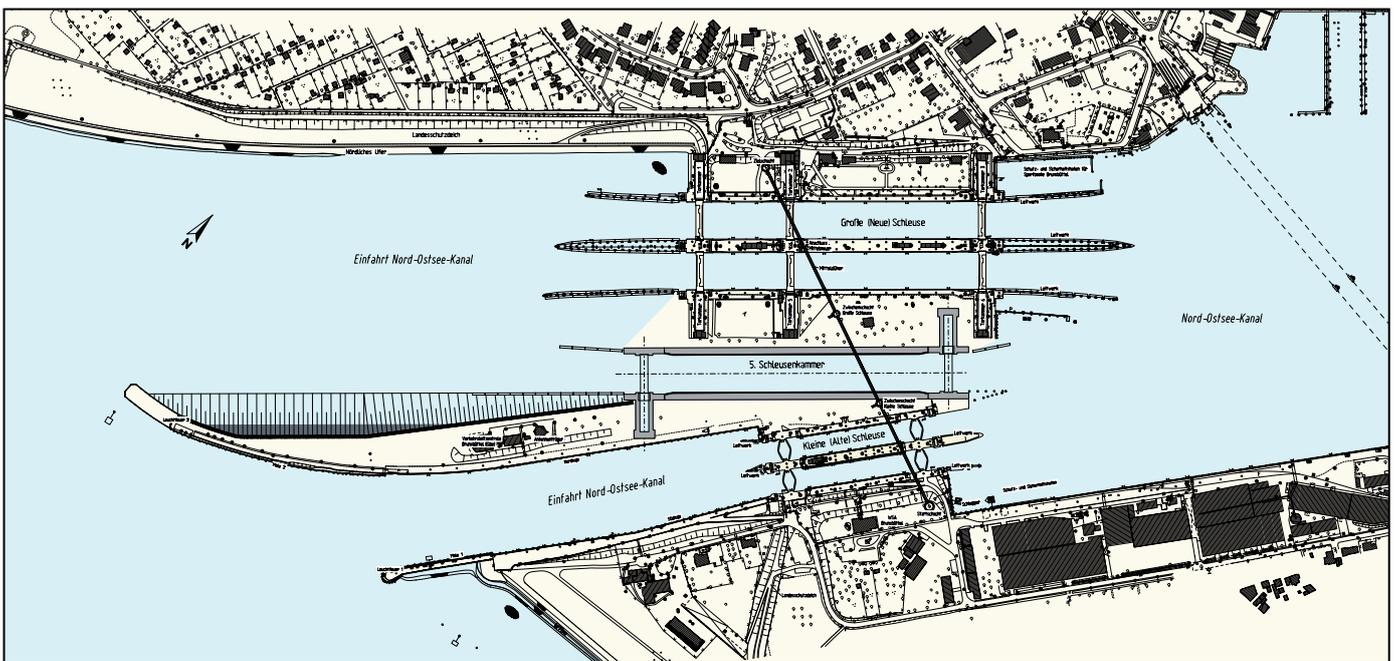


NORD-OSTSEE-KANAL SCHLEUSENBEREICH BRUNSBÜTTEL

Denkmalpflegerische Begleitplanung

Zu den Vorhaben

Neubau der 5. Schleusenkammer
Instandsetzung der Großen Schleuse
Erhöhung der Deichlinie



Dükerstartschacht + neues Torwagenhaus + Überföhrung + gespiegeltes Außenhaupt + Torinstandsetzungsdock + Kaimauer + Betriebshafen + elbseitige Ansicht

Vorgezogener Abschlussbericht zum Neubau der 5. Schleusenkammer

Januar 2009

NORD-OSTSEE-KANAL

Schleusenbereich Brunsbüttel

Denkmalpflegerische Begleitplanung für den Gesamtbereich

Vorgezogener Abschlussbericht zum Neubau der 5. Schleusenkammer Januar 2009

Auftraggeber

Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel

Alte Zentrale 4
25541 Brunsbüttel
Telefon 04852 / 885-0
Telefax 04852 / 885-408

Auftragnehmer

AC PLANERGRUPPE

JULIUS EHLERS | MARTIN STEPANY
STADTPLANER | ARCHITEKTEN
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN

Burg 7A | 25524 Itzehoe
Fon 04821.682.80 | Fax 04821.682.81
post@ac-planergruppe.de
www.ac-planergruppe.de

Bearbeitung: Brigitte-Börnecke-Werner, Wiebke Miller-Voß, Julius Ehlers

Inhaltsverzeichnis

Inhalt des Zwischenberichtes März 2008 (siehe Extra-Broschüre)

1. Vorbemerkungen
 - 1.1 Anlass der Planung
 - 1.2 Arbeitskonzept / Methodik
 - 1.3 Aktueller Planungs- und Abstimmungsstand, zeitlicher Ablauf
2. Räumliche und funktionale Einordnung des Plangebietes
 - 2.1 Abgrenzung des Planungs- und Untersuchungsgebietes
 - 2.2 Die Schleusenanlage Brunsbüttel als Teil des Nord-Ostsee-Kanals
 - 2.3 Lage im Stadtgebiet
3. Darstellung der Entwicklungs- und Veränderungsphasen
 - 3.1 1879 – 1896 Planung und Bau der Kleinen (Alten) Schleuse
 - 3.2 1905 – 1914 Planung und Bau der Großen (Neuen) Schleuse
 - 3.3 Stand 1939 vor dem 2. Weltkrieg
 - 3.4 1960 – 1970 Entwicklung insbesondere nach der Sturmflut 1962
 - 3.5 1980 – 1990 Entwicklung nach dem Bau der Kanalbrücke, Sanierung der Kleinen Schleuse
 - 3.6 1990 – 2007 neueste Entwicklungen
 - 3.7 Zusammenstellung der heute aus den wesentlichen Entwicklungsphasen noch vorhandenen Objekte
4. Beschreibung und Bewertung der als denkmalschutzwürdig eingeschätzten vorhandenen Objekte
 - 4.1 Zusammenstellung der erfassten Objekte
 - 4.2 Beschreibung und Bewertung der Einzelobjekte
 - 4.3 Zusammenfassung: Bewertungstabelle gutachterliche Beurteilung der Objekte (vorläufiger Stand 29.2.2008)
5. Vergleich mit der NOK Schleuse Kiel-Holtenau
6. Geplante Aus- und Umbaumaßnahmen und ihre Auswirkung auf den baulichen und technischen Bestand
 - 6.1 Bau 5. Schleusenkammer
 - 6.2 Grundinstandsetzung Große (Neue) Schleuse (Grobfassung)
 - 6.3 Erhöhung der Deichlinie (Grobfassung)
 - 6.4 Zusammenfassung: Auswirkungen der Eingriffe auf die Objekte (vorläufiger Stand 29.2.2008)

Inhalt Abschlussbericht 5. Schleusenkammer

1.	Vorbemerkungen	5
2.	Auszüge Zwischenbericht März 2008	6
2.1	Gutachterliche Beurteilung der Objekte (Stand 10/08)	6
2.2	Beschreibung der geplanten Umbaumaßnahmen und ihrer Auswirkungen auf den Bestand	8
3.	Ergebnisse der gemeinsamen Auswertung des Zwischenberichtes	16
4.	Beschreibung des aktualisierten Planungsstandes	18
5.	Auswirkungen der aktuellen Planung auf den erhaltenswerten, überkommenen Bestand	24
5.1	Grundlagen der Bewertung	24
5.2	Eingriffe und ihr Bewertung	24
5.3	Maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe	27
5.4	Bei der weiteren Umsetzung zu beachtende Anforderungen	30
6.	Ausblick - weitere Vorgehensweise, Erforderlichkeit eines zukunftsorientierten und übergreifenden Entwicklungskonzeptes	31

1. Vorbemerkungen

Im Bereich der Schleusenanlage Brunsbüttel sind für die nächsten Jahre in Form des Baus der 5. Schleusenkammer, der Grundinstandsetzung der Großen Schleuse sowie der Erhöhung der Hochwasserschutzanlagen umfangreiche Baumaßnahmen geplant. Alle drei Maßnahmenbereiche werden absehbar erhebliche Auswirkungen auf die überkommenen Elemente der historischen Schleusenanlage haben.

Um die Aspekte des Denkmalschutzes bei der weiteren Ausarbeitung der Planungen zu berücksichtigen, hat das Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel Ende 2007 die AC Planergruppe mit der Erarbeitung einer denkmalpflegerischen Begleitplanung für alle drei, oben genannten, Maßnahmen beauftragt.

Im März 2008 wurde ein erster Zwischenbericht vorgelegt. In ihm erfolgte die Bewertung des im Schleusenbereich Brunsbüttel vorhandenen baulichen und technischen Bestandes aus denkmalpflegerischer und städtebaulicher Sicht sowie die Beschreibung der geplanten Maßnahmen und ihrer Auswirkungen auf den Bestand.

In einem Abstimmungstermin mit Vertretern des Wasser und Schifffahrtsamtes (WSA), des Landesamtes für Denkmalpflege (LfD) und der AC Planergruppe wurden die geplanten Maßnahmenbereiche auf Grundlage der Darstellungen im Zwischenberichtes gemeinsam erörtert und die aus Sicht des Denkmalschutzes bei der weiteren Ausarbeitung der Planung zu berücksichtigenden Anforderungen benannt (siehe Punkt 3).

Für den Bau der 5. Schleusenkammer wurde die Vorplanung inzwischen abgeschlossen. In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wurde im September die Lagevariante 4 als Vorzugsvariante ausgewählt. Auf Grundlage des Anfang Oktober vom WSA mitgeteilten und übergebenen Planungsstandes (Plan Vorplanung Schiffschleusenanlage Brunsbüttel, Lagevariante 4, Stand 05.09.2008, Skizze Überfahrbarkeit Außenhäupter und Ansichten) sowie des Ende Oktober übersandten Planstandes der Lagevariante 4 vom 21.10.2008 erfolgt als vorgezogener Teil des Abschlussberichtes die abschließende Bewertung zum Maßnahmenbereich Bau der 5. Schleusenkammer.

Ein zeitliches Vorziehen dieses Abschnittes war bereits zu Beginn der Arbeit vorgesehen, um die Ergebnisse in die unmittelbar anstehende Umweltverträglichkeitsuntersuchung und das nachfolgende Planfeststellungsverfahren zum Bau der 5. Schleusenkammer mit einfließen lassen zu können. Die Ergebnisse der denkmalpflegerischen Begleitplanung sind eine der Grundlagen zur Abwägung der Auswirkungen des Baus der 5. Schleusenkammer auf Kultur- und sonstige Sachgüter.

Die zum jetzigen Zeitpunkt notwendige Bewertung erfolgt entsprechend des vorliegenden Planungsstandes. In der Vorplanung sind Größe und Lage abschließend geklärt, weitere Aussagen über die konkrete bauliche Ausführung und die geplanten Anschlüsse an die vorhandenen Schleusenkammern liegen noch nicht vor. Um die Belange des Denkmalschutzes in die weitere Bearbeitung mit einfließen zu lassen, werden in der Begleitplanung Empfehlungen und Hinweise für die weitere Konkretisierung der Planung formuliert.

Der vorgezogene Abschlussberichtes zur 5. Schleusenkammer baut auf den Darstellungen und Bewertungen des Zwischenberichtes auf. Als ganz wesentliche Grundlagen zur Bewertung der Eingriffe werden unter Punkt 2 des Abschlussberichtes die gutachterliche Beurteilung der Objekte und die Beschreibung der geplanten Umbaumaßnahme (Bau 5. Kammer) und ihrer Auswirkungen auf den Bestand aus dem Zwischenbericht nochmals als Auszug aufgeführt. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um den Planungsstand vom November 2007. Die Darstellung des aktualisierten Planungsstandes erfolgt unter Punkt 4.

Der im Rahmen der bisherigen Bearbeitung begonnene Abstimmungs- und Annäherungsprozess zwischen dem Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel und dem Landesamt für Denkmalpflege ist nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zum Umgang mit denkmalschutzwürdigen Schifffahrtsanlagen entlang des Nord-Ostsee-Kanals auf die formalrechtliche Ebene konzentriert.

Zur Umsetzung der für die denkmalpflegerischen Begleitplanung formulierten Ziele, transparente Abwägung der unterschiedlichen Anforderungen und, soweit möglich, Auswahl abgestimmter Lösungen für die Objekt-bezogene Umsetzung der Baumaßnahmen, ist es wünschenswert, dass WSA und LfD den begonnenen kooperativen Informations-, Abstimmungs- und Planungsprozess fortsetzen (vgl. Abschnitt 1.2 des Zwischenberichtes „Arbeitskonzept / Methodik“). Es ist nötig, auch die anderen Maßnahmenbereiche Grundinstandsetzung der Großen Schleuse und Erhöhung der Deichlinie im Sinne dieser Zielsetzungen weiter zu vertiefen und zur Abstimmung der konkreten baulichen Ausgestaltung der neuen Schleusenkammer in einen kontinuierlichen Dialog zu treten.

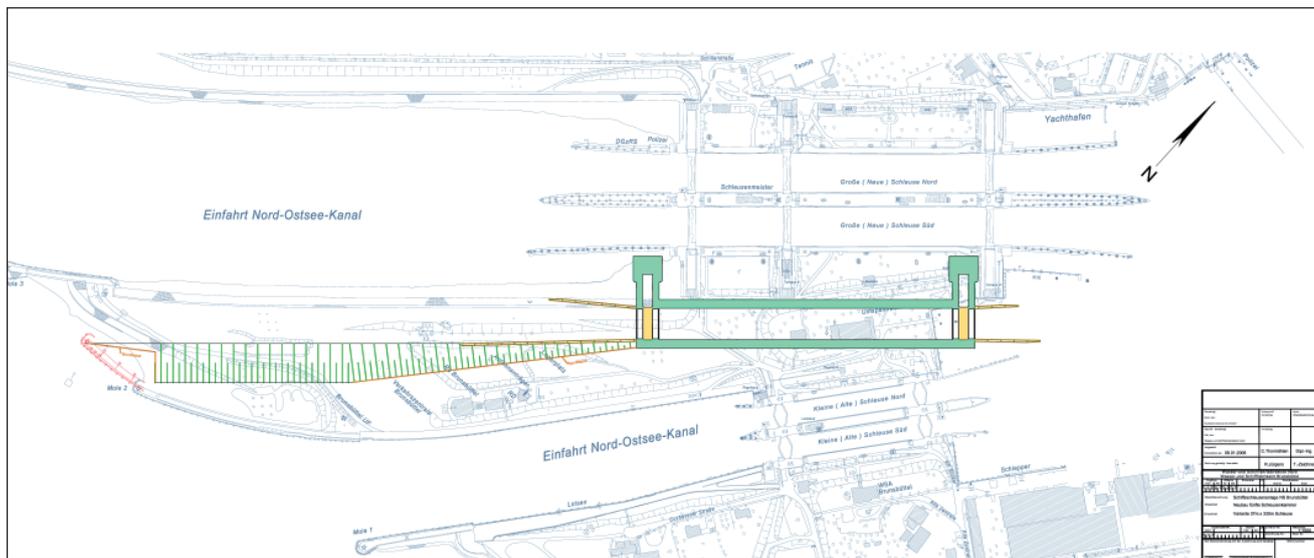
Auf dieser Grundlage wird eine über das Funktionale hinausgehende, die geschichtlichen und städtebaulichen Belange berücksichtigende Gesamtqualität der geplanten Maßnahmen erreicht.

