

**Machbarkeitsstudie zur Mühlendamm Schleuse einschließlich Warnow-Schiffahrt vom 14.08.2018, Verfasser: Inros Lackner
Stellungnahme des Vereins Mühlendamm Schleuse e.V.**

Die vorliegende Studie belegt eindeutig, dass eine funktionierende Mühlendamm Schleuse für die Hansestadt Rostock ein großes touristisches Potential bedeutet. Ihre Instandsetzung ist technisch möglich und finanzierbar ist und durch die Entwicklung des Tourismus an diesem Standort können wirtschaftliche Effekte für die Stadt erreicht werden.

Dieses grundlegende Ergebnis wird durch uns ausdrücklich begrüßt, entspricht es doch voll und ganz unserem Anliegen zur Rettung der Mühlendamm Schleuse.

Ebenfalls bestätigt die Studie unsere immer vertretene Ansicht, dass eine funktionierende Schleuse für die ökologische Durchgängigkeit der Warnow, d.h. für die Fischwanderung zwingend erforderlich ist.

Wir gehen davon aus, dass mit diesen Ergebnissen der Studie nun unverzüglich ein Beschluss der Rostocker Bürgerschaft zur Übernahme der Schleuse und des Geländes vom der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes gefasst wird. Damit muss ein Arbeitsprozess in Gang gesetzt werden, um kurzfristig die notwendigen Planungen zur Instandsetzung der Schleuse zu beginnen. Gleichzeitig muss die Umwidmung des gesamten Geländes von der Schleuse über die Bootshäuser bis zur Bahnstrecke von Grünfläche in ein Sondergebiet für Tourismus und Erholung und zum Ausbau des Geländes erfolgen, um auch zur BUGA 2025 einen attraktiven Standort anbieten zu können.

Für den dann beginnenden Planungsprozess müssen wir jedoch ungeachtet unserer positiven Grundaussagen zur Studie einige Aussagen und Schlussfolgerungen hinterfragen, die bei der Umsetzung der Studie Beachtung finden sollten.

1. Es ist nicht nachvollziehbar, warum für die Variante II einer Schleuse von 15 x 4 m Kammergröße gegenüber der Variante I mit einer Kammergröße von 40 x 6,6 m um rd. 400.000,00 EUR, das sind 6,12 %, geringere Baukosten dargestellt werden. Das bedeutet auch für den Eigenanteil der Hansestadt eine Differenz von nur ca. 50.000,00 EUR. Und das unter dem Aspekt, dass für die deutlich „kleinere“ Schleuse auch noch auf ein 4. Stemmter verzichtet und für sie der Handbetrieb eingeplant wird. Die „große“ Schleuse behält dagegen alle 4 Tore und soll im Automatikbetrieb arbeiten. Trotz dieser technischen Unterschiede sind die jährlichen Betriebskosten bis auf 2.000,00 EUR nahezu gleich(wieso?).
2. Die mit der Studie favorisierte Variante II einer unverhältnismäßig „kleinen“ Schleuse ist nach unserer Meinung nicht nachvollziehbar und inakzeptabel, weil:
 - a. Die Gesamtkosten zur Variante I wie in Tabelle 8, Seite 33 der Studie dargestellt mit +4,5 % in jeder Hinsicht unbedeutend sind.
 - b. Niemand mit Sicherheit sagen kann, welche Bootstypen in 10 oder 20 Jahren die Schleuse passieren können und wie die Befahrbarkeit der Oberwarnow zukünftig aussehen wird. Mit einer 15 m – Schleuse werden nicht nur alle Zukunftsmöglichkeiten verhindert, sondern sie ist jetzt schon ein Hindernis für

gängige Bootstypen (wie z.B. Achter-Ruderboote, Kirchboote), wie die Skizze in der Anlage 1 sichtbar darstellt. Damit können nach unserer Meinung auch zu wenig Boote gleichzeitig während der Saison geschleust werden und längere Wartezeiten führen eher zu Unmut und Ablehnung als zu steigenden Umsätzen vor Ort. Auch touristisch sehen wir in einer größeren Schleuse eine höhere Bedeutung und Anerkennung.

- c. Beide Varianten beinhalten die gleiche Ausbaustufe des unteren Vorhafens (analog wie vorhanden). Dort gibt es in keinem Fall eine Möglichkeit, die touristische Attraktivität zu erhöhen, allein schon weil der Platz dafür nicht vorhanden ist.

