



Stadt Kleve • Postfach 19 55 • 47517 Kleve

Fachbereich 61 - Planen und Bauen

Bezirksregierung Düsseldorf
Dezernat 54 - Wasserwirtschaft
Cecilienallee 2
40474 Düsseldorf

Gebäude: Rathaus, Minoritenplatz 1
Auskunft: Frau Rohwer
Zimmer: 3.25
E-Mail: meike.rohwer@kleve.de
Telefon: 0 28 21 / 84 - 264
Fax: 0 28 21 / 84 - 414

Auf dem Dienstweg

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht:
Mein Zeichen:
Datum: 13.09.2019

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

Sehr geehrte Damen und Herren ,

nach Überprüfung der Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens ergeben sich grundsätzliche Bedenken. Der aktuelle Flächennutzungsplan stellt für den Bereich eine landwirtschaftliche Fläche dar. Es erweist sich als unumgänglich, dass insbesondere auch den Belangen der Landwirtschaft Rechnung getragen wird, hierbei sind insbesondere landwirtschaftliche Wege und Wegeverbindungen wichtig.

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 Schleusenammer vorsieht, indem diese verfüllt werden soll, was aus denkmalrechtlicher Sicht vertretbar seien mag, widerspricht die nunmehr gewählte Variante nach wie vor den Zielen und den berechtigten Interessen der Stadt Kleve. 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.

Bankkonten:

Sparkasse Kleve
IBAN: DE56 3245 0000 0000 1042 99
BIC: WELADED1KLE

Volksbank Kleverland
IBAN: DE42 3246 0422 1000 0860 17
BIC: GENODED1KLL

Besuchszeiten:

Mo - Fr 08.30 Uhr - 12.30 Uhr
Mo + Mi 14.00 Uhr - 17.00 Uhr
Di + Do 14.00 Uhr - 15.30 Uhr

Kontakt:

Telefonzentrale: (0 28 21) 84 - 0
e-mail: stadt-kleve@kleve.de
Internet: www.kleve.de

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 eine 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 Statthalters 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 Schleusenammer wie beispielweise die Böschungen im Anschluss an das Unterhaupt der Neuen Schleuse. Die Abdeckungen der beiden Schleusenammern durch Hausteinauwerk sind größtenteils erhalten. Sie gehören als Bestandteil ebenso wie diese zum Denkmal „Schleuse Brienen“.

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 Schleusenammer wie beispielweise die Böschungen im Anschluss an das

Unterhaupt der Neuen Schleuse. Die Abdeckungen der beiden Schleusenammern 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 sowohl Touristen und die Wohnbevölkerung im Rahmen ihrer Freizeitbetätigung 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 Hafensbereich mit Hebebrücke zu benennen.

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 anderem auch für landwirtschaftliche Zwecke erhalten bleiben.

Es wird darum gebeten, die Verkehrsmaßnahmen frühzeitig mit den zuständigen Fachbereichen abzustimmen.

Zusätzlich werden folgende Punkte für eine Anlandungsstelle der Feuerwehr im Bereich der Schleuse in Brienen 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

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.

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.

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 Brienens 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.

Mit freundlichen Grüßen

Northing