Lfd. Nr.	Lage	Bezeichnung	DSch-Status gem. Liste LD v. Mai 2007	Bauzeit	Entwicklungsphase	Eigentümer / Nutzung 2007	Maß der baulichen Eingriffe 1 2 3 4 5 6 7 8	Teil eines „Gesamtwerks“	Ablebarkeit des Schleusenbetriebes	Landmarke / Seezeichen für das Stadtgebiet	Gestalterische Qualität:	Baulicher „Zeitzeuge“ seiner Entstehungsphase oder danach (3)	Besonderer Ausdruck der Funktion am Standort	Herausragende Bedeutung	Besonders wertvoll	Gutachterliche Bewertung (Stand 29.2.2008)
18	Mole 1	Leuchtturm, östlich der Zufahrt	D§	1895	Entwicklungsphase	WSV	1	X	X	X	X	X	X	X		
19	Mole 2	Leuchtturm, westlich der Zufahrt	D§	1895	Entwicklungsphase	WSV	1	X	X	X	X	X	X	X		
20		Kleine (alte) Schleusen mit zwei Kammern und Leitwerk	D	1895		WSV	1-3	X	X	-		X	X	X		
		Schleusenammern					2	X	X		X	X	X	X		X
		Häupter					2	X	X		X	X	X	X		X
		Tore					3	X	X				X	X		X
		Umläufe in den Schleusenwänden					1	X	X			X	X	X		X
		Torantriebe					3	X	X			X	X	X		X
		Schleusendecks					2	X	X				X	X		X
		Leitwerk					3	X	X				X	X		X
Gebäude und Anlagen über die LD-Liste vom 5. Mai 2007 hinaus:																
	Schleuseninsel	Rest der alten Kaimauer / des alten Brunnentafels		1895		WSA	1	X	X			X	X	X		
	Betriebshäfen WSA Cuxhavener Straße	Ostermoorer Straße		2		WSA	2	X	X	X		X	X	X		
		Ehem. Kapitänswohnhaus		1909		WSA	2	südliche Deichbebauung			X	X	X	X		
	Koogstraße 108	Ehem. Wohnhaus des Kanalspektors		1897		WSA	2				X	X	X	X		
	Alte Zentrale 1	Ehem. Kraftwerk		1		WSA	3				X	X	X	X		
	Alte Zentrale 1	Ehem. Maschinenhalle		1		WSA	1				X	X	X	X		
	Schleuseninsel	Rest des Pegelturms		1			3	X	historisch	Ehem.	-	X	X	X		
	Gebäude auf dem stadtseitigen Deich der Nordseite	Loisenhaus (?) VSS Rechnergebäude Kanalesteuerer		2		WSA	2	Hausgruppe auf dem Deich				X	X	X		X
				2		WSA	2					X	X	X		X
				2		WSA	2					X	X	X		X
	3 Gebäude auf dem Deich südlich der Neuen Schleuse Schleuseninsel	z.B. Schiffeausrüster		2			2					X	X	X		X

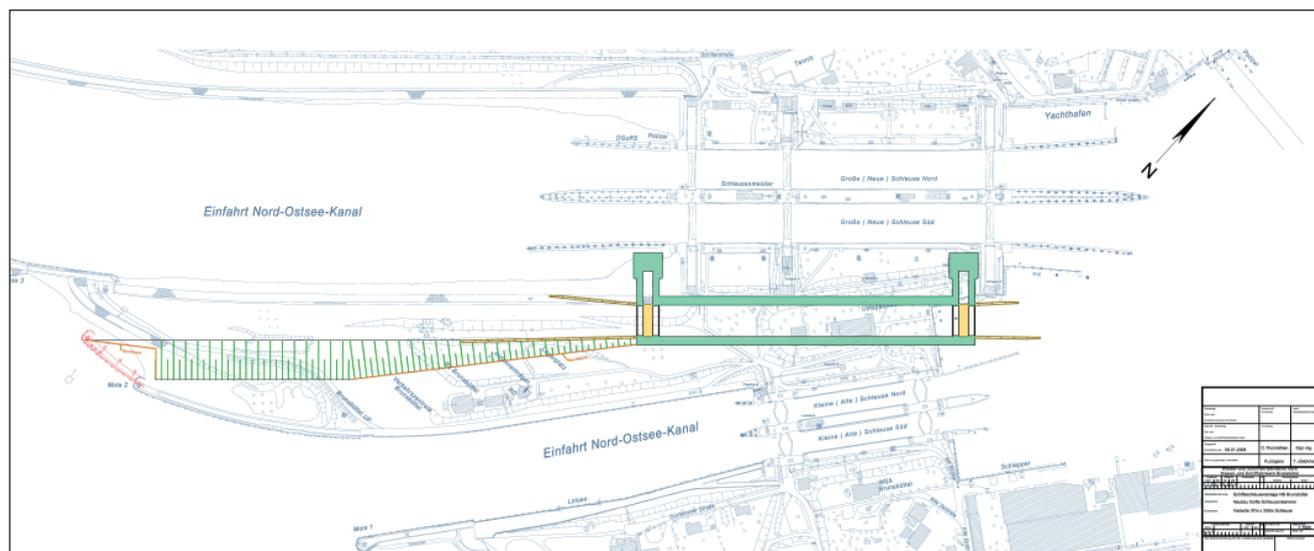
Erläuterungen
 D = Kulturdenkmal nach § 5 Abs. 1 DSchG zur Eintragung vorgesehen
 D§ = Nach §§ 5 und 6 DSchG bereits eingetragenes Kulturdenkmal

2.2 Beschreibung der geplanten Umbaumaßnahmen und ihre Auswirkungen auf den Bestand

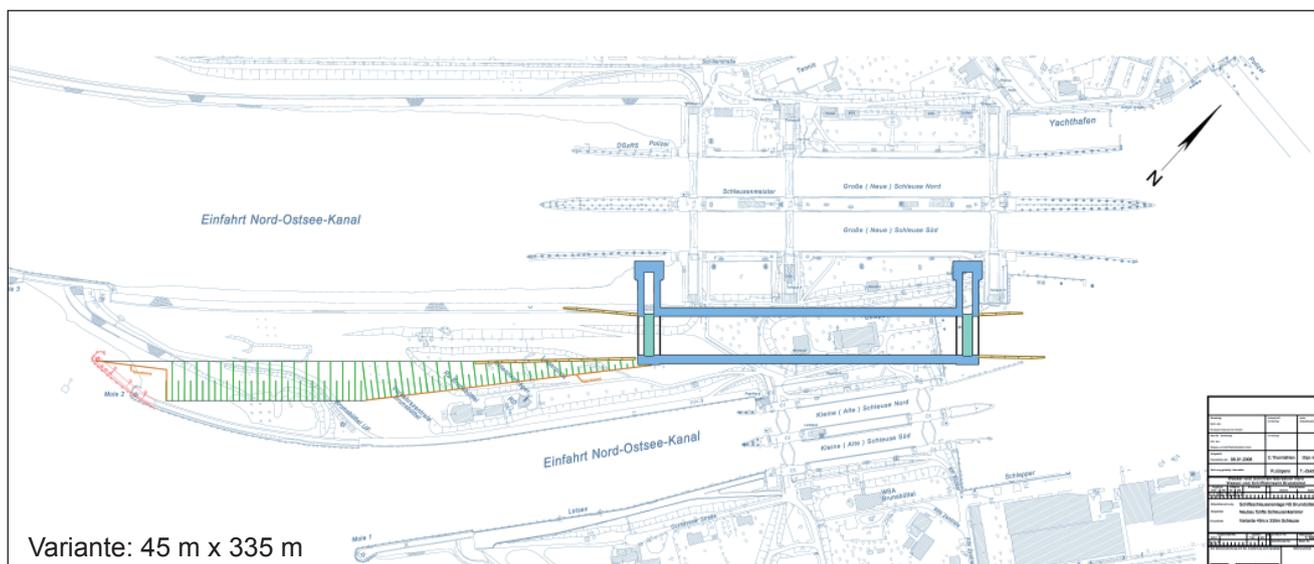
Varianten der geplanten Größe der 5. Schleusenkammer - Darstellung WSA Brunsbüttel -



Variante: 37 m x 335 m



Variante: 45 m x 400 m



Variante: 45 m x 335 m

2 Auszüge Zwischenbericht März 2008

Bau 5. Schleusenammer

Erforderlichkeit der Maßnahme

Die Grundinstandsetzung der Großen Schleuse ist mit hohen Sperr- und Wartezeiten für die Berufsschifffahrt verbunden, weil die zu sanierende Schleusenammer für die Schifffahrt zu sperren ist.

Havarien in der noch zur Verfügung stehenden Schleusenammer könnten sogar zur kompletten Sperrung der Großen Schleuse führen. Je nach Sperrdauer müssten die Schiffe, die sich dann im Nord-Ostsee-Kanal befinden und auf Grund ihrer Abmessungen nicht durch die Alte (Kleine) Schleuse geschleust werden können, im NOK wenden und in Kiel-Holtenau den Kanal wieder verlassen oder entsprechende Wartezeiten im Kanal (u.U. Tage oder Wochen) in Kauf nehmen.

Um die Schifffahrt auch während der Grundinstandsetzung der Großen Schleuse bedienen zu können, eine kurz- und langfristige Abwanderung des Schiffsverkehrs auf die Skagen-Route zu verhindern und um den prognostizierten Schiffsverkehr aufnehmen zu können, ist nach den vorliegenden Untersuchungen der Neubau einer 5. Schleusenammer erforderlich (WSD Nord/WSA Brunsbüttel 2007).

Voruntersuchungen

Im Rahmen der Systemstudie (WSA/IMS/IRS 2007) wurden unter Berücksichtigung der Kapazitätsbetrachtungen (Planco Consult 2007) zur Schleusenverfügbarkeit auf der Basis der Verkehrsprognosen für den NOK und unter Beteiligung der Bundesanstalt für Wasserbau (Dienststelle Hamburg) verschiedene Alternativen für den Neubau einer Schleuse untersucht:

1. Neubau der 5. Schleusenammer südlich der Großen und Kleinen Schleusen
2. Umbau der kleinen Schleuse zu einer neuen großen Schleuse mit Kleinschifferschleuse
3. Neubau der 5. Schleusenammer auf der Schleuseninsel

Als Kriterien zur Beurteilung der Alternativen wurden herangezogen:

- Vorhafensituation und notwendige Umgestaltung des Vorhafens
- Ein- und Ausfahrtsituation unter nautischen Bedingungen, Vorhafenlänge und -breite
- Eigentumsverhältnisse
- Gründungsverhältnisse und Auswirkungen auf angrenzende Bebauung
- Unterhaltungsaufwand der Zufahrten, Baggergutaufräumung durch Barrenbildung und Fluidmud
- Eingriff und Auswirkungen auf Umwelt und Natur, planfeststellungsrelevante,

- angrenzende Schutzziele bzw. -gebiete Komponenten (u.a. mögliche Einstufung Maschinenhaus und Pegelturm als Kulturdenkmal)
- Gestaltung und Infrastruktur

Nach Abwägung aller Kriterien fiel die Entscheidung für den Standort auf der Schleuseninsel zwischen Großer und Kleiner Schleuse.

Ausschlaggebend für die Entscheidung war, dass dieser Standort aus nautischer Sicht besonders vorteilhaft ist. Die Schleusenammer verläuft parallel zur großen Schleuse, die Schiffe können den Aus- und Einfahrtsbereich der großen Schleuse so zum Teil mitnutzen und haben einen ausreichend großen (langen) Vorhafen, um aus der Elbströmung heraus und bis zum Schleusentor zu fahren. Neu- und Umbauten im Bereich der Alten Schleuse oder südlich der gesamten Schleusenanlage hätten einen sehr viel kürzeren Ein- und Ausfahrtsbereich.

Stand der Planung

Am 20.03.2007 hat das Bundesbauministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf Grundlage der durchgeführten Voruntersuchungen für einen Neubau entschieden und die Wasser- und Schifffahrtswirtschaft Nord (WSA Brunsbüttel) beauftragt, die Planungsleistungen für den Neubau einer Schleusenammer und der Grundinstandsetzung der Großen Schleuse zu erbringen.

Indem Entwurf HU (Haushaltunterlage), Stand November 2007 wurden die im Rahmen der Voruntersuchungen aufgezeigten Lösungen inzwischen weiterentwickelt und konkretisiert.

Kritisch ist bei der Anordnung der 5. Kammer auf der Schleuseninsel die unmittelbare Nähe zu den bestehenden Bauwerken. Mögliche Setzungen und Auswirkungen während der Baumaßnahme sind weiter zu untersuchen. Dieses ist der Grund, weshalb die Größe der Schleusenammer zur Zeit noch in drei Varianten untersucht wird. (siehe gegenüberliegende Seite). Angestrebt wird eine Schleusenbreite wie die der Großen Schleuse, um austauschbare Tore verwenden zu können.

Die Schleusentore und Häupter der Schleusenammern sollen befahrbar gestaltet werden, da die Fähranlegestelle auf der Schleuseninsel aufgegeben werden muss, jedoch eine Versorgung zu gewährleisten ist.

Bestandteil der Maßnahme ist ebenfalls der Bau eines Torinstandsetzungssocks für den Neubau der erforderlichen Tore und die Durchführung von Grundinstandsetzungen, Bauwerksprüfungen und umfangreichere Reparaturen nach Havarien an den 12 Schleusentoren der vorhandenen Großen Schleusen Kiel-Holtenau und Brunsbüttel sowie an den 3 neuen Schleusentoren der 5. Schleusenammer. Bisher müssen die Ersatztore aus Brunsbüttel für notwendige Arbeiten über den

Kanal aufwendig bis Kiel-Holtenau geschifft werden. Geplanter Standort ist der östliche Teil des Betriebshafens. Auf Grund der in der Nähe zum Krankenhaus und der nördlich an den Betriebshafen angrenzenden Wohnbebauung wird ein möglicher Alternativstandort weiter östlich mit betrachtet.

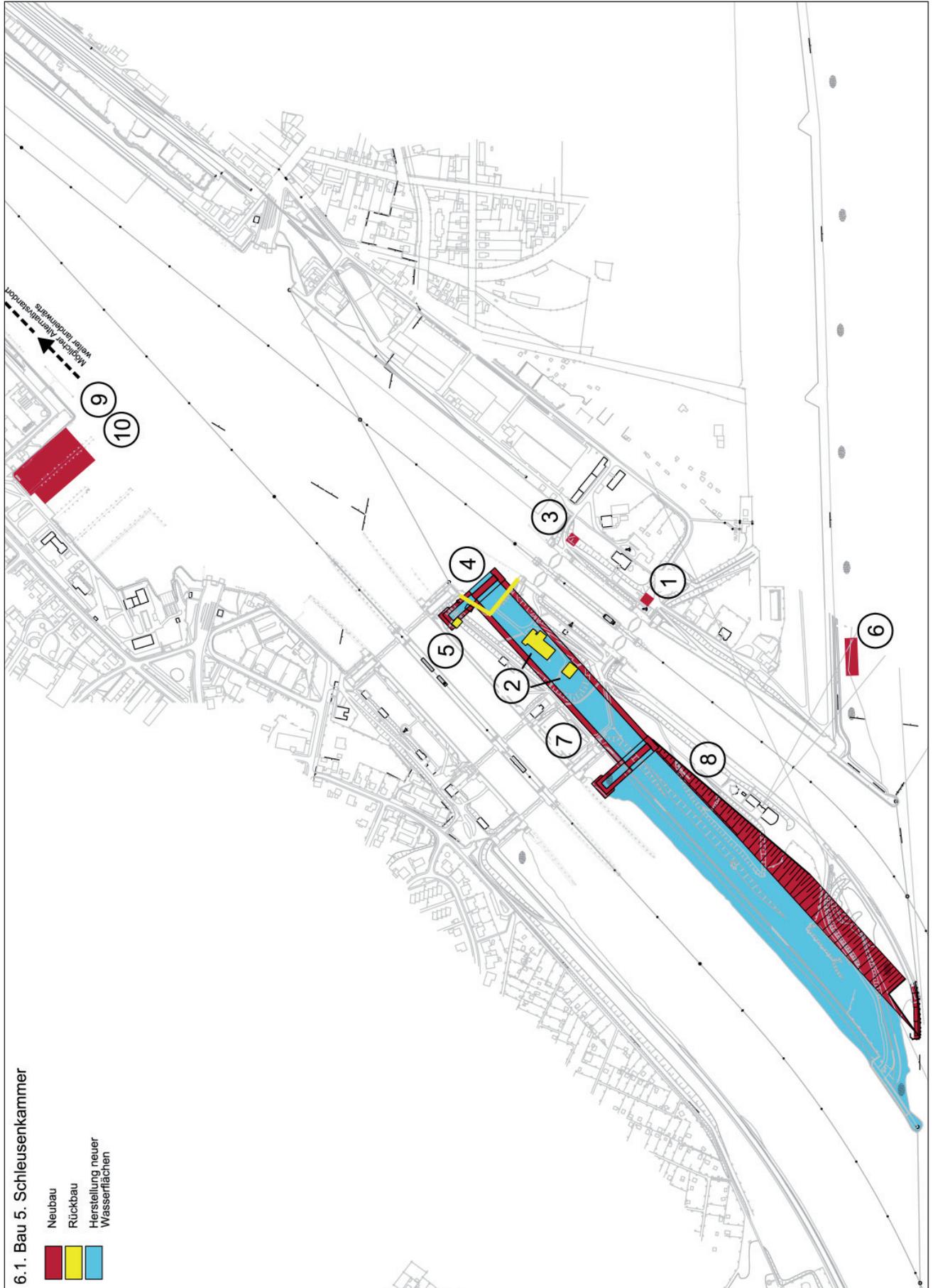
Geplanter weiterer zeitlicher Ablauf der Maßnahme

Als nächste Schritte sind die Erarbeitung der Umweltverträglichkeitsuntersuchung und des Landschaftlichen Begleitplanes vorgesehen. Daran schließt die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens die Ausarbeitung der Ausführungsunterlage an.

