



Az.: 61.1.0901.002.001

Planfeststellungsverfahren: Deichsanierungsmaßnahme Xanten-Kleve, 3. Abschnitt, 3. Baulos, Griethausen bis Schleuse Brien

hier: Stellungnahme der Stadt Kleve zur Planfeststellung Deichsanierung

Beratungsweg	Sitzungstermin
Haupt- und Finanzausschuss	25.09.2019
Rat	09.10.2019

Zuständige/r Dezernent/in	Rauer, Jürgen
----------------------------------	---------------

Finanzielle Auswirkungen	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> X	<input type="checkbox"/> NEIN
---------------------------------	-----------------------------	---------------------------------------	-------------------------------

Im Haushaltsplan vorgesehen		JA		NEIN	
<input type="checkbox"/>	Teilergebnisplan	<input type="checkbox"/>	Teilfinanzplan	<input type="checkbox"/>	Investitionsmaßnahme
Produkt Nr.					
Kontengruppe					
Betrag					
einmalige	Erträge	Aufwendungen	laufende	Erträge	Aufwendungen
Insgesamt		Insgesamt			
Beteiligter Dritter		Beteiligter Dritter			
Anteil Stadt Kleve		Anteil Stadt Kleve			

--

1. Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt beschließt, die in der Anlage beigefügte Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren Deichsanierung Xanten-Kleve, 3. Abschnitt, 3. Baulos, Griethausen bis Schleuse Brien gegenüber der Bezirksregierung Düsseldorf abzugeben.

2. Schilderung des Sachverhaltes / Begründung

Der Deichverband Xanten-Kleve und der Deichverband Kleve-Landesgrenze beabsichtigen, den Hochwasserschutzdeich im Bereich von Griethausen bis Wardhausen auf einer Länge von rund 1,7 km zu sanieren. Der Sanierungsabschnitt liegt linksrheinisch und beginnt am Ortsausgang von Griethausen bei Rhein-km 857,54 und endet in Wardhausen in Höhe des Johanna-Sebus-Denkmal bei Rhein-km 859,15. Es handelt sich um das 3. Bauabschnitt des 3. Sanierungsabschnitts. Neben der oben beschriebenen Deichbaumaßnahme beinhaltet der Genehmigungsantrag auch den Neubau des Spoy-Schöpfwerkes und des Spoy-Durchlasses sowie den vollständigen Rückbau der Schleusenanlage Brienen.

Der vorhandene Hochwasserschutz wird über einen Erddeich sichergestellt. Der Deich muss wegen geotechnischer Mängel, erhöhter Anforderung der im Jahr 2013 aktualisierten DIN 19712 und auch aufgrund von festgestellten Fehlhöhen im Hinblick auf den Bemessungshochwasserstand ertüchtigt werden. Im Bereich der Ortslage Brienen wird der Deich durch die Schleusenanlage Brienen unterbrochen. Hier übernimmt die Schleuse den Hochwasserschutz. Der Schleusenbetrieb wurde wegen erheblicher Mängel an der Bausubstanz der Schleuse im Jahre 2015 eingestellt.

Ein in 2017 erstelltes Gutachten empfiehlt den Rückbau der Schleuse. Die gesamte Schleusenanlage besteht aus der historischen Schleuse, an welche das vorhandene Spoy-Schöpfwerk anschließt, und die Bestandsschleuse Brienen.

Im Rahmen der Vorplanung wurde ein Variantenstudium hinsichtlich der Trassenführung des Deiches, dem Standort des neuen Schöpfwerkes, der Sicherstellung der Vorflut des Spoy-Kanals sowie dem Rückbau der Schleusenanlage Brienen durchgeführt. Als Vorzugsvariante für die Trassenführung des Deiches wurde Variante 3 „Ohne Radweg“ insbesondere wegen der geringeren Flächenbeanspruchung und der wasserwirtschaftlichen Vorteile bestimmt. Bezüglich des neuen Spoy-Schöpfwerkes und der Sicherstellung der Vorflut des Spoy-Kanals wurden die Varianten „Neubau, Standortvariante L1“ bzw. „Neues Durchlassbauwerk, gesteuert“ als Vorzugsvarianten ermittelt. Hinsichtlich des Umganges mit der Schleuse Brienen wurde wegen der komplexen Baugrund- und Gründungsverhältnisse der Schleusen, der vorhandenen Umläufigkeiten und des nicht absehbaren mittel- bis langfristigen Setzungsverhaltens der Bauwerke ein vollständiger Rückbau sämtlicher Anlagenteile der Schleuse Brienen als Vorzugsvariante bestimmt. Diese Vorzugsvarianten werden in der vorliegenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung weiter verfolgt und präzisiert.

