Tonnen pro Tag haben.
Schon Ende 1907 erreicht die RKW eine Förderkapazität von insgesamt 500.000 Tonnen pro Jahr, die bis 1913 auf 700.000 Tonnen pro Jahr gesteigert wird. 1918 liefert die RKW trotz des kriegsbedingten Arbeitermangels 900.000 Tonnen Kalkstein und 275.000 Tonnen Kalk.

Die guten Erfahrungen, die man mit der Mechanisierung und Modernisierung des Bruchs Schlupkothen Mitte der 1920er Jahre gemacht hatte, führen zu der Entscheidung, auch den Betrieb Flandersbach zu modernisieren. Der Schwerpunkt des Abbaus verlagert sich von den Brüchen I und II nach Süden in den Bruch IV, Prangenhaus, der das neue Zentrum des Abbaus wird. Große Elektro-Bagger übernehmen nun die Verladung des mittels neuer Kammersprengungen gelösten Gesteins. Dazu werden 10 Meter lange Stollen in die Felswand getrieben, an deren Ende man rechtwinklige Querschläge auffährt, die mit Dynamit gefüllt werden. 2.000 Kilogramm Sprengstoff lösen 20.000 Tonnen Gestein.

Bis 1927 erreicht der langovale Abbau eine Größe von 630 Meter Länge und 230 Meter Breite. Der Rohkalk wird mit Feldbahnen zum benachbarten Ringofen 3 am Bruch III oder zu den Ringöfen 1 und 2 am Bahnanschluss des Bruchs Rohdenhaus gefahren (Brüche I und II).

Die RKW versucht laufend den Betriebsablauf zu rationalisieren und modernisieren. Anstelle lokbespannter Züge übernimmt 1927 erstmals eine Kettenbahn den Transport zwischen dem Bruch und den Schachtöfen S10/20 am Kalkwerk Flandersbach. So wird ein kontinuierlicher Transport ohne Wartepausen durch Zugwechsel ermöglicht. Bereits im Bruch Schlupkothen hatte man gute Erfahrungen mit diesem System gemacht. 1929 entsteht am Ostrand der Grube zum Erschließen der 1. und 2. Sohle ein erster Schrägaufzug als Stahlfachwerkkonstruktion mit angeschlossener Brech- und Aufbereitungsanlage, die 500 Tonnen pro Stunde Kapazität besitzt.
Die Produktionszahlen entwickeln sich bestens und liegen 1938/39 mit 2.300.000 Tonnen Kalkstein und 475.000 Tonnen Kalk doppelt so hoch wie im Betrieb Schlupkothen. Es wird weiterhin in den Betrieb investiert, der mittlerweile zu den größten im Kalksteinrevier gehört.

1938/39 entsteht ein zweiter Schrägaufzug als Betonkonstruktion mit einer nachgeschalteten 40 Meter hohen Aufbereitungsanlage, die eine Stundenleistung von 600 Tonnen besitzt. Die Anlage 2 wird zum Wahrzeichen der Rheinischen Kalkwerke Wülfrath. Dazu kommen neue Schachtöfen, Mahl- und Kalklöschanlagen. Ein großer Teil des gewonnenen Kalksteins wird nun zu verschiedenen Branntkalkprodukten veredelt, was zu einer breiteren Ausnutzung des Rohstoffs führt und somit die Wirtschaftlichkeit deutlich erhöht.

Um die in großen Mengen anfallenden sedimentbelasteten Abwässer aus der Kalkwäsche behandeln zu können, beginnt man ab 1939 mit dem Bau des Eignerbach-Staudamms. Ein erster 60 Hektar großer Klärteich bei Hatzepaar nördlich von Wülfrath ist schnell gefüllt. Zum Bau des Damms nutzt man den Abraum aus dem Steinbruch Prangenhaus. Eine 3,5 Kilometer lange Seilbahn führt 1929 bis 1955 vom Nordrand des Bruchs bis an die Baustelle. In den folgenden Jahren entwickelt sich der Abbau vor allem in der Breite und erreicht Anfang der 1950er Jahre eine Ausdehnung von rund 800 x 800 Meter.

Ab 1950 ersetzen erschütterungsärmere Großlochbohrungen allmählich die Kammersprengungen. Die 4. Sohle, deren Aufschluss 1953 mit einer Wandhöhe von 35 Metern fertiggestellt wurde, soll ausschließlich per Schwerkraftlastwagen (SKW) erschlossen werden. Leerlaufzeiten werden vermieden, größere Steigungen können bewältigt werden. Gleichzeitig führt man ein neues Förderkonzept ein: Anstelle des Transports ganzer Waggons über den Schrägaufzug wird das Gestein durch einen neuen Brecher auf der 4. Sohle zerkleinert und dann mittels eines 400 Meter langen Förderbandstollens der Kalkwäsche zugeführt. Auf den Sohlen 1 bis 3 bleibt der Gleisbetrieb vorerst bestehen.