2013 soll die 2009 beginnende Baumaßnahme abgeschlossen sein.

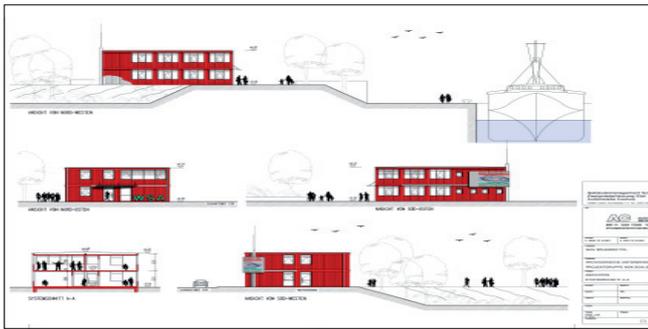
Neubau der 5. Schleusenkammer											
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
UVU und LBP	■										
Planfeststellungsverfahren			■								
Erstellung Entwürfe AU			■								
Bauausführung			■								
Beweissicherung			■								
Erstellung Entwurf AU Neuordnung Leitungstrassen und E-Versorgung	■										
Bauausführung Neuordnung Leitungstrassen und E-Versorgung			■								
Erstellung Entwurf AU Lotsenversetzanleger		■									
Bauausführung Lotsenversetzanleger			■								
Erstellung Entwurf AU Schleusentorreparaturplatz			■								
Bauausführung Schleusentorreparaturplatz			■								

Quelle: Auszug aus dem Entwurf HU



Geplante Maßnahmenbestandteile

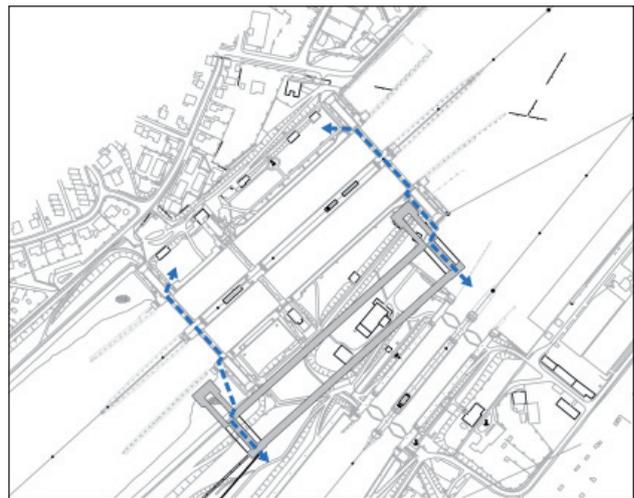
1. Errichtung von temporären (5 Jahre) Baubüros (Container) westlich des vorhandenen Amtsgebäudes



Planung Baubüros südlich der Kleinen Schleuse

2. Rückbau der derzeitigen E-Zentrale im Maschinenhaus (Mittelspannungsschaltanlage, Transformatoren, Niederspannungshauptverteilung und Notstromversorgung), Neuerrichtung an anderer Stelle (möglicher Standort: binnenseits, südlich der Alten Schleuse, in Verbindung mit Startschacht eines neuen Dükers), mit dem Neubau der E-Zentrale verbunden: Umstellung der Tor- und Schützenantriebe der Großen Schleuse von Gleichstrom auf Drehstrom, Austausch der Antriebe und Steuerungen
3. Rückbau von Maschinenhaus und eines weiteren Nebengebäudes auf der Schleuseninsel
4. Frühzeitiger Rückbau des vorhandenen Anlegers (für 45 t Fähre) auf der Schleuseninsel (zur Errichtung Binnenhaupt), Abwicklung eines Großteils der Baustellenversorgung über die Nordkaje im elbseitigen Ein- und Ausfahrtsbereich der kleinen Schleuse geplant
5. Rückbau Gebäude Satori und Berger auf der Schleuseninsel
6. Neubau Lotsenversetzanleger, Verlagerung der Liegeplätze der Lotsenversetzboote von Nord- und Südkaje zur Gewährleistung der Baustellenversorgung über die Nordkaje
7. Errichtung der 5. Schleusenammer auf der Schleuseninsel
 - Rückbau von Teilen der Schleuseninsel
 - Häupter incl. Drempel und Toranschlagpfeiler: Stahlbeton, Höhe: NN +6,50 m
 - Schleusentore: Schiebetore mit Ober- und Unterwagen: Höhe: NN +6,50 m, Ausrüstung mit Füllschützen, Ausführung für LKW befahrbar
 - Schleusenammern: Um für die Kammern der Großen Schleuse und die 5. Schleusenammer austauschbare (Ersatz-) Tore verwenden zu können, ist die Größe von 45 m x 335 m zur Zeit die Vorzugsvariante

- Schleusenammerinnenwände: Winkelstützwand in Stahlbetonbauweise
8. Neubau südliche Vorhafenwand in verankerter Spundwandbauweise
 9. Neubau Torinstandsetzungsdock
 - Zuschütten des östlichen Teils des Betriebshafens
 - Vertiefung des Betriebshafens im Bereich des Docks von 5 m auf 12 m
 - Dock aus rückverankerten Spundwänden 60 m lang, 16 m breit



- Zufahrt und seitliche Flächen (Lagerplatz, Stellflächen für Büro, Container und Gerätschaften) werden entsprechend der erforderlichen Lasten (z.B. Mobilkrane ausgelegt)
- Einhausung zum Emissionsschutz evtl. erforderlich, da Nähe zu Wohnbebauung und Krankenhaus

10. Herstellung von Liegeplätzen für die Reservetore, ebenfalls aus rückverankerten Spundwänden, unmittelbar an das Dock angrenzend

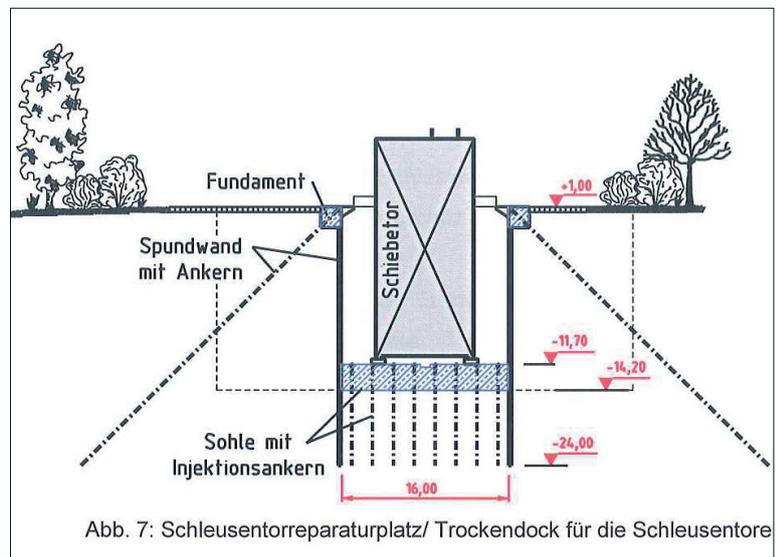


Abb. 7: Schleusentorreparaturplatz/ Trockendock für die Schleusentore

Auszüge Zwischenbericht März 2008

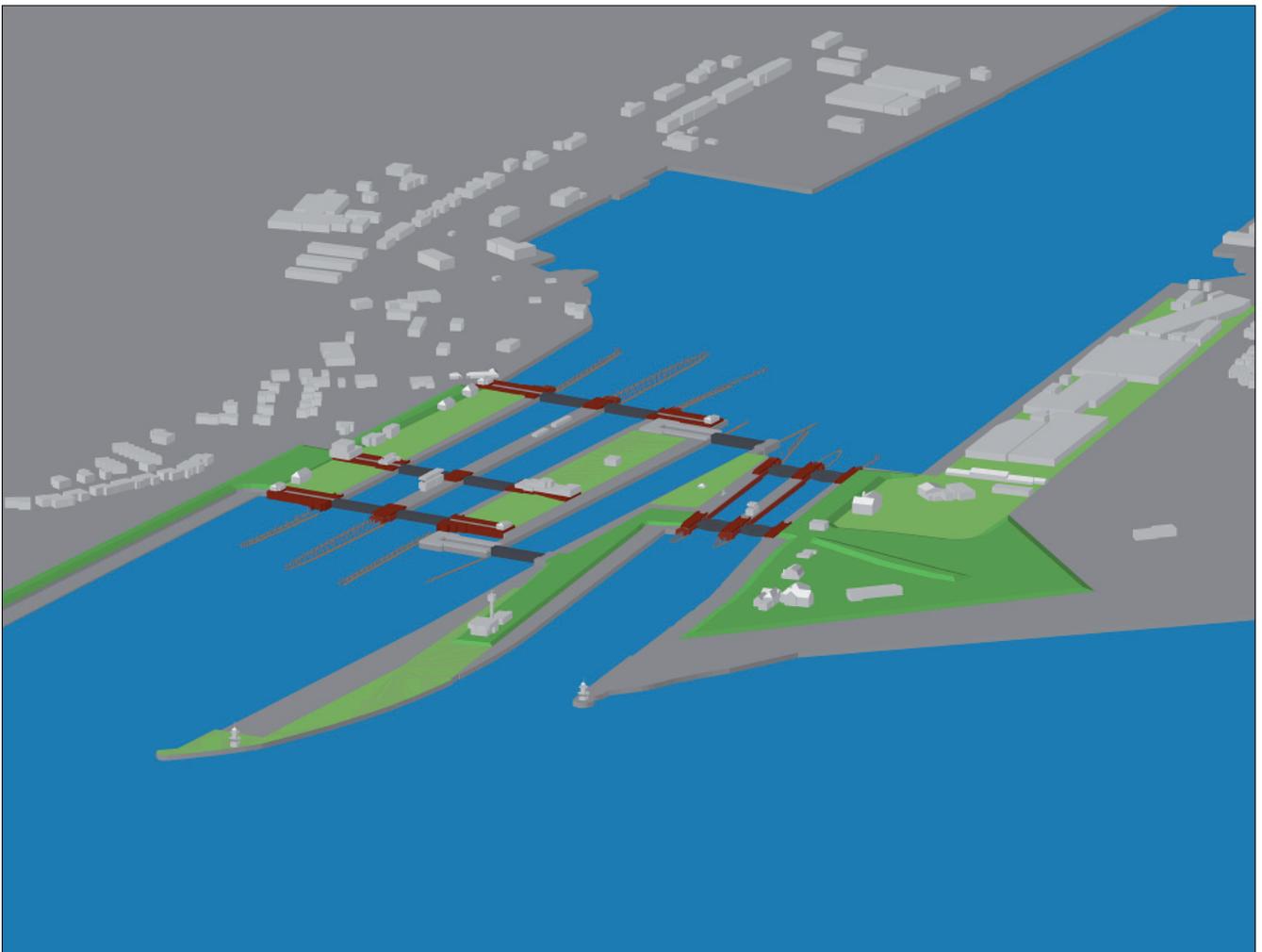
Auswirkungen auf die Bestandssituation

Ähnlich wie 1905-1914 mit dem Bau der Großen Schleuse wird den Schleusenammern aus der 1. und 2. Hauptbauphase zur Anpassung an aktuelle Anforderungen eine weitere Schleusenammer hinzugefügt. Die Ablesbarkeit der historischen Entwicklungsschichten bleibt auch beim Bau der 5. Schleusenammer erhalten. Dieses stellt einen wesentlichen Vorteil gegenüber den ebenfalls in der Systemstudie untersuchten Varianten mit grundlegendem Umbau oder der Zuschüttung einzelner vorhandener Schleusenammern dar.

Ein ganz wesentlicher Eingriff ist der bei dem ausgewählten Standort der 5. Kammer nicht zu vermeidende Rückbau des Maschinenhauses und des Anlegers. Das Maschinenhaus ist nach den bereits vorliegenden Untersuchungen sowie der in der denkmalpflegerischen Begleitplanung vorgenommenen architektonisch, städ-

tebaulich und denkmalpflegerischen Einschätzung ein wesentliches, besonders hochwertiges Element des Schleusenensembles mit den Qualitäten eines Denkmals besonderer Bedeutung. Das in Kiel ebenfalls auf der Schleuseninsel befindliche Maschinenhaus weist Ähnlichkeiten im Gebäudetyp auf, wurde aber nicht baugleich ausgeführt und kann bei der Bewertung des Eingriffs daher nur nachrangig mit betrachtet werden. Der Anleger enthält noch Reste der stadtseitigen Hafenanlagen von 1895, sein Rückbau ist daher ebenfalls als wesentlicher Eingriff zu werten.

Durch die mit der Verlagerung der E-Zentrale verbundene Umstellung der Antriebe der Tore und Schützanlagen der Großen Schleuse auf Drehstrom, die eine Auswechslung dieser Anlagen erfordert, hat der Neubau der 5. Schleusenammer bereits vor Beginn der eigentlichen Grundsinstandsetzung erhebliche Auswirkungen auf die benachbarte Große Schleuse.