Planungsrecht

Der Bereich der Deichsanierung liegt im Außenbereich gem. §35 BauGB und wird als Fläche für die Landwirtschaft im Flächennutzungsplan ausgewiesen. Es werden keine Bauflächen durch die Sanierung beeinträchtigt. Daher bestehen aus planungsrechtlicher Sicht keine Bedenken.

Denkmal

Der Spoykanal gilt als eine der ältesten, in den Rhein mündenden Schifffahrtsstraßen Deutschlands (Berenkamp (1915)). Entsprechend der Denkmalliste der Bezirksregierung Düsseldorf steht die gesamte Schleusenanlage unter Denkmalschutz. Ebenso steht das Johanna-Sebus-Denkmal einschließlich des aufgeschütteten Hügels mit dem gestalteten Platz, den steinernen Bänken, den Bäumen und Pflanzungen sowie der Einfriedung mit den gemauerten Torpfosten unter Denkmalschutz. Das Denkmal reicht bis an den vorhandenen Deichkronenweg heran. Das Denkmal wird von der Bezirksregierung Düsseldorf als Untere Denkmalbehörde betreut. Das Wasser- und Schifffahrtsamt beabsichtigt, den Rückbau der gesamten Schleusenanlage. Es wurden verschiedene Rückbauvarianten geprüft, es wurde sich für die Variante 1 entschieden. Die Rückbauvariante Sch-1 betrachtet den vollständigen Rückbau aller Bauwerke im Bereich der gesamten Schleusenanlage. Dies umfasst sowohl die Bestandsgebäude Schöpfwerk und Betriebsgebäude als auch beide Schleusenammern (alte Schleuse und historische Schleuse). Der komplette Rückbau aller

Bestandsbauwerke innerhalb der Schleusenanlage stellt aus technischen Gesichtspunkten die Vorzugslösung dar, da keine Bauteile im Untergrund verbleiben und etwaige Umläufigkeiten im Untergrund im Rückbaubereich komplett eliminiert werden könnten. Ein geotechnisches undefinierbares Restrisiko beim Verbleib von Bauwerksbestandteilen im Untergrund wird somit beseitigt.

Die Stadt Kleve äußert aus denkmalrechtlicher Sicht durchgreifende Bedenken.

Wenn auch die Variante 3 „Rückbau“ im Gegensatz zu der Planung favorisierten Variante 1 u.a. den symbolhaften Erhalt der historischen Schleusenkammer vorsieht, indem diese verfüllt werden soll, was aus denkmalrechtlicher Sicht vertretbar sein mag, widerspricht die nunmehr gewählte Variante nach wie vor den Zielen und den berechtigten Interessen der Stadt Kleve und stellt sich gegenüber als weitere Verschlechterung dar. Insoweit wird auf den Beschluss des Rates der Stadt Kleve vom 28.06.2018 verwiesen, der u.a. fordert, dass alle Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen sind, damit das vorhandene Ensemble soweit wie möglich auch in Zukunft ein prägender Bestandteil des Klever Stadtbildes bleibt.

Das Ziel der Stadt Kleve ist unumgänglich, den Erhalt der Schleuse in ihrer bisherigen Funktion – ggf. in anderer Dimensionierung zu erhalten.

Die Stadt Kleve beabsichtigt, nach Abstimmung über die Kostenübernahme mit dem Bund, aufbauend auf die Machbarkeitsstudie mit Darstellung verschiedener Varianten, eine erweiterte Machbarkeitsstudie zur Realisierbarkeit der Sportbootschleuse unter Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes zu beauftragen, um weitere Planungen vornehmen zu können und in die Planung der Deichsanierung einzubringen.