Zur Erschließung einer 5. Sohle wird der Bruch nach Südwesten erweitert. Dafür wird die alte Bundesstraße Wülfrath-Ratingen 1952/53 auf einer Länge von 3 Kilometern verlegt. Mit dem neuen Südfeld erreicht der Bruch 1953 eine Größe von 70 Hektar und ist damit der größte Steinbruch Europas. Die Nord-Süd Erstreckung beträgt nun bereits 1,3 Kilometer. 225 Angestellte und 1.525 Arbeiter fördern 16.000 Tonnen Kalkstein pro Tag.
In Zusammenspiel mit dem stetigen Ausbau des Kalkwerks schreitet der Abbau in den folgenden Jahren zügig voran. Die Nachfrage nach Kalkstein ist groß und 1958 geht auch der Bruch Rohdenhaus wieder in Betrieb. Ab 1960 verbindet eine Bandstraße die Brüche Prangenhaus und Rohdenhaus, 1960 geht die 5. Sohle in Betrieb.

1965 stellt man auch auf den Sohlen 1-3 den Betrieb auf gleislos um, und 1969 wird die Kettenbahn zu den Schachtöfen S10/20 am Kalkwerk Flandersbach abgebrochen.
Bis 1975 hat der unregelmäßige Abbau, der an eine Kartoffel erinnert, nahezu seine heutige Ausdehnung erreicht und erstreckt sich auf einer Fläche von 1,6 x 1,2 Kilometer. Die Gewinnung geht nun weiter in die Tiefe. 1970 wird eine 6. Sohle und 1977 eine 7. Sohle eröffnet.

Am Südrand der Grube entsteht eine langgestreckte Abraumhalde von 1 Kilometer Länge und im Mittel 150 Meter Breite, die Halde „Flieth“. Eine zweite kegelförmige Abraumhalde am Westrand des Grubenfelds ragt bei einer Grundfläche von 500 x 450 Meter bis zu 60 Meter über das Umland hinaus (Höhe 226 Meter über NN): die Halde „Erholung“. Die Haldenkörper werden zügig rekultiviert und mit Bäumen bepflanzt. Allein bis 1951 setzt man 25.000 Bäume. Dabei helfen die Erfahrungen, die man bei der Rekultivierung der Halden am Bruch Schlupkothen gemacht hat. 1996 ist der Bruch ausgebeutet und wird stillgelegt. Den Grundwassersee nutzt man heute als Sedimentationsbecken zur Klärung der Waschwässer aus dem Kalkwerk Flandersbach. Auf der südlichen Halde entsteht um 2000 ein Rundwanderweg mit einem Aussichtspunkt, der einen Blick auf den Grundwassersee im Bruchkessel erlaubt. Der Brecher- und Schrägaufzug der Anlage 2, der über sieben Jahrzehnte Wahrzeichen des Bruchs Prangenhaus war, wird 1979 stillgelegt und 2019 zusammen mit weiteren Gebäuden der alten Aufbereitung abgerissen. Aufgrund der anstehenden Verfüllung der Grube Dachskuhle wird das Landrover-Trainingscenter 2022 zu einem neuen Standort an der Halde Erholung am Westrand der Grube Prangenhaus umziehen.

Betreiber

- 1907: „Rheinische Kalksteinwerke Wülfrath“ (RKW)
- 1993: die belgische Lhoist-Gruppe beteiligt sich am Unternehmen
- 1999: Zusammenführung der „Rheinischen Kalksteinwerke“ in Wülfrath und der „Rheinisch-Westfälischen Kalkwerke AG“ (RWK Kalk AG) in Wuppertal-Dornap zur „Lhoist Germany -Rheinkalk GmbH“

Nachnutzungen

Sedimentationsbecken, Landrover Teststrecke (ab 2022)

Heutiger Zustand

Steinbruch stillgelegt. Der Grundwassersee dient der Klärung der Abwässer aus der Kalkwäsche. Halden und Böschungen mit Bäumen renaturiert. An der Südseite Wanderweg mit Aussichtspunkt.

Zugang

Nicht zugänglich, eingezäunt, Aussichtspunkt an der Südseite des Bruchs.

Einzelbefunde

Schrägaufzug und Reste der ehemaligen Aufbereitung.

(Jörn Kling, 2021)

Literatur

Klaß, Gert von (1953): 50 Jahre Rheinische Kalksteinwerke, Wülfrath. Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Kalkindustrie. Darmstadt.

Kalksteinbruch Prangenhaus in Wülfrath

Schlagwörter: Steinbruch, Kalkstein
Ort: Wülfrath
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Vor Ort Dokumentation
Historischer Zeitraum: Beginn vor 1907, Ende 1996
Koordinate WGS84: 51° 16 49,13 N: 7° 01 7,06 O / 51,28031°N: 7,01863°O
Koordinate UTM: 32.361.813,31 m: 5.682.862,16 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.571.115,98 m: 5.683.324,75 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Jörn Kling (2021), „Kalksteinbruch Prangenhaus in Wülfrath“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-343040 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**