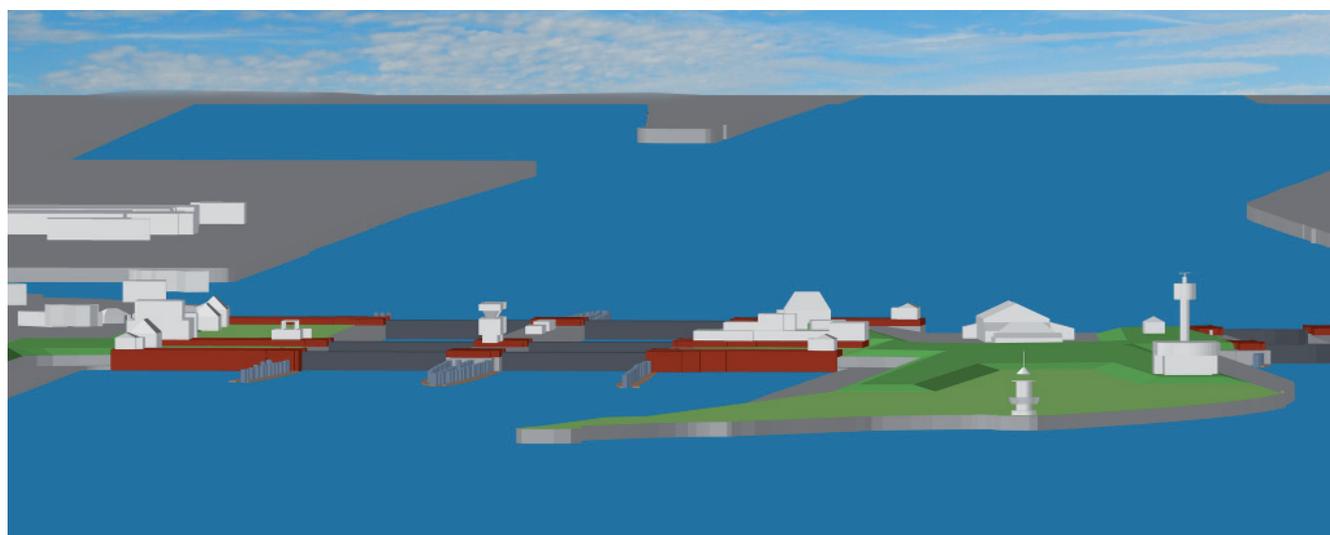
Schleusenanlage mit 5. Kammer von der Elbe aus gesehen

Von dem Landesamt für Denkmalpflege wurde in der Stellungnahme zum Scoping-Termin als wesentliche Auswirkung bereits die Veränderung der elbseitigen, jetzt symmetrischen Ansicht durch den Bau des nördlichen Hauptes der neuen Schleusenkammer angemerkt.

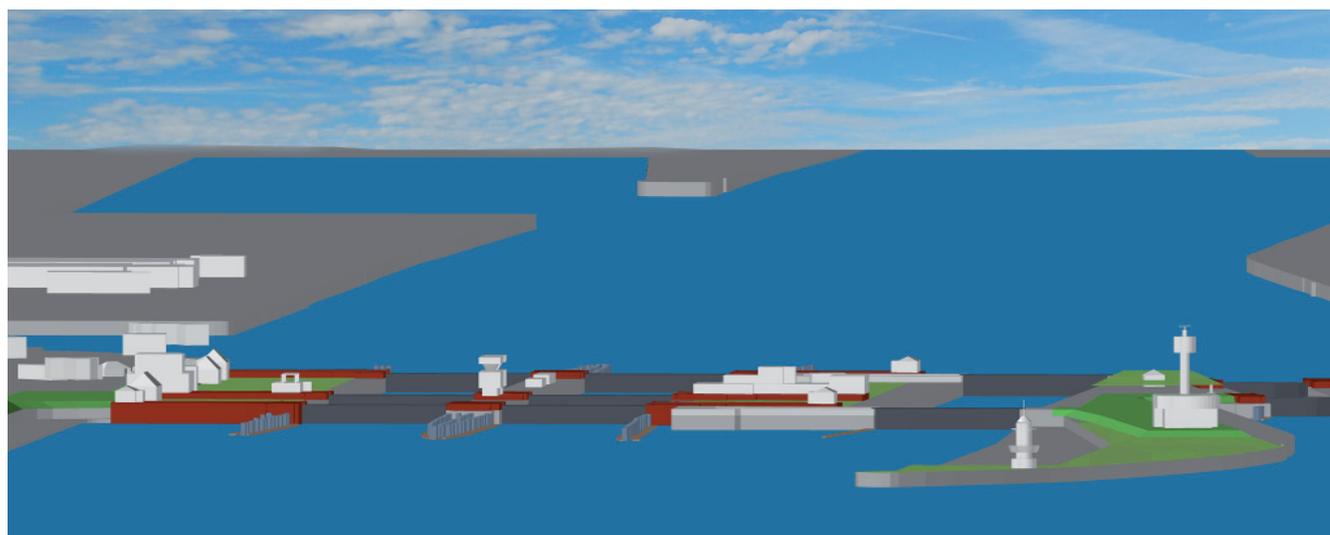
Die bei der Schleusenkammergröße von 45 m x 400 m erforderliche Anordnung des binnenseitigen neuen Hauptes vor dem Haupt der Großen Schleuse würde auch die Ansicht der Schleusenanlage vom Kanal und dem Brunsbütteler Stadtgebiet ganz erheblich überformen.

Das Gebäude von Satori und Berger wurde in den bisherigen Untersuchungen (Liste Landesamt, Becker-Gutachten) nicht erfasst, ist durch sein Baualter, seine auf die Schleusenkammer ausgerichtete Lage und seine für den Schleusenbetrieb spezifische Nutzung ebenfalls ein prägnantes Element des Schleusenensembles, welches zukünftig entfällt.

Die geplante Teilzuschüttung des in seinen Grundstrukturen weitgehend erhaltenen Betriebshafens von 1914 stellt einen weiteren Eingriff in das Schleusenensemble dar, der durch die unter Umständen erforderliche Einhausung der Anlage noch verstärkt werden würde.



Ansicht von der Elbe - Bestand



Ansicht von der Elbe - nach Errichtung der 5. Schleusenkammer (bisherige Planung)

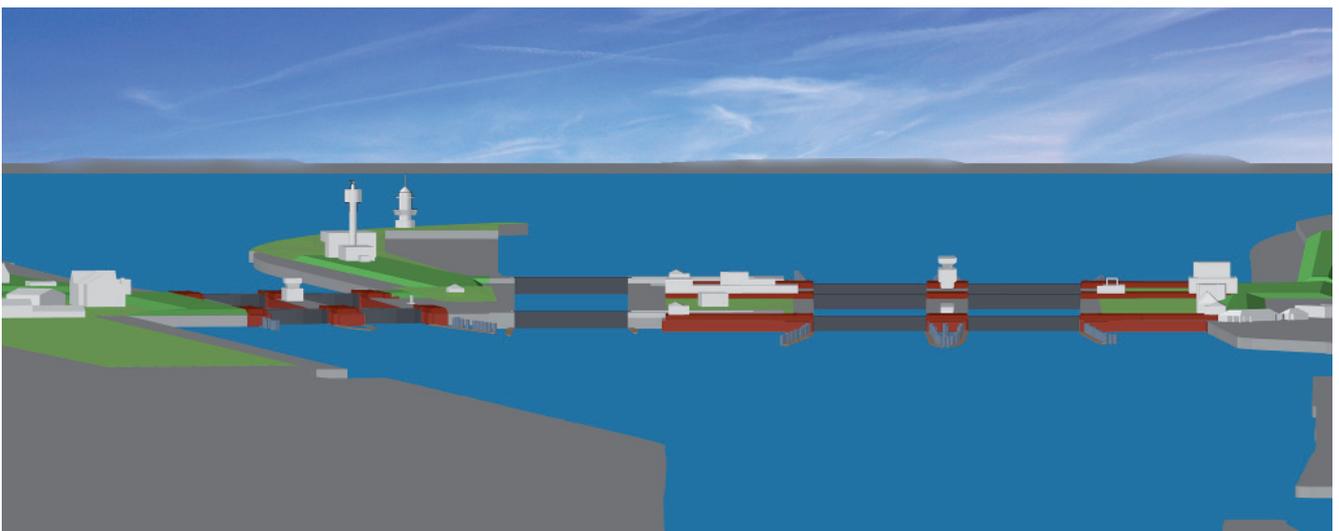
Auszüge Zwischenbericht März 2008

Im Rahmen des weiteren Abstimmungsprozesses sollten nach jetziger Einschätzung folgende Möglichkeiten untersucht werden:

- Verlagerung Außenhaupt 5. Schleusenammer nach Süden (erste Einschätzung WSA: problematisch auf Grund Nähe zur Schleusenammer Kleine Schleuse und dann nicht zur Verfügung stehender Verkehrsflächen am Anleger Nordkaje und für die Zuwegung Verkehrszentrale)
- Vermeidung einer alternativen Schleusenammergröße von 45 m x 400 m mit der erforderlichen Anordnung des neuen binnenseitigen Hauptes vor dem Binnenhaupt der Großen Schleuse
- Erhalt des Betriebshafens in seiner jetzigen Form, Ausbau Torinstandsetzungsdock an Alternativstandort
- Erhalt und u. U. Sanierung von zum Schleusenensemble gehörenden Betriebsgebäuden, dort, wo die geplanten Ausbaumaßnahmen ihren Rückbau nicht zwingend erfordern (perspektivische Nutzungsmöglichkeiten der Gebäude zu klären)
- Technische Möglichkeiten zur Aufrechterhaltung einer Gleichstromversorgung zum evtl. teilweisen Erhalt der vorhandenen Tor- und Schützenantriebe der Großen Schleuse



Ansicht vom Kanal - Bestand



Ansicht vom Kanal - nach Errichtung der 5. Schleusenammer (Größe: Vorzugsvariante)

3. Ergebnisse der gemeinsamen Auswertung des Zwischenberichtes

Entsprechend der mit dem WSA, dem LfD und der AC Planergruppe abgestimmten Arbeits- und Vorgehensweise der denkmalpflegerischen Begleitplanung wurden in einem gemeinsamen Abstimmungstermin am 17.04.2008 die geplanten Maßnahmenbereiche auf Grundlage aller bis zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Informationen (Darstellungen Zwischenbericht) gemeinsam erörtert. Als Ergebnis wurden folgende Punkte festgehalten.

Maßnahmenbereich Neubau 5. Schleusenkammer

Der Erhalt der elbseitigen axialen Ansicht der Großen Schleuse besitzt für das Landesamt für Denkmalpflege (LfD) besondere Priorität. Aus denkmalfachlicher Sicht sollte das elbseitige Schleusenhaupt daher nicht nach Norden, vor das Schleusenhaupt der Neuen Schleuse errichtet werden, sondern nach Süden gespiegelt werden.

Die damit verbundene Präsenz eines südlichen Außenhauptes im Vorhafenbereich der Kleinen Schleuse wird vom LfD als verkräftenswert erachtet. Entscheidend für das Erscheinungsbild der Kleinen Schleuse ist ihre Position und Ausrichtung auf das WSA-Verwaltungsgebäude und den Pegelturm.

Ideen und Möglichkeiten zur funktionalen und baulichen Sicherung des Merkzeichens Pegelturm sind weiter zu klären.

Es wird vereinbart, die Anordnung des elbseitigen Hauptes in „gespiegelter“ Südlage für die beiden Schleusenkammergrößen 37 m x 350 m und 45 m x 350 m bei der weiteren Planung als Alternative mit zu untersuchen, um eine bau- und betriebstechnische Realisierbarkeit genauer einschätzen zu können.

Auch kanalseitig wäre die Errichtung des neuen Hauptes der 5. Schleusenkammer vor dem vorhandenen Haupt der Großen Schleuse ein ganz wesentlicher Eingriff in die denkmalschutzwürdigen Strukturen. Aus denkmalpflegerisch/städtebaulicher Sicht ist ein neues

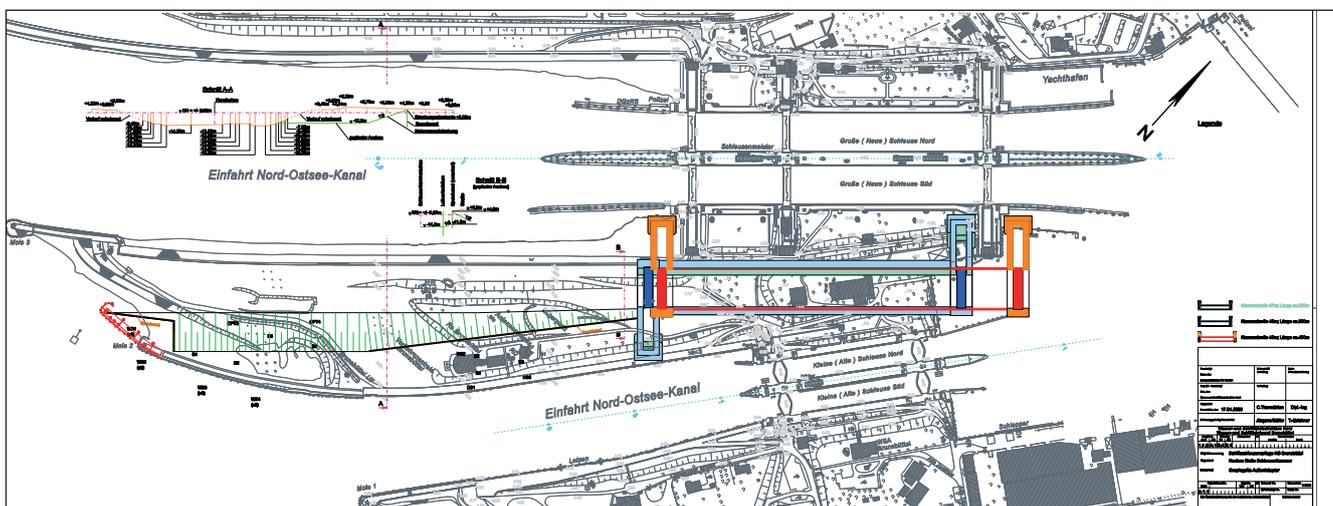
kanalseitiges Haupt vor der Großen Schleuse unbedingt zu vermeiden. Für den Fall, dass die 5. Kammer wesentlich länger als die Große Schleuse sein soll und sowohl westlich als auch östlich über die Neue Schleuse auskragt, wären denkmalfachliche Belange nur noch schwer zu berücksichtigen.

Die Gestaltung der 5. Schleusenkammer soll nicht in historisierender Anlehnung an die Große oder Kleine Schleuse erfolgen, sondern darf in neuer Form und Materialsprache umgesetzt werden.

Für das im Zusammenhang mit dem Bau der 5. Schleusenkammer auf der Nordseite geplante Trockendock mit Torinstandsetzungsdock werden nach wie vor die beiden Alternativstandorte Betriebshafen und ein Bereich weiter östlich, kanalaufwärts betrachtet. Zur Anordnung der Torliegendeplätze im Betriebshafen gibt es keine Alternative.

Die denkmalpflegerische und städtebaulich-funktionale Betrachtung lässt den Alternativstandort außerhalb des Betriebshafens als geeigneten Standort erscheinen. Die geplante Anordnung der Torliegendeplätze im Betriebshafen wird nach dem jetzigen Stand der Planung als nicht problematisch eingeschätzt.

Nach Stand der Planung wird festgestellt, dass das Kraftwerk als wesentliches bauliches Element durch die Lage mitten in der geplanten 5. Schleusenkammer nicht erhalten werden kann. Geeignete Maßnahmen zur Dokumentation des Objektes sind festzulegen.



Vom WSA zum Abstimmungsgespräch vorbereiteter Plan mit Darstellung unterschiedlicher Varianten zur Größe der Schleusenkammer und gespiegelter Lage des elbseitigen Hauptes.

Maßnahmenbereich Grundinstandsetzung Große Schleuse

Die historische Bauweise soll in angemessener Form erhalten bleiben.

Es ist eine angemessene Materialwahl ist zu treffen, die Rücksicht auf das historische Erscheinungsbild nimmt und dazu beiträgt, die Schleuse von 1914 ablesbar zu erhalten.

Die Häupter mit den Toren und Torwagenhäusern sind wesentliche gestalterische Elemente der Großen Schleuse. Solange für die auf den Binnen- und Außenhäuptern vorhandenen Torwagenhäuser keine Gesamtlösung erreicht werden kann, sind ihre Positionen aufrecht zu halten. Die Erforderlichkeit des Austausches der Tore in den Binnen- und Außenhäuptern auf Grund der zukünftig erforderlichen Überfahrbarkeit sowie die damit verbundene Erneuerung der Antriebs- und Wasserfüllsysteme wird zur Kenntnis genommen. Was mit den alten Bauteilen und der alten Technik passiert, muss zu gegebener Zeit vertieft werden. Das gleiche gilt für die Lage und Trassierung der An- und Abfahrten für die Überführung.