Der Erhalt einer Schleuse in Kleve ist aus historischer Sicht aber auch für die zukunftsorientierte Stadtentwicklung von Bedeutung:

Bis 1432 entstand der Spoykanal, eine schiffbare Verbindung zwischen der Stadt Kleve und dem durch die Nordverlängerung des Flusses weiter fortgerückten Rheinstroms. 1656-58 wurde – auf Betreiben des Statthalter Johann Moritz von Nassau-Siegen – ein mehrheitlich von der brandenburgischen Regierung finanzierter, hölzerner Schleusenbau fertiggestellt, der eine Kammerlänge von 33 Metern aufwies. 1688-93 wurde die Kammer, um ein wenig vergrößert, in Massivbauweise ausgeführt. Nach 1809 versuchte die Stadt Kleve als Eigentümerin, die Schleuse durch Verstärkung des Mauerwerks zu sanieren, verwandelte sie aber dabei wieder in ein dem freien Schiffsverkehr hinderliches Siel zurück. Der wachsende Bedarf an brauchbaren Verkehrswegen für den Transport von Massengütern wie Getreide, Kohle, Salz und Baustoffen veranlasste den preußischen Landrat und Regierungspräsidenten seit 1820, die Stadt Kleve zum Ausbau von Kanal und Schleuse anzuhalten. Von 1844-46 wurden Kanal und Schleuse für 300-Tonnen-Schiffe ausgebaut. Durch die Einfügung von vier Stemmtorpaaren war nun auch der Betrieb bei höherem Rheinwasserstand möglich. Infolge des stark steigenden Frachtaufkommens wurde 1907-10 der Bau einer wesentlich größeren Schleuse neben der von 1846 stammenden Anlage nötig, den die Reichswasserstraßenverwaltung besorgte.

1933 erhält diese neue Schleuse höhere Kammermauern und neue Tore, die sie für 1000-Tonnen-Schiffe, passierbar machten und für alle Rheinwasserstände geeignet waren. Aus Hochwasserschutzgründen war nach den Überschwemmungswintern 1925/26 und 1926/27 ein Pumpwerk quer über die alte Schleuse von 1844/46 gebaut worden.

Drei Bauwerke bestimmen das Ensemble am Ende des Spoy-Kanals in Kleve-Brienen:

1. Die Anlage der – über der 1656-88 als erste Spoy-Schleuse erbauten – preußischen Schleuse von 1844-46.
2. Das im rechten Winkel zu ihr Ende der 20er Jahre dieses Jhs. Erbaute Pumpwerk, das sich quer über die Anlage erstreckt.

3. Die 1907-10 erbaute, 1932/33 erhöhte Schleusenanlage der Reichswasserstraßenverwaltung, die neben der unter 1. Und 2. aufgeführten Anlagen liegt

Hebe- und Kassenstelle: Die 1932/33 im Zuge der Erhöhung der „Neuen Schleuse“ errichtete Hebe- und Kassenstelle liegt zwischen der „Alten Schleuse“ und der „Neuen Schleuse“. Der vollunterkellerte eingeschossige rote Backsteinbau unter Zeltdach weist heute zwar einige Veränderungen auf, die den Zeugniswert aber nicht erheblich beeinträchtigen. Die Hebe- und Kassenstelle ist bis heute als integraler Bestandteil der Schleusenanlage anschaulich überliefert; insofern ist sie Teil des Denkmals „Schleuse Brienen“.

Freiflächen: Zur Schleusenanlage in Brienen gehören auch die wasserbaulichen Anlagen im Umgriff der eigentlichen Schleusenkammer wie beispielweise die Böschungen im Anschluss an das Unterhaupt der Neuen Schleuse. Die Abdeckungen der beiden Schleusenkammern durch Hausteinmauerwerk sind größtenteils erhalten. Sie gehören als Bestandteil ebenso wie diese zum Denkmal „Schleuse Brienen“.

Insgesamt war die Schleuse für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse von hoher Wichtigkeit. Sie hat die Landes-, Stadt- und Wirtschaftsgeschichte geprägt. Außerdem spiegelt sie die Technik und Architekturgeschichte im Bereich der Technikbauten des 20. Jahrhunderts wider, wie in der Denkmalkartei zu lesen ist.