Die Darstellung eines zusätzlichen oberen Vorhafens in der dargestellten Vorzugsvariante II ist nach unserer Auffassung nicht nur unnötig und kostenintensiv sondern eher hinderlich. Dieser zusätzlichen Vorhafen wird als Begründung genutzt, um die touristischen Effekte der Variante II positiver gegenüber der Variante I darzustellen (Erhöhung der Verweildauer der Touristen von 1 auf 2 Stunden und damit höhere tägliche Ausgaben der Touristen von 4,45 EUR brutto statt 2,28 EUR brutto). Dies entspricht nach unserer Auffassung nicht der Realität. Es gibt im Bereich des oberen Vorhafens an der Oberwarnow entlang des gesamten Schleusengeländes nahezu unbeschränkt Platz und Möglichkeiten, über Bootsstege an Land zu gehen und die touristischen, gastronomischen und kulturellen Einrichtungen zu nutzen. Mit welcher Begründung soll ein Besucher ohne den zusätzlichen Vorhafen dort nur 1 Stunde verweilen? Die Verweildauer richtet sich doch nach dem Angebot auf dem Schleusengelände und nicht auf den kleinen Vorhafen und auch nicht auf das Gelände westlich der Kammer. In dem neu zu schaffenden Vorhafen wird mit Sicherheit ein Stau produziert, wenn dort Boote, die nur schleusen wollen und solche, die dort anlegen wollen alle gleichzeitig in dem 4 m breiten Kanal anlanden? Die vermeintlichen höheren dargestellten touristischen Effekte werden letztendlich genutzt, um die Variante II positiver darzustellen, dem wir nicht folgen können. Insofern sind die auf Seite 85 der Studie aufgeführten Vor- und Nachteile der beiden Varianten verfremdend dargestellt und vergleichbar zu machen.

- d. Eine „kleine“ Schleuse mit Handbetrieb ist wohl passend z.B. für den Kahnverkehr im Spreewald, wo mit einem Boot 20 oder 30 Touristen auf einmal geschleust werden, aber nicht für die Warnow, wo viele Boote mit 1-4 Personen gleichzeitig in der Kammer sind, was Aufnahmen von vor der Schließung eindeutig belegen.

- 3. Der Erhalt der Mühlendammschleuse als Denkmal ist in beiden Varianten nahezu gleich, aber durch die wenigen vorgesehenen Sichtfenster von außen auf die Kammerwände nur bedingt gegeben. Es ist uns unverständlich und nicht erklärbar, warum beide Varianten im Wesentlichen den Einbau einer neuen Stahlbetonkammer vorsehen und einer Instandsetzung der vorhandenen Kammer keine Variante bzw. Aufmerksamkeit gewidmet wurde. Es gibt derzeit keinerlei Hinweise oder Untersuchungen, dass die Pfahlgründung aus dem Jahre 1885 in irgendeiner Weise nachgegeben hat. Es gibt genügend (ältere) Gebäude mit einer analogen Pfahlgründung (Rostock Hornscher Hof, Speicher am Strande, Schweriner Schloß, Hamburger Speicherstadt,...), die eine dauerhafte Haltbarkeit solcher Konstruktionen belegen. Dass eine Instandsetzung der gemauerten Klinkerwände

nötig ist, ist wohl zweifelsfrei. Wir erwarten im Zusammenhang mit dem kommenden Planungsprozess eine eingehende Prüfung des Zustands aller Schleusenbauteile, um die Möglichkeit einer Instandsetzung nicht von vornherein zu verwerfen und damit Möglichkeiten eines besseren Erhalts des Denkmals und vielleicht auch einer Kostenreduzierung zu schaffen.

Wir unterbreiten daher den Vorschlag einer Ertüchtigung der Schleuse durch eine Sanierung des Oberhauptes im Bestand (mit oder ohne Automatisierung), eine Sanierung der Schleusenkammer im Bestand und die Verlegung/den Neubau des Unterhauptes mit automatisierten doppelstehenden Schiebetoren und halten dies für ideal und machbar. Mit dieser Variante wird das Denkmal weitgehend erhalten, es ist funktionstüchtig und veranschaulicht auf eindrucksvolle Weise die Vereinbarkeit von Historie (alte Stemmtore) und neuer Technik (Schiebetore).

4. Die in der Studie dargestellte Bedingung einer Differenz des Wasserpegels zwischen ober- und Unterwarnow i.H.v. mind. 5 cm für einen Schleusenbetrieb als Trinkwasserschutz ist nicht neu und besteht seit langer Zeit. Dies hat nach unserer Kenntnis immer funktioniert und nie zu Problemen mit dem Trinkwasser oder mit nicht geschleusten Booten geführt. Die umfangreich dargestellten Pegelstände suggerieren jedoch, dass dies einen Schleusenbetrieb merklich behindern würde. Dies ist jedoch nicht der Fall, wie uns auch ehem. Schleusenwärter bestätigten. Die Pegelstände werden ohne Wertung und Hinweis auf Ursachen und Auswirkungen tabellarisch dargestellt und auf das ganze Jahr bezogen, auch wenn der Schleusenbetrieb praktisch nur saisonal bedeutsam ist. Nicht nachvollziehbar ist die explizite Darstellung der Grenzwertunterschreitung am Donnerstag, 29.06.2017, die insgesamt 23 Stunden betrug.

Wie dem Wetterwarnungsarchiv für die Hansestadt Rostock zu entnehmen ist, gab es an diesem Tage und vor allem in den Tagen davor Warnungen vor Windböen und Dauerregen. Die Warnungen beschreiben Dauerregen mit Niederschlagsmengen von 40 – 80 l/m². An mehreren Tagen tobte ein Unwetter über Deutschland und auch in Norddeutschland, nicht nur Berlin stand unter Wasser, sondern z.B. am 23.6.17 auch die Unterführung zur Rostocker Südstadt (siehe Berichte