Die Mittelhäupter sind wichtiger Bestandteil der Gesamtanlage. Die Möglichkeiten zu ihrem Erhalt sind weiter zu überprüfen.

Die Idee, in den Mittelhäuptern - insbesondere in der Nordkammer, 2. Torkammer - die originale Technik (Tore, Torantriebe, Torkammerumläufe, Schützantriebe) als funktionsfähiges Ganzes zu erhalten, der Öffentlichkeit zugänglich zu machen und die am besten erhaltenen Torwagenhäuser dorthin zu setzen (Rückbau Überbauung erforderlich und möglich?) stellt aus Sicht des LfD eine hervorragende Lösung zum Erhalt und Präsentieren der historischen Technik dar. Wenn es gelingt, dort das funktionstüchtige Detail (Torwagenhäuser und Technik) als Gesamtheit zu erhalten, ist mehr erreicht, als bei einem Erhalt der Hüllen an ihren derzeitigen Standorten. Auf den Binnen- und Außenhäuptern könnte sich dann die moderne Technik in neuem Gewand, in Anlehnung an Kubatur und Erscheinung der jetzigen Torwagenhäuser, präsentieren.

Zum Erhalt der wilhelminischen Ansicht der Großen Schleuse gehört für das LfD neben dem Erhalt der symmetrischen Ansicht auch der Erhalt der Ziegelsichtigkeit der Häupter. Im Sinne einer „Reparatur“ sind Möglichkeiten, die abgängige Mauerwerksschale durch witterungsbeständiges Ziegelmaterial zu ersetzen, zu überprüfen.

Ein gestalterisches Verschmelzen der Häupter der Großen Schleuse mit dem der 5. Schleusenammer durch Ausführung im gleichen Material ist zu vermeiden. Die Ablesbarkeit der historischen Entwicklungsschichten ist zu erhalten. Auch bei einer unter Umständen erforderlichen Aufhöhung der Häupter ist die historische Dimension ablesbar zu erhalten.

Maßnahmenbereich Erhöhung der Deichlinie

Das Thema wurde auf Grund der fortgeschrittenen Zeit und der erst sehr grob umrissenen Maßnahme nur kurz erörtert.

Aus städtebaulich/denkmalpflegerischer Sicht ist eine dem besonderen Schleusenstandort innerhalb des Stadtgebietes Brunsbüttel angemessene Gestaltung der Deicherhöhungen anzustreben. Eine Gestaltung als grüner Deich - wie in den landschaftlich geprägten Bereichen nördlich und südlich der Schleusenanlage - ist zu vermeiden. Die Möglichkeiten zum Erhalt des im Bereich der Deiche vorhandenen Baumbestandes und der auf dem nördlichen Deich vorhandene Bebauung aus den 30er/40er Jahren sind im Rahmen der weiteren Planungen zu klären.

4. Beschreibung des aktualisierten Planungsstandes

Der in dem Zwischenbericht dargestellte und im April gemeinsam erörterte Planungsstand wurde inzwischen weiter ausgearbeitet und konkretisiert.

Aktualisierter Planungsstand 5. Schleusenammer

Grundlage der Beschreibung ist die von der Planungsgemeinschaft Brunsbütteler Schleuse, Knabe Ingenieure und WTM Engineers, erarbeitete Lagevariante 4 der Vorplanung mit Stand vom 5.9.2008 und 21.10.2008 (siehe folgende Seiten).

Die Lagevariante 4 wurde zur Vorzugsvariante, weil sie die kostengünstigste und wirtschaftlichste Lösung darstellt. Der Hauptgrund dafür liegt in der Möglichkeit, die neuen Schleusenhäupter in Landbaustellen auf der Schleuseninsel zu errichten - im Vergleich zu Varianten, die für das elbseitige Haupt eine nördliche Lage vorsehen bzw. für die Variante mit sehr langer Schleusenammer ein neues Haupt vor dem bestehenden kanalseitigen Haupt, hier wären jeweils eine Wasserbaustelle mit höherem Aufwand für die Baustellenherichtung als abgeschottete trockene Baugrube nötig. Die Belange des Denkmalschutzes wurden bei der Bewertung der Varianten ebenfalls berücksichtigt.

Die Schleusenbreite von 45 m wurde der Großen Schleuse angepasst, um austauschbare Tore verwenden zu können.

Die Schleusenammerlänge von ca. 360 m stellt einen

Kompromiss dar, sie ergibt sich aus der Positionierung der neuen Häupter auf der Schleuseninsel, so ist keine Wasserbaustelle erforderlich.

Kritisch ist bei der Anordnung eines nach Süden gelagerten elbseitigen Schleusenhauptes auf der Schleuseninsel die unmittelbare Nähe zur Kaimauer der Nordkaje der Kleinen Schleuse wegen möglicher Setzungen und funktionalen Auswirkungen während der Baumaßnahme. Um eine Fahrerschließung zur Verkehrszentrale auf der Schleuseninsel zu schaffen, muss die Nordkaje im Bereich des heranrückenden neuen Hauptes um eine Fahrschulbreite aufgeweitet werden.

Bezüglich des Füllsystems wurden die Vor- und Nachteile von Torkammerumläufen oder Füllschützen in den Schleusentoren untersucht, aber noch keine abschließende Entscheidung für eine der Varianten getroffen.

Da das Füllsystem ganz maßgeblichen Einfluss auf den technischen und betrieblichen Ablauf des Schleusens hat, besitzen die betriebstechnischen Aspekte bei der Auswahl besonderes Gewicht.

Die Entscheidung über die Ausführung des Füllsystems hat auch wesentliche Auswirkungen auf die Große Schleuse (Kulturdenkmal, nach § 5 DSchG zur Eintragung vorgesehen). Eine Ausführung mit Füllschützen bedeutet durch die geplante Austauschbarkeit der Tore, dass auch in der großen Schleuse Tore mit Füllschützen zur Anwendung kommen und die vorhandenen

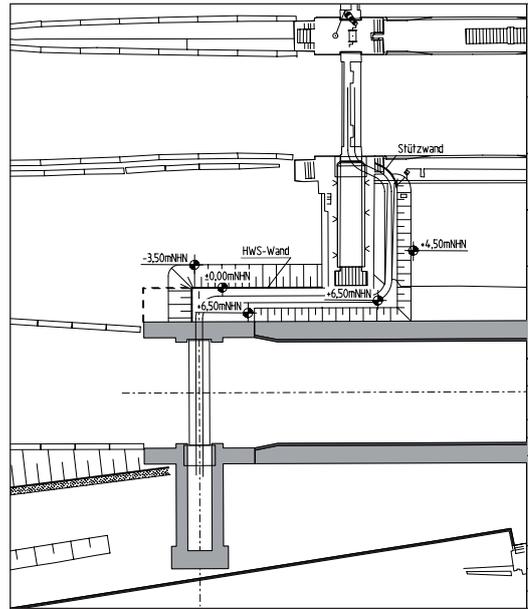


Nach aktueller Vorplanung aktualisierte Vogelschau von der Elbe aus gesehen

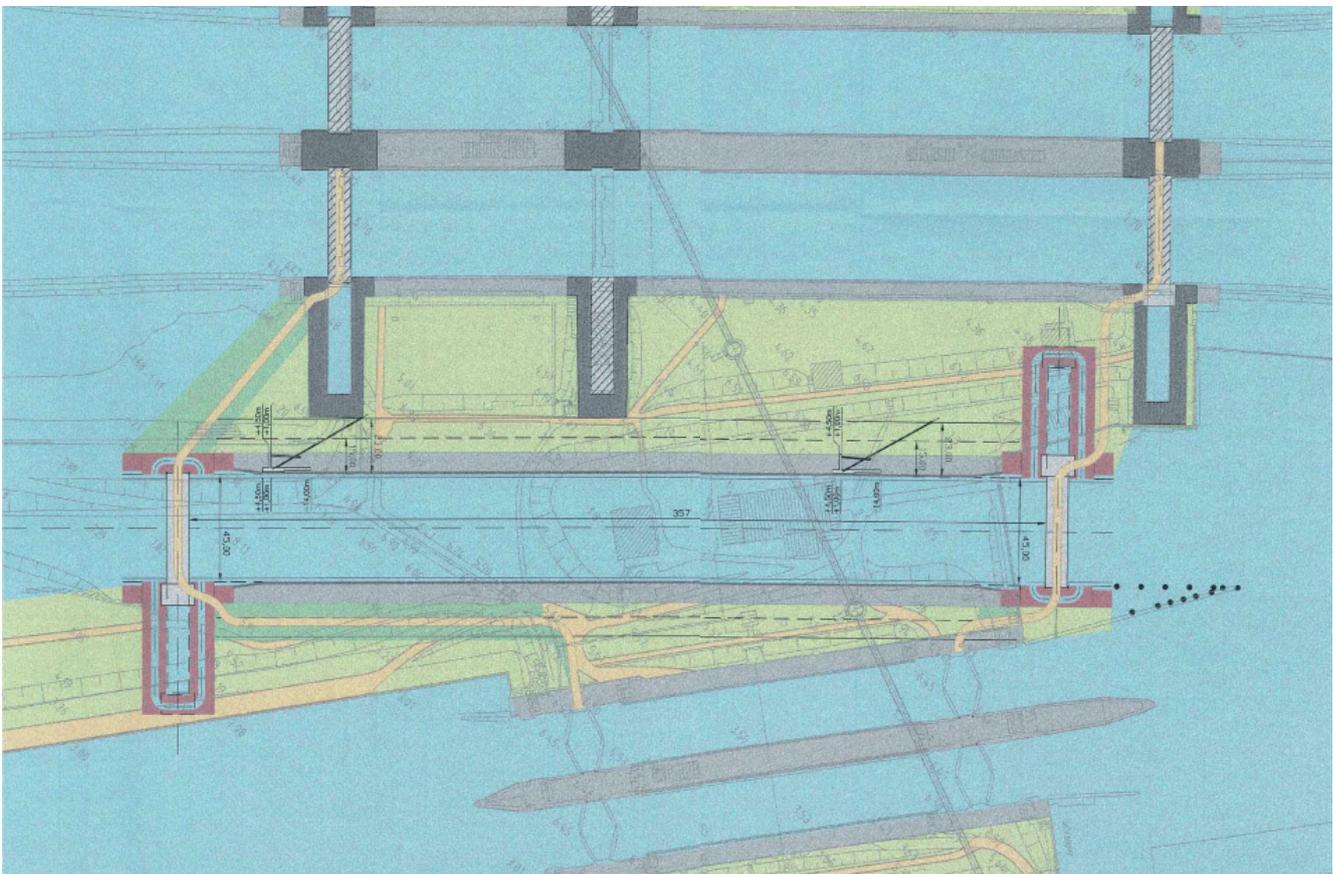
Torkammerumläufe der Großen Schleuse entbehrlich sind. Erfolgt bei der 5. Schleusenammer die Regulierung des Wasserstandes über Torkammerumläufe, sind die Torkammerumläufe der Großen Schleuse dauerhaft zu erhalten.

Die Überfahrbarkeit der Tore und Häupter wurde generell festgelegt, es soll über beide Tore der Neuen Schleuse gefahren werden, die Wege bleiben auf dem Niveau der Häupteroberkanten von +6.50 m. Die „neue Schleuseninsel“ mit einem Höhenniveau von 4,50 m an den Schleusenwänden wird dabei entweder gar nicht oder mittels einer Rampe anfahrbar. Die Breite der geplanten Fahrwege ist mit 3,50 m für Versorgungs- und Notfahrzeuge ausgelegt.

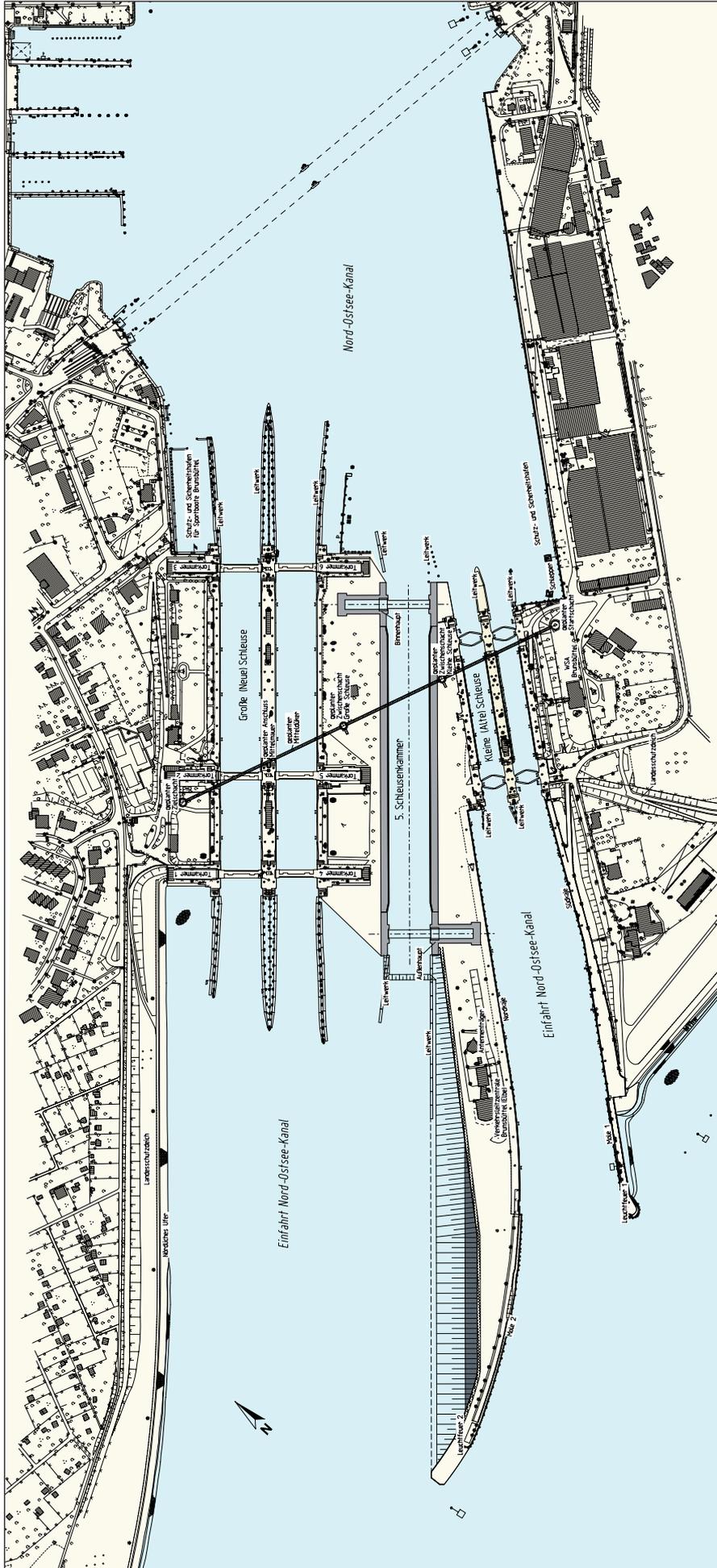
Im Rahmen der Entwurfsplanungen erfolgt die Beratung der hochbaulichen Gestaltung durch die Bundesanstalt für Wasserbau. Mit der Entwurfsplanung verfolgt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) das Ziel, die Schleusenammer sowie weitere Bauwerke (Torinstandsetzungsdock, Startschachtgebäude) einem grundsätzlichen gestalterischen Entwurf zu unterziehen und erkennbar als zusammenhängend zu kennzeichnen.



Am 10.10.2008 mitgeteilter aktualisierter Verlauf der Überführung der elbseitigen Häupter (OK-Häupter +6,50 m üNN)



Überarbeiteter Planungsstand 5. Schleusenammer: Ausschnitt Vorplanung Schiffsschleusenanlage Brunsbüttel, Lagevariante 4, Schleusenammerbreite 45 m, Stand 5.9.2008



Überarbeiteter Planungsstand 5. Schleusenkammer: Vorplanung Schiffsschleusenanlage Brunsbüttel, Lagevariante 4, Schleusenkammerbreite 45 m, Stand 21.10.2008

Die Ausführung folgender für das Erscheinungsbild wesentlicher Maßnahmenbestandteile sind noch nicht weiter konkretisiert.

- Aufweitung der Nordkaje massiv oder als Auskragung, Abmessungen
- Lage und Ausführung von Böschungen und Spundwänden
- Material und Gestaltung der Schleusenmauern an Häuptern und Kammerwänden
- Genaue Wegeföhrung der Überföhrungen, Ausführung mit Spundwänden oder Böschungen, Anschlüsse an die historischen Häupter
- Gestaltung der nötigen Gebäude, z.B. Technikgebäude auf den neuen Häuptern, neue E-Zentrale, Verwaltungsneubau am Betriebshafen
- Zukunft des Sockels des Pegelturmes
- Südliche Vorhafenwand
- Baumbewuchs der Schleuseninsel
- Torkammerumläufe oder Füllschütze zur Wasserstandsregulierung

Hierzu kann daher aus Sicht der denkmalpflerischen Begleitplanung noch keine Aussage getroffen werden.

Aktualisierter Planungs- und Umsetzungsstand weiterer im Zusammenhang mit der 5. Schleusenkammer geplanter Maßnahmenbestandteile

Torinstandsetzungsdock

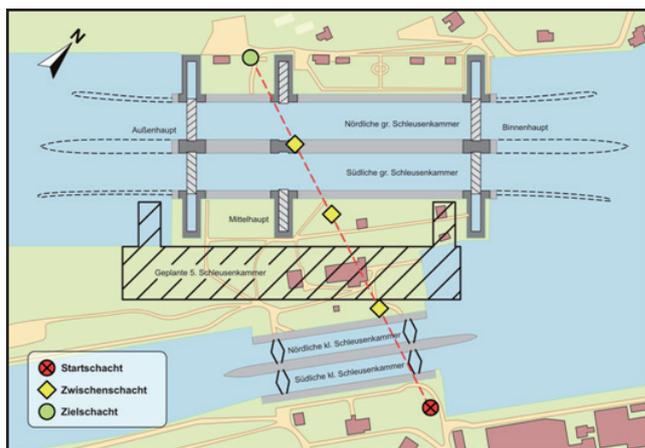
Der Standort im Betriebshafen und der Alternativstandort weiter kanalaufwärts wurden weiter untersucht. Da nach Einschätzung des WSA auch an dem außerhalb des Innenstadtbereiches gelegenen Alternativstandort eine Einhausung erforderlich ist, stellt die Errichtung im Betriebshafen zur Zeit die Vorzugsvariante dar, da sie auf Grund der dort bereits vorhandenen Einrichtungen des WSA betriebstechnische Vorteile aufweist.

Temporäres Baubüro an der Kleinen Schleuse

Das Baubüro aus 2-geschossig gestapelten roten Containern ist errichtet und bezogen, es beinhaltet Büroräume und im 1. Obergeschoss einen Besprechungsraum mit Überblick über die zukünftige Schleusenbaumaßnahme. Der temporäre Charakter (5 Jahre) wird aus der Containerbauweise mit roter Signalfarbe und dem Kontrast des schlichten Funktionsgebäudes zum unmittelbar benachbarten kaiserlichen Hafenamt deutlich.

Ersatzbau Mitteldüker

Die Planungen zum Bau des geplanten Dükers als begehbaren Leitungstunnel zur Aufnahme aller nötigen Versorgungsleitungen unterhalb der Schleusenkammersohlen sind weiter vorangeschritten, die Ausführung steht unmittelbar bevor. Ein Startschacht nördlich des Hafenamtes dient als Einföhröffnung für Maschinen, Leitungen und Arbeiter sowohl für die Bau- als auch den Betrieb. Oberhalb des Startschachtes soll ein Gebäude für die neue E-Zentrale errichtet werden.



Schema Ersatzbau Mitteldüker



Übersicht neue und vorhandene Düker

Leuchtturm Mole 3

Der auf der zurückzubauenden Mole 3 befindliche Leuchtturm soll nach Abstimmung mit der Stadt an einen innerstädtischen Standort versetzt werden.

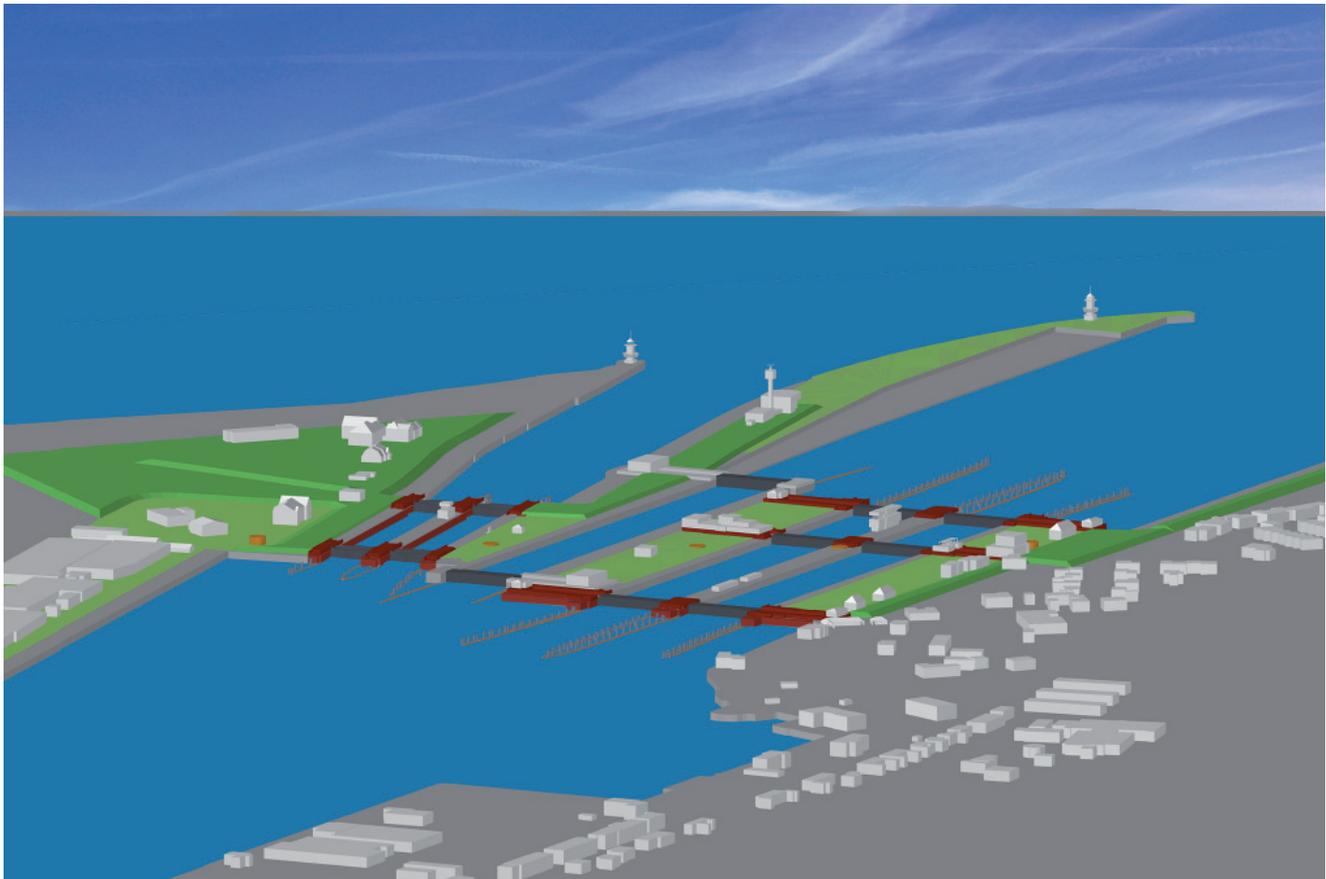
Rückbau derzeitige E-Zentrale

Der geplante Rückbau der derzeitigen E-Zentrale im Maschinenhaus (Mittelspannungsschaltanlage, Transformatoren, Niederspannungshauptverteilung und Notstromversorgung) erfordert anders als im Zwischenbericht angenommen noch nicht die sofortige Umstellung der Tor- und Schützenantriebe der Großen Schleuse von Gleichstrom auf Drehstrom, da eine Gleichstromversorgung mittels Gleichrichter als Übergangslösung trotzdem aufrecht erhalten wird.

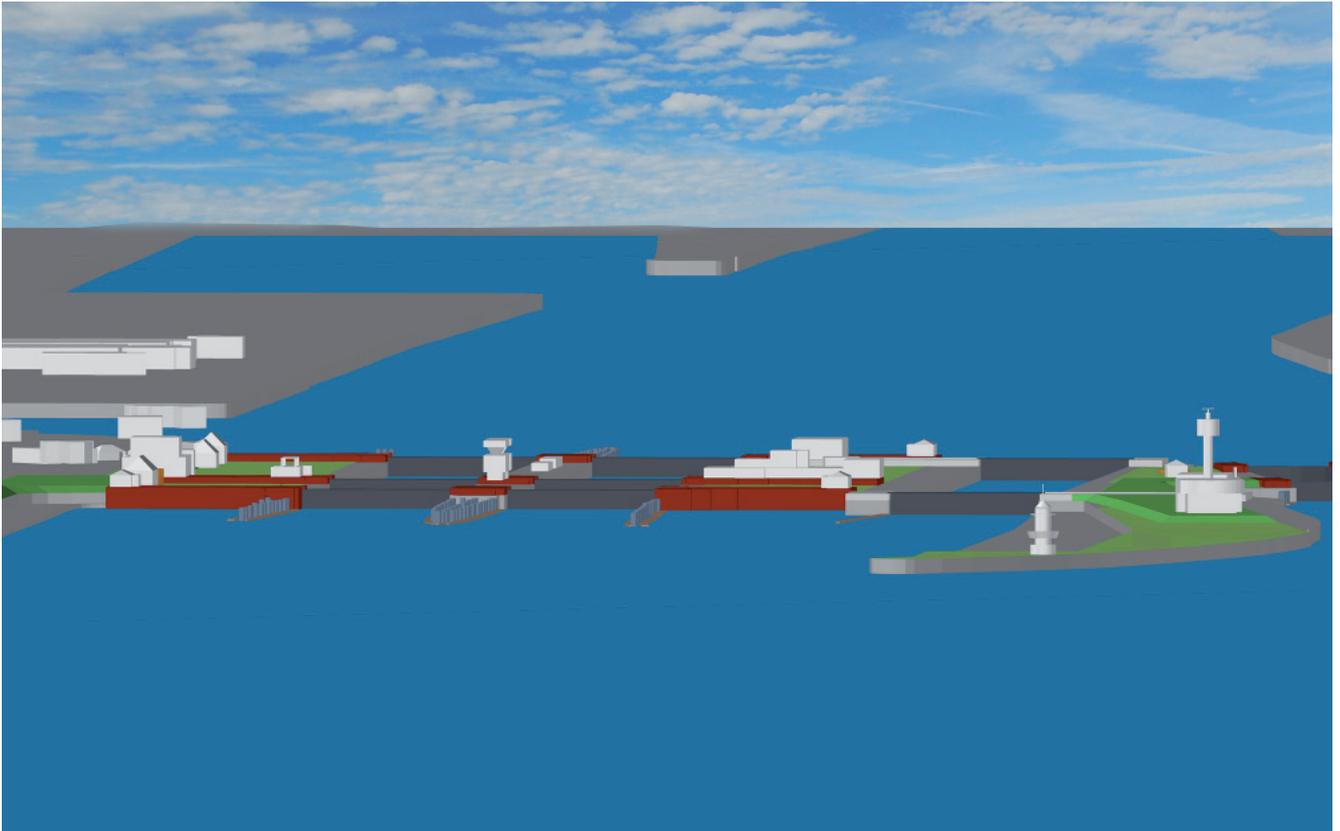
Der Neubau des Lotsenversetzanlegers im nördlichen Elbuferbereich ist nicht mehr Bestandteil der Planungsmaßnahme 5. Schleusenkammer, sondern erfolgt gesondert.

Veränderungen der Planung im Sinne der innerhalb der bisherigen Erarbeitung der denkmalpflegerischen Begleitplanung formulierten Anforderungen:

- Die Lage des elbseitigen Hauptes der 5. Schleusenammer wird gegenüber des zum Zwischenbereich vorliegenden Planungsstandes nach Süden „gespiegelt“, damit bleibt die wilhelminische, symmetrische Ansicht der Großen Schleuse erhalten und eine wesentliche Anforderung des Landesamtes für Denkmalpflege berücksichtigt.
- Die Führung der Verkehrswege für die Überführung der elbseitigen Tore wurde unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Anforderungen so gelegt, dass die Ansicht auf das elbseitige Haupt der großen Schleuse frei bleibt.
- Die Torantriebe werden auch bei der 5. Schleusenammer in „Torwagenhäusern“ oberhalb der Häupter angeordnet, damit nimmt die 5. Schleusenammer ein wesentliches Gestaltungselement der benachbarten Großen Schleuse auf.
- Die Höhe der Häupter der neuen Schleusenammer wird genauso hoch wie die der Großen Schleuse sein und sie nicht überragen.
- Die Variante einer 45 x 400 m großen Schleusenammer mit einer Lage des kanalseitigen Hauptes vor dem der Großen Schleuse wird nicht weiterverfolgt.



Nach aktueller Vorplanung aktualisierte Vogelschau vom NOK aus gesehen



Nach aktueller Vorplanung aktualisierter Blick auf die Schleusenanlage von der Elbe



Nach aktueller Vorplanung aktualisierter Blick auf die Schleusenanlage vom NOK

5. Bewertung der Eingriffe

5.1 Grundlagen der Bewertung

Grundlagen zur Bewertung der Auswirkungen des Baus der 5. Schleusenkammer sind die Bewertung der vorhandenen Objekte durch das Landesamt für Denkmalpflege (Liste vom 5.5.07) sowie die gutachterliche Beurteilung der Objekte innerhalb der denkmalpflegerischen Begleitplanung.

Die Bewertung der Eingriffe erfolgt auf den Ebenen:

- Auswirkungen auf die denkmalschutzwürdige Substanz und ihren Umgebungsschutzbereich
- Auswirkungen auf das Schleusenensemble
- Auswirkungen auf die Ablesbarkeit der historischen Entwicklungsschichten
- Auswirkungen auf das "Erlebnis Schleuse" als Kulturgut und
- Auswirkungen auf das Stadtbild bzw. das städtebauliche Umfeld

Liste des Landesamtes für Denkmalpflege, Stand: 5. Mai 2007

In der Liste werden die bereits eingetragenen Kulturdenkmale sowie die zur Eintragung vorgesehenen Kulturdenkmale benannt. Alle genannten Objekte weisen aus Sicht des LfD die Wertigkeit eingetragener Denkmale auf.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in dem nun verkündeten Urteil entschieden, dass bundeseigene Schifffahrtsanlagen durch Eintragung in das Denkmalschutzrecht des Landes Schleswig-Holstein unterstellt werden können.

In der unter Punkt 2.1 dargestellten gutachterlichen Beurteilung der Objekte ist in der 4. Spalte der Tabelle der Denkmalschutzstatus der einzelnen Objekte entsprechend der Liste des Landesamtes vom 5.5.07 dargestellt.

Gutachterliche Beurteilung der Objekte in der denkmalpflegerischen Begleitplanung

Die gutachterliche Beurteilung der Objekte in der denkmalpflegerischen Begleitplanung ergänzt die Einzelobjekt-bezogene Bewertung des LfD durch genaue Betrachtung der Entwicklungsschichten und der räumlich und funktional zum Schleusenensemble gehörenden Elemente.

Die Auflistung des Landesamtes wurde durch diese Untersuchungsergebnisse inhaltlich hinterlegt und ergänzt. Bei der Vorstellung des Zwischenberichtes wurde der Erweiterung der schutzwürdigen Objekte um die in der Tabelle zusätzlich erfassten und dort als Objekte mit herausragender Bedeutung oder besonders wertvolle Objekte bezeichneten Schleusenbestandteile zugestimmt.

Die unter Punkt 2.1 dargestellte, redaktionell aktualisierte (tabellarische) gutachterliche Beurteilung der Objekte berücksichtigt auch den Betriebshafen, der bisher ausschließlich in dem Plan „Zusammenstellung der schutzwürdigen Objekte“ als potentiell denkmal-schutzwürdig dargestellt wurde.

5.2 Eingriffe und ihre Bewertung

Abriss des Maschinenhauses/Kraftwerks auf der Schleuseninsel

Auswirkungen auf die denkmalschutzwürdige Substanz:



Maschinenhaus / Kraftwerk

Imposantes, aufwendig gestaltetes Technikgebäude der 2. Bauphase der Schleusenanlage

- mit dem Abriss des Maschinenhauses/Kraftwerkes geht ein besonders schützenswertes Objekt verloren.
- Bewertung des Gebäudes in der Liste des LfD: Kulturdenkmal, zur Eintragung vorgesehen
- Bewertung in der denkmalpflegerischen Begleitplanung: einmaliges Gebäude mit besonderer gestalterischer Qualität, insgesamt ein Objekt von herausragender Bedeutung

Auswirkungen auf das Schleusenensemble

- Das Maschinenhaus/Kraftwerk war zwingender funktionaler Bestandteil des Schleusenensembles und daher funktionales „Herzstück“, die prägnante Lage zwischen den beiden Schleusen drückt dieses aus, mit dem Abriss entfällt ein ganz wesentliches funktionales und räumliches Element des Schleusenensembles.

Auswirkungen auf die Ablesbarkeit der historischen Schichten

- Das Maschinenhaus/Kraftwerk ist gemeinsam mit der unmittelbar angrenzenden Großen Schleuse eines der wesentlichen baulichen Zeugnisse der 2. Hauptentwicklungsphase (1914 – 1918), genauso wie die Kleine Schleuse mit den Verwaltungs- und Betriebsgebäuden (ehem. Kaiserliches Hafenamt, ehem. Kraftwerk, ehem. Maschinenhalle) auf der Südseite die erste Hauptentwicklungsphase repräsentieren
- Die Elemente und die Ablesbarkeit der 2. Hauptentwicklungsphase werden damit deutlich reduziert

Auswirkungen auf das „Kultur- und Erlebnisgut Schleuse“

- Verlust eines Anschauungsobjektes, wie Technikanlagen um die Jahrhundertwende in repräsentativer Weise errichtet wurden. Zukünftige Technikanlagen werden kleiner oder nicht sichtbar, nicht erlebbar sein.

Auswirkungen auf das Stadtbild bzw. das städtebauliche Umfeld

- Kein Bezug zum städtebaulichen Umfeld im Norden oder Süden durch die isolierte Lage.
- Verlust in der charakteristischen kanalseitigen Ansicht der Schleusenanlage, die gleichzeitig ein Teil des Brunsbütteler Stadtbildes ist.

Rückbau der Reste des alten stadtseitigen Kanalhafensbeckens

Auswirkungen auf die denkmalschutzwürdige Substanz:

- mit dem Rückbau der alten Kaianlagen entfällt der letzte Rest des stadtseitigen Kanalhafensbeckens von 1895 und der heutige Anleger auf der Schleuseninsel
- Bewertung des Objektes in der Liste des LfD: nicht aufgeführt
- Bewertung in der denkmalpflegerischen Begleitplanung: Objekt von herausragender Bedeutung

Auswirkungen auf das Schleusenensemble

- Der Rückbau des Anlegers auf der Schleuseninsel bedeutet eine Veränderung des funktionalen Schleusenensembles, die jedoch neben den anderen funktionalen Bestandteilen untergeordnet ist, da die Reste des Hafensbeckens räumlich kaum in Erscheinung treten, werden auch die räumlichen Auswirkungen auf das Schleusenensemble als gering eingestuft

Auswirkungen auf die Ablesbarkeit der historischen Schichten

- Die Reste sind wichtige Zeitzeugen der 1. Hauptbauphase und zeigen an, wie weit die Innenstadt sich ursprünglich nach Süden erstreckte
- Der Rückbau reduziert die Ablesbarkeit dieser später ergänzten und zum Teil überformten Entwicklungsphase

Auswirkungen auf das „Kultur- und Erlebnisgut Schleuse“

- Verlust eines Anschauungsobjektes mit historischen Wasserbaudetails

Auswirkungen auf das Stadtbild bzw. das städtebauliche Umfeld

- Kein Bezug zum städtebaulichen Umfeld durch die isolierte Lage und stadträumlich nicht in Erscheinung tretende Größe

Bau der 5. Schleusenkammer auf der Schleuseninsel

Auswirkungen auf die denkmalschutzwürdige Substanz:

- Die Schleuseninsel liegt zwischen der Großen und Kleinen Schleuse (Zur Eintragung vorgesehene Kulturdenkmale), die neue 5. Kammer geht räumlich in einigen Teilbereichen, besonders im Bereich des kanalseitigen Hauptes, bis auf einige Meter an die Baukörper der Großen und Kleinen Schleuse heran und stellt eine erhebliche bauliche Veränderung im Umgebungsschutzbereich der Großen und Kleinen Schleuse dar, dieses macht eine besonders sensible Planung der neuen Baukörper erforderlich
- Der Eingriff durch den abschnittswisen Umbau/Erweiterung der Nordkaje in den Vorhafen der Kleinen Schleuse im Bereich des neu zu errichtenden Hauptes der 5. Schleusenkammer kann durch geeignete gestalterische Ausformungen gering gehalten werden
- Bei einer Entscheidung für die Ausführung von Toren mit Füllschützen für die 5. Schleusenkammer wäre der Erhalt der vorhandenen sechs Torkammerumläufe der Großen Schleuse nicht erforderlich und aufgrund der bestehenden Sanierungserfordernisse absehbar sehr unwahrscheinlich. Eine Zuschüttung aller Torkammerumläufe bedeutet einen besonders weitreichenden Eingriff in den baulichen und funktionalen Bestand der Großen Schleuse. Der ursprüngliche Zustand der von ihrer Größe und der Technik einmaligen Schleuse wäre an keiner Stelle erhalten und ablesbar.

Auswirkungen auf das Schleusenensemble und die Ablesbarkeit der historischen Schichten

- Bei der ausgewählten Variante der Lage der 5. Schleusenkammer bleiben die vorhandene Kleine und Große Schleuse und damit wesentliche Elemente des Schleusenensembles und auch die Ablesbarkeit der historischen und funktionalen Weiterentwicklung grundsätzlich erhalten. Dieses wird aus Sicht der denkmalpflegerischen Begleitplanung als wesentlicher Vorteil gegenüber den zu Beginn der Planungen zur 5. Schleusenkammer ebenfalls untersuchten Varianten mit Umbau oder Teilzuschüttungen der vorhandenen Schleusenkammern gesehen.

Auswirkungen auf das „Kultur- und Erlebnissgut Schleuse“

- Chance als neues Demonstrations- und Forschungsprojekt
- Technische Herausforderung als touristischer Anziehungspunkt

Auswirkungen auf das Stadtbild bzw. das städtebauliche Umfeld

- Chance auf Sichtkontakt der beiden Stadtseiten Brunsbüttel Nord und Süd
- Verlust in der charakteristischen kanalseitigen Ansicht der Schleusenanlage als Insel mit Baumbestand,

Teilzuschüttungen des Betriebshafens und Errichtung eines überdachten Torinstandsetzungsdocs mit Torliegeplätzen

Auswirkungen auf die denkmalschutzwürdige Substanz:

- Bewertung des Objektes in der Liste des LfD: nicht enthalten
- Bewertung in der denkmalpflegerischen Begleitplanung: potentiell denkmalschutzwürdig (Zwischenbericht, Zeichnung S. 22)
- Der Betriebshafen ist durch seine Lage und Funktion nicht Teil der unmittelbaren, denkmalpflegerisch besonders hochwertigen Schleusenanlage, jedoch wichtiger funktionaler und räumlicher Bestandteil des Schleusenensembles. Mit der Teilzuschüttung wird der bisher seit seiner Errichtung in seiner Struktur weitgehend unveränderte Betriebshafen maßgeblich verändert, die Anordnung der Liegeplätze im Wasser wird als nicht so wesentlicher Eingriff bewertet
- Die notwendige Werfthalle stünde in direkter Nachbarschaft zu dem ursprünglich erhaltenen Magazin Gebäude (Darstellung in der Liste des LfD: Kulturdenkmal zur Eintragung vorgesehen, Beurteilung der denkmalpflegerischen Begleitplanung: besonders wertvoll), auch bei entsprechender Gestaltung ist auf Grund der baulichen Dimension der Halle eine erhebliche Beeinträchtigung im Umgebungsschutzbereich des Magazins nicht zu vermeiden.

Auswirkungen auf das Schleusenensemble

- Die geplante zusätzliche Schleusen bezogene Funktion hat keine negativen Auswirkungen auf die Ablesbarkeit des funktionalen Schleusenensembles.

Auswirkungen auf die Ablesbarkeit der historischen Schichten

- Der in der 2. Entwicklungsphase entstandene Betriebshafen mit Helling und Magazingebäude ist Nachfolger des bei dem Bau der Großen Schleuse aufgehobenen stadseitigen Kanalhafens. Durch das Torinstandsetzungsdock wird eine weitere „Schicht“ mit neuer Maßstäblichkeit hinzugefügt.

Auswirkungen auf das „Kultur- und Erlebnissgut Schleuse“

- Historischer Charakter und Ausdehnung der Anlage ist durch neue und großmaßstäbliche „gewerbliche Bauform“ (Einhausung) nicht mehr erlebbar
- Die Instandsetzung der Tore erfolgt zukünftig im Brunsbüttler Schleusenbereich (bisher in Holtenau), Immissions- und Sicherheitsgründe erfordern die Einhausung des Torinstandsetzungsdocs, so dass ein Einblick in die dort stattfindenden Arbeiten nicht möglich sein wird.

Auswirkungen auf das Stadtbild bzw. das städtebauliche Umfeld

- Durch die aus Immissionsgründen erforderliche Überbauung des Docs mit einer Halle (Schutzgut Mensch) hat die Maßnahme eine wesentliche stadträumliche Wirkung auf den Bereich des Betriebshafens sowie auf die kanalseitige Stadtansicht Brunsbüttels - erhebliche Beeinträchtigung der kanalseitigen Stadtansicht Nord. Im Rahmen der Umweltuntersuchung werden zum Schutzgut Landschaft die Veränderungen der Ansicht anhand einer Fotosimulation weiter untersucht.
- Negative Auswirkungen auf attraktive Nutzungen auf der innerstädtischen Nordseite (Wohnen, Krankenhaus, Kanalpromenade, Sportboothafen)



Erhaltenswerte kleinmaßstäbliche Ansicht des Betriebshafens

5.3 Maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe

In Anlehnung an die naturschutzrechtliche Eingriffs- und Ausgleichsregelung wird unter diesem Punkt erläutert, durch welche Maßnahmen die nicht zu vermeidenden Eingriffe möglicherweise (teilweise) kompensiert werden können.

Die Maßnahmen gliedern sich in Dokumentationen und weitere Maßnahmen.

Erforderliche Dokumentation

Die Dokumentation von zum Abriss vorgesehenen Gebäuden und technischen Anlagen sowie von Objekten, deren historischer Zustand absehbar erheblich verändert wird, ist eine Maßnahme zum Ausgleich nicht vermeidbarer Eingriffe in die kulturgeschichtlich bedeutende Schleusentechnik. Aus Sicht des Landesamtes für Denkmalpflege ist der Bund als Bauherr in der Verantwortung für den Erhalt dieses technisch-kulturellen Erbes.

Bei einem Ortstermin am 8.12.2008 mit Vertretern des LfD, des WSA und der AC Planergruppe wurden die Anforderungen an verschiedene Arten und Vertiefungsgrade für eine Dokumentation gemeinsam festgelegt. Die Dokumentation der zum Abriss bestimmten Gebäude und Anlagen soll über verschiedene Medien und an den künftigen Darstellungszweck angepasst aufbereitet werden.

Die Möglichkeiten, die Ergebnisse auch der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, sind weiter zu untersuchen. Die Kombination aus musealer Darstellung der alten Schleusentechnik und hautnah erlebtem Schleusenbetrieb mit „dicken Pöten und Freizeitküttern“ ist für die Stadt Brunsbüttel aber auch für Schleswig-Holstein ein Alleinstellungsmerkmal. Nur an dem Standort Brunsbüttel ist ein Vergleich der neuen und alten Schleusen- und Wasserbautechnik über dokumentierte Zeitschnitte als historische Fotos und Pläne der unterschiedlichen Entstehungsphasen und als Film über die voll funktionsfähige historische Technik, Live-Besichtigung der Bauarbeiten für die 5. Kammer und des laufenden Kanal- und Schleusenbetriebes erlebbar.

Kraftwerksgebäude aus der 2. Entwicklungsstufe der Schleusen

Dokumentationsmaßnahmen:

Als in Schleswig-Holstein einzigartiges Gebäude in dieser Funktion soll der massive Saalbau mit Jugendstil-Bauformen und –details für die Nachwelt dokumentiert werden. Einzelheiten dazu wurden anlässlich eines Ortstermins am 8.12.2008 gemeinsam mit dem WSA und dem LfD festgelegt:

Es soll ein annähernd wirklichkeitsgetreues Aufmaß der Genauigkeitsstufe II gem. den „Empfehlungen für Baudokumentationen“ von Günther Eckstein, Arbeitsheft 7 des Landesdenkmalamtes Baden-Württemberg, erfolgen mit Darstellung der baulichen Veränderungen. Eine Fotodokumentation der Lage, des Baukörpers, des Innenraumes und der Einzelelemente wie Kran-

bahn, Deckenkonstruktion, Eingangsraum, Werkstatt-einrichtung und bauliche Details soll dies ergänzen.

Bergungsmaßnahmen:

Die besonders gut erhaltenen Originalelemente wie die Wand- und Bodenfliesen und die Dachträger sowie der östliche Eingangsraum mit den 4 Holztüren, der Gewölbedecke mit Putzprofilrahmen, sollen als Materialsammlung für eine Wiederverwendung, z.B. in sanierten denkmalgeschützten Häusern zur Verfügung gestellt werden. Der Eingangsraum wird als Einheit als besonders wichtig angesehen, wünschenswert wäre eine Rekonstruktion, z.B. im Zusammenhang mit einem geplanten Museum im Mittelhaupt. Die Bergungsarbeiten sollen durch vom Landesamt benannte Firmen passieren.

Das WSA räumt einen ausreichenden Zeitraum vor dem Abriss (ca. 3 Monate) dafür ein.

Der Abriss ist frühestens ab Ende 2009, 2010 vorgesehen als vorgezogene Maßnahme vor Ende des Planfeststellungsverfahrens.

Pegelturm aus der 1. Entwicklungsstufe

Wenn der Stumpf des ehemaligen Pegelturmes ganz abgerissen werden muss, um einen rationellen Baustellenverkehr zu ermöglichen, ist lediglich eine Fotodokumentation des Bestandes erforderlich.

Alte Kaimauer des ersten Betriebshafens

Die Granitformsteine der Kaimauerabdeckung sollen nach Möglichkeit an anderer Stelle im Schleusenbereich wieder verwendet werden, auch in anderer Funktion, z.B. als Sitzreihe im Gelände oder als Mauerabdeckung (z.B. Museum im Mittelhaupt). Dies erfordert eine fotografische Dokumentation, eine Kennzeichnung der Quader und eine geordnete Zwischenlagerung.

Gebäude Sartori und Berger

Abriss nach einer einfachen Fotodokumentation der äußeren Gestalt und der Nutzung.

Gedenktafel aus Grüental

Während der Bauphase soll die Tafel an einem geeigneten Ort zwischengelagert und an einem passenden Standort, z.B. am jetzigen gegenüber des Hafenamtes wieder aufgestellt werden.

Leitungskanäle, Düker, Torkammerumläufe

Filmdokumentation als Rundgang durch die vorhandenen Düker, filmische Bestandsschau und als didaktische Version zur Präsentation der Technik und Arbeitswelt unter den Schleusenwänden und –häuptern. Erlebarmachen der gewaltigen Dimensionen dieses Jahrhundertbauwerkes in für das Publikum nicht zugänglichen Bereichen.

Torwagenhäuser, Schleusentore

Antriebstechnik für Umläufe und Schleusentore

Dokumentationsmaßnahmen:

Rechtzeitig vor Umbaumaßnahmen an den Technikelementen ist eine Filmdokumentation des technischen Innenlebens, z.B. im südlichen kanalseitigen Torwagen-

haus mit vollständiger Technik, und in den Schleusentoren herzustellen.

Bergungsmaßnahmen:

Ein Satz der Antriebstechnik für die Umläufe und die Schleusentore sowie ein möglichst original erhaltenes Schleusentor sollen in eine mögliche spätere museale Einrichtung (vgl. S. 24 „Schleusenmuseum im Mittelhaupt“) eingebaut und dafür funktionsfähig bzw. beweglich erhalten werden. Der fachgerechte Ausbau einer möglichst originalgetreuen Funktionseinheit mit Reserveteilen und eine Zwischendeponierung sollen mit Hinblick auf diese zukünftige museale Nutzung ausgeführt werden.

Erhalt bzw. Umgestaltung der Torwagenhäuser sowie Gestaltung und funktionale Einbindung einer musealen Einrichtung im Mittelhaupt sind Themen des Endberichtes zur Sanierung der Großen Schleuse.

Leuchttfeuer auf Mole 3

Dokumentations- und Bergungsmaßnahmen:

Einfache Fotodokumentation des Baukörpers und der Elbansicht. Das Bauwerk soll geborgen und an anderer Stelle im Stadtgebiet wieder aufgestellt werden.

Filmdokumentationen:

1. Für interessierte Laien, Fachpublikum, die breite Öffentlichkeit, Touristenführungen bzw. Ausstellungen sollen wichtige vorhandene bauliche und technische Zustände und Abläufe des Schleusenbetriebes im Film festgehalten werden. Diese Maßnahme muss, bevor sie durch die Zeitwänge eines Bauablaufes und sukzessive bauliche Veränderungen erschwert wird, rechtzeitig möglichst ab sofort organisiert und realisiert werden. Die Filmdokumentation sollte für diesen Zweck speziell didaktisch und interessant konzipiert werden.

2. Für das wasserbau- und maschinenbautechnische Fachpublikum und die technische Denkmalpflege sollte eine genauere filmische Bestandsdokumentation der technischen Einrichtung erfolgen, um dem laufenden Veränderungsprozess zuvorzukommen.

3. Eine Filmdokumentation des Bauprozesses für die 5. Schleusenkammer ist unabhängig von den oben genannten zu sehen, auch hier könnten zwei Versionen, jeweils für Fachleute und interessierte Laien entstehen.

Weitere mögliche Maßnahmen zum Ausgleich

Nach dem Verständnis des Denkmalschutzes ist der Verlust eines denkmalgeschützten Objektes nicht durch den Erhalt oder die denkmalgerechte Sanierung eines anderen ausgleichbar.

Bei Betrachtung der einzelnen Objekte als Teile des erhaltenswerten und denkmalschutzwürdigen Schleusenensembles als Gesamtanlage, ist es jedoch sinnvoll, möglichst weite Teile der baulichen und funktionalen Gesamtanlage zu erhalten und bei zwingendem Verlust einiger Bestandteile, den Erhalt der verbleibenden, ins-

besondere der von der Funktion ähnlichen, zu sichern.

Im Rahmen der bisherigen Bearbeitung wurden folgende konkrete Ansätze für einen möglichen Ausgleich der nicht vermeidbaren Eingriffe formuliert: Sie sind in dem anstehenden Untersuchungs- und Abwägungsverfahren weiter zu bewerten und in einer möglichen Rangfolge festzulegen

Langfristiger Erhalt und funktionale Aufwertung der „Energiezentrale“ der ersten Bauphase

Der langfristige Erhalt und die funktionale Wiederaufwertung des ehemaligen Kraftwerkes (heute Verwaltungsgebäude WSA) und der ehemaligen Maschinenhalle (heute private Nutzung als Schuppen) als funktionales Ensemble mit dem benachbarten ehemaligen Kaiserlichen Hafenturm und der Kleinen Schleuse ist eine geeignete Maßnahme, um die Bauform des Kraftwerkes/Maschinenhalle und das ursprüngliche Nebeneinander von Schleuse und Energieherstellung auch nach Abriss des Maschinenhauses/Kraftwerkes der 2. Bauphase an anderer Stelle zu erhalten, ablesbar und erlebbar zu machen. Dafür ist es erforderlich, dieses funktionale und bauliche Ensemble aus der Zeit vor der Jahrhundertwende in ein zukunftsorientiertes Nutzungskonzept der Südseite einzubinden.



Ehemalige Maschinenhalle der 1. Bauphase des Schleusenensembles mit Detail Wandmalerei

Wichtiges Zeitzeugnis und Bestandteil des Ensembles aus der 1. Bauphase auf der Südseite der Schleusen

Möglichkeiten zur Sanierung und funktionalen Aufwertung sind zu untersuchen

Erhalt des Betriebshafens in seinem historischen Maßstab

In Bezug auf den erforderlichen Rückbau der Reste des Kanalhafens der 1. Bauphase auf der Schleuseninsel wurde im Zwischenbericht als mögliche Kompensationsmaßnahme der Erhalt des Nachfolgers der stadtseitigen Hafenanlage, nämlich des Betriebshafens mit seinen historischen Elementen (Helling, Werkstätten, Magazin, Kaianlagen, Hafenbecken) empfohlen. Dieses Ziel steht im Widerspruch zu der aktuellen Planung, das Tor instandsetzungsdock aufgrund der betriebstechnischen Vorteile dieses Standortes im nordöstlichen Teil des Betriebshafens zu erreichen.

Erhalt der Position des Pegelturmes

Vor dem Hintergrund der erforderlichen Veränderungen im Umfeld der Kleinen Schleuse durch den Bau der 5. Schleusenkammer sind Möglichkeiten zum Erhalt der Position des Pegelturmes zu überprüfen. Der Pegelturm zeichnet sich durch die Lage in der Achse zum ehemaligen Kaiserlichen Hafenamts aus. Es ist wünschenswert, dieses charakteristische Erscheinungsbild der Kleinen Schleuse auch bei der Neukonzeption des Schleusenumfeldes der 5. Schleusenkammer zu berücksichtigen. Über den Erhalt des vorhandenen Reste des Pegelturms oder eine vergleichbare angemessene Lösung zur Kenntlichmachung und Positionierung dieses Standortes muss in Verbindung mit der weiteren Konkretisierung der Planung zur 5. Kammer entschieden werden.



Die Position des Pegelturms ist zu erhalten und sollte durch geeignete Maßnahmen gestärkt werden.

Museale Ausstellung der funktionsfähigen Schleusentechnik von 1914 im nördlichen Mittelhaupt der Großen Schleuse

Wie beschrieben hat der Bau der 5. Schleusenkammer durch seine Lage und die Festlegung des zukünftigen Füllsystems bereits weitreichende Auswirkungen auf die Große Schleuse.

Die im Rahmen der Erarbeitung der denkmalpflegerischen Begleitplanung entwickelte Idee, an einem Ort

die einmalige historische Technik der Großen Schleuse mit den entsprechenden Bauteilen (Tor, Torantriebe, Torkammerumläufe mit Schützen, Schützenantriebe, Torwagenhäuser) authentisch und in funktionsfähiger Form zu erhalten und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, stellt aus Sicht der denkmalpflegerischen Begleitplanung eine der zentralen, inhaltlich sinnvollen und erforderlichen Maßnahmen zum Ausgleich der vorhandenen und eventuell kommenden Eingriffe dar. Unter der späteren Überformung des nördlichen Mittelhauptes der Großen Schleuse ist nach jetzigem Wissensstand noch die vollständige Technik von 1914 vorhanden. Ob ein vollständiger Rückbau der im 2. Weltkrieg erfolgten Überbauung (u.a. Bunker zum Schutz der Schleusentore) und damit die Wiederherstellung des Originalzustandes möglich ist, ist im weiteren Verfahren vertieft zu untersuchen.

Das WSA bietet seine Unterstützung für solch ein Vorhaben an, die Trägerschaft für eine derartige museale Einrichtung und Präsentation der historischen Technik müsste jedoch z.B. an die Stadt Brunsbüttel, einen Verein oder eine Stiftung übergehen.

5.4 Bei der weiteren Umsetzung zu beachtende Anforderungen

Der vorgelegte Vorentwurf zur 5. Schleusenammer ist noch schematisch und ist in den folgenden Planungsschritten weiter zu konkretisieren.

Aus Sicht der denkmalpflegerischen Begleitplanung sind dabei folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- Die Ablesbarkeit der historischen Schichten ist zu erhalten.
- Für den Bau der 5. Schleusenammer ist eine moderne, zeitgemäße Gestaltung und entsprechende Materialsprache zu wählen.
- Eine historisierende Anlehnung an die Gestaltung der benachbarten Kleinen und Großen Schleuse ist zu vermeiden.
- Besonders die Ausführung der Anschlüsse zwischen den Häuptern der Großen Schleuse und der 5. Schleusenammer sind im Hinblick auf die Ablesbarkeit der Schichten wichtig und genauer zu betrachten und abzustimmen, hier ist ein deutlicher Absatz in Material und Oberflächengestaltung erforderlich.
- Die neuen Torwagenhäuser sind technisch/modern und als charakteristisches Gestaltungselement der 5. Schleusenammer auszuführen.
- Der Standort des Pegelturms sollte nicht aufgegeben, sondern durch geeignete Maßnahmen in der räumlichen Wirkung (Achse Hafenamt/Pegelturm) wieder verstärkt werden.
- Auch die erforderlichen Maßnahmen im Vorhafen der Kleinen Schleuse sollten sich in Material und Gestaltung deutlich von der alten Kaimauer absetzen, es sollte geprüft werden, ob auch Lösungen ohne Veränderung der historischen Kaianlage (z.B. Auskragung) möglich sind.
- Denkmalpflegerische und städtebauliche Belange sind bei der endgültigen Festlegung und Abwägung der Lage des Torinstandsetzungsdocks zu berücksichtigen.

6. Ausblick - weitere Vorgehensweise, Erforderlichkeit eines zukunftsorientierten und übergreifenden Entwicklungskonzeptes

Weitere Vorgehensweise

Mit dem vorgezogenen Abschlussbericht zum Maßnahmenbereich Bau 5. Schleusenkomplex liegt ein erstes wesentliches Arbeitsergebnis der denkmalpflegerischen Begleitplanung vor, das kurzfristig in die bereits begonnene Umweltverträglichkeitsuntersuchung mit einfließen wird. Nach Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zur 5. Schleusenkomplex und einer weiteren Konkretisierung der Planung ist der Baubeginn für 2010 geplant. Die Erforderlichkeit vertiefender Aussagen der denkmalpflegerischen Begleitplanung im Rahmen der weiteren Ausarbeitung und Konkretisierung der Planung ist gemeinsam einzuschätzen.

Entsprechend des für die denkmalpflegerische Begleitplanung festgelegten zeitlichen und inhaltlichen Ablaufs (siehe Zwischenbericht Punkt 1.3) ist es vorgesehen, im 2. Quartal 2009 die bisher erst als Grobentwürfe vorliegenden Zwischenberichte für die Maßnahmenbereiche Grundinstandsetzung Große Schleuse und Erhöhung Deichlinie auf Grundlage der dann vorliegenden weiter vertieften Planungen fertig zu stellen. Diese Zwischenberichte sind dann Grundlage für eine weitere Abstimmung dieser Maßnahmen zwischen WSA, LfD und AC Planergruppe. Ende 2009 soll dann auch der Abschlussbericht für diese beiden Maßnahmenbereiche und die Gesamtheit der geplanten Maßnahmen vorliegen.

Erforderlichkeit eines zukunftsorientierten und übergreifenden Entwicklungskonzeptes

Der Zwischenbericht vom März 2008 empfiehlt zum Erhalt des räumlichen und funktionalen Schleusenensembles, die Betriebsgebäude deren Abriss für die geplanten Ausbaumaßnahmen nicht erforderlich ist; zu erhalten und ggf. zu sanieren.

Ein dauerhafter Erhalt der Gebäude ist nur bei perspektivisch vorhandenen Nutzungen gegeben. Einige sind bereits ungenutzt, andere werden durch den geplanten Verwaltungsneubau ihre Nutzung verlieren.

Lösungsansätze sind in einem zukunftsorientierten Entwicklungskonzept zu suchen, das auch die Belange der Einbindung der Schleusenanlage in das städtebauliche Umfeld (Innenstadt mit touristischem Schwerpunkt, Südseite mit erheblichen Funktionsverlusten und Imageproblemen) in die Überlegungen mit einbezieht.

Zusammen mit der Stadt Brunsbüttel ist nach innovativen, zukunftsorientierten Lösungsansätzen zu suchen,

um das Erlebbarmachen der Gesamtanlage und der kulturhistorisch und touristisch interessanten Objekte zu ermöglichen.

Die alte Maschinenhalle auf der Südseite könnte z.B. ein geeigneter Ort sein, um über das abgerissene Maschinenhaus/Kraftwerk auf der Schleuseninsel zu informieren (Dokumentation / gesicherte Details und Bestandteile).

Die Mittelhäupter der Neuen Schleuse könnten als „Schleusenmuseum“ / „Technikmuseum“ vorgehalten und alle zum Funktionieren eines Schleusentores nötigen technischen und baulichen Anlagen gesichert und als schleusentechnische Elemente an authentischer Stelle zu Demonstrationszwecken für Fachbesucher und interessierte Laien bereit gestellt werden.

Mögliche Finanzierungs- und Betreibermodelle sind zu untersuchen.

Eine Konzeptions- oder Machbarkeitsuntersuchung für ein mögliches Projekt „Schleusenmuseum im Mittelhaupt“ sollte kurzfristig erste inhaltliche und baulich-räumliche Planungsansätze zusammenfassen um mit allen Beteiligten (WSA, Stadt, Land, Interessensvertretungen insbesondere Tourismus und Gewerbe), eine gemeinsame Zielkonzeption zu entwickeln, anstehende funktionale und zeitliche Vorgänge zu koordinieren und das Projekt für mögliche Förderer oder Investoren entsprechend aufzubereiten.

Die Stadt Brunsbüttel verfolgt als konkrete Planung einen Rundwanderweg am Kanal- und Elbufer im Sinne eines „Kulturpfads“ mit Highlights, Erläuterungen und Stationen als Ergänzung zu der Promenade am nördlichen Kanalufer. Ziel ist eine Förderung des Kanal- und Stadttourismus durch die Entwicklung attraktiver Uferbereiche mit Sondernutzungen, besonderen Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen, insbesondere die Verbesserung des Kanalufers auf der Südseite, Verbesserung des Sportboothafens und Erhalt der kanalseitigen Stadtansicht.

Eine langfristige Zielplanung gibt es bisher nicht, wäre jedoch nützlich als Rahmen für Maßnahmen und Umstrukturierungen des WSA und hafenbezogener Gewerbebetriebe sowie als Kooperationsebene zwischen der Stadt Brunsbüttel und dem Wasser- und Schifffahrtswirtschaft Brunsbüttel.