Auch heute ist für Kleve als Stadt am Wasser die freizeitsportliche und touristische Nutzung der Schleuse von Belang. Sie stellt die Verbindung in die Innenstadt auf dem Wasserwege dar und zieht die Touristen und die Kleverinnen und Klever an. Für die zahlreichen Wassersportvereine ist sie existenziell wichtig. Allgemein dürfte eine Sportbootschleuse mit einer Kammerlänge von ca. 20m und einer Breite bis zu 8m sinnvoll und umsetzbar sein. Die Stadt Kleve hat zahlreiche Investitionen getätigt, die ebenfalls der hohen Bedeutung der Schleuse zuzuschreiben sind, hierbei sind insbesondere die Brücke über den Tweestrom und die Aufweitung des Spoykanals mit Hafengebäude mit Hebebrücke zu benennen.

Straßen- und Radwege

Insgesamt sind fünf Linienführungsvarianten für den Deich untersucht worden. Bei vier Varianten ist auf Wunsch der Stadt Kleve die Neuanlage eines wasserseitigen Geh- und Radweges auf der Deichkrone Bestandteil der Untersuchungen. Die Vorzugsvariante sieht jedoch eine Trassenführung (Variante 3) ohne Radweg vor.

Die Variante 3 sieht sowohl eine Deichrückverlegung im Bereich zwischen Griethausen und der Lüps'schen Straße als auch eine Deichvorverlegung im Bereich der Schleuse vor. Im Unterschied zu den anderen Varianten wird jedoch auf die wasserseitige Neuanlage eines Radweges verzichtet und hierdurch entsprechende Retentionsraumverluste vermieden. Zudem wird auch der Retentionsraumverlust infolge der Deichvorverlegung durch den Wegfall des Radweges verringert, so dass sich der Gesamtretentionsraumverlust (ohne Berücksichtigung der Deichrückverlegung) auf rd. 59.000 m³ beläuft. Damit wird das Maß der Deichrückverlegung im Bereich von Deich-km 35,85 bis 36,40 für den erforderlichen Retentionsraumausgleich auf nur noch rd. maximal 30 m reduziert. Damit einhergehend ist ebenfalls die Inanspruchnahme privater Grundstücke (landwirtschaftlich genutzte Flächen) im o. g. Abschnitt minimiert. Wegen der Verlegungen der Deichachse und der neuen Querschnittsgestaltung des Deiches werden insgesamt rd. 35.260 m² derzeit landwirtschaftlich genutzter Flächen als Deichaufstandsflächen bzw. Deichschutzstreifen in Anspruch genommen. Die Retentionsraumbilanz kann mit der Deichrückverlegung ausgeglichen werden.

Die Stadt Kleve erhebt hier Bedenken. Der Deich ist eine wichtige Radwegeverbindung für Touristen sowie für Pendler, ein vollständiger Wegfall der Radverbindung kann nicht akzeptiert werden.

In Hinblick auf die Anbindung an das geplante Schöpfwerk regt die Stadt an, die heutigen Straßenanbindungen an die Briener Straße und die Johanna-Sebus-Straße zu belassen und auf die Straßenführung auf der Deichkrone zu verzichten. Somit könnte die vorhandene Hubbrücke, unter anderen auch für landwirtschaftliche Zwecke erhalten bleiben.

Zusätzlich werden folgende Punkte für eine Anlandungsstelle der Feuerwehr im Bereich der Schleuse in Brien angeregt:

- Befestigte Anlandungsstelle mit befestigter Zufahrt und Bewegungsfläche
- ca. 6 m Breite um den Einsatz von mehr als einem Boot (z.B. weiterer HiOrgs) zu ermöglichen
- Geeignet für einen Wasserstand von niedrig bis hoch
- der Bewuchs darf den Einsatz nicht behindern

Grundstücks- und Eigentumsverhältnisse

Der Deichverband beabsichtigt insgesamt 15.681 m² bisheriges Straßenland sowie Wiesen von der Stadt Kleve zu erwerben. Der Erwerb soll im Anschluss an den Planfeststellungsbeschluss im Rahmen eines Flurbereinigungsverfahrens erfolgen.

Wegen der zuvor geäußerten Bedenken zum Rückbau der Schleuse bestehen auch Bedenken gegen den Besitz- und Eigentumsübergang an städtischen Flächen. Daher wird frühzeitig im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erklärt, dass ein Besitz- und Eigentumsübergang nicht ohne Auflagen erfolgen wird.

Bedingung für die Zustimmung zum Besitz- und Eigentumsübergang ist eine verbindliche Regelung über den Erhalt bzw. Neubau der Schleusenanlage. Voraussetzung hierfür ist, dass die laufenden Verhandlungen über die Finanzierung abschließend geklärt werden können.

Wird die Schleuse in geeigneter Weise im Planfeststellungsverfahren festgesetzt, wird die Zustimmung zum Besitz- und Eigentumsübergang erteilt.

Ökologie

Der Fachbeitrag zum Artenschutz ist aus Sicht der Stadt dahingehend unvollständig, dass z.B. der Artenaustausch der Gewässer nicht ausreichend geprüft worden ist. Insbesondere eine Fischauf- / abstiegsanlage erweist sich nach derzeitigen Kenntnisstand als unverzichtbar.

Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass der Spoykanal die Verlängerung des natürlichen Gewässers „Kahlflack“ darstellt, das ansonsten keinen natürlichen Ablauf hat.

Wirtschaftlichkeit

Im Hinblick auf die Rückbaukosten der Schleuse weist die Stadt Kleve auf wirtschaftliche Aspekte hin. Im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung zum Planfeststellungsverfahren fallen für den Rückbau der Schleusenanlage Brien rund 13,4 Mio. Euro brutto incl. Spundwand an.

Dieser Betrag ist vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein zu finanzieren.

Für den Fall des Einbaus einer Sportbootschleuse werden lt. vorliegender Machbarkeitsstudie der Firma Spiekermann GmbH die Kosten für den Rückbau der Schleuse mit rd. 6 Mio. Euro beziffert.

Unter Berücksichtigung eines 50%igen Zuschusses aus dem Bundeshaushalt, der auch die Abrisskosten beinhaltet, wäre es aus wirtschaftlichen Aspekten für den Deichverband Xanten Kleve erheblich günstiger (6,7 Mio. Euro) eine Sportbootschleuse in die Planungen einzubeziehen.

Obwohl dem Deichverband und der WSV der Erhalt der Schleuse und das Bemühen der Stadt seit langem bekannt war, wurde diese Variante einer Sportbootschleuse weder technisch noch wirtschaftlich untersucht. Nach Kenntnis über die angesetzten Abrisskosten werden Zweifel geäußert, dass die beantragte Planfeststellung die wirtschaftlichste Lösung darstellt.

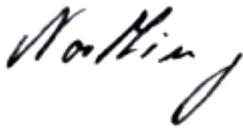
Realisierung

Die Realisierung der Deichsanierung Xanten-Kleve, 3. Abschnitt, 3. Bauabschnitt erfolgt in einem Bauabschnitt. Die Ausführungszeit für die Bauarbeiten unterliegt den diesbezüglichen Festlegungen und Vorgaben der Deichschutzverordnung vom 08.01.2010. Danach dürfen Arbeiten in den Deichschutzzonen nur in der Zeit geringen Hochwasserrisikos vom 01.04. bis 31.10. eines jeden Jahres durchgeführt werden. Maßnahmen zum temporären bauzeitlichen Hochwasserschutz werden im Bauvertrag berücksichtigt. Die Hochwasserschutzwirkung der Bestandsanlagen wird auch während der Bautätigkeit sichergestellt. Nach Angaben von Straßenbau NRW ist für den Sanierungsabschnitt von einer Gesamtbauzeit von ca. drei bis vier Jahren auszugehen.

Die Stadt Kleve ist in dieser Planfeststellung um Stellungnahme geboten worden. Die Frist geht bis einschließlich 25.10.2019. Die Verwaltung schlägt vor, die vorgeschlagene Stellungnahme der Bezirksregierung fristgerecht zu zusenden.

Der Erläuterungsbericht steht online als Anlage zur Drucksache zur Verfügung.

Kleve, den 25.09.2019



(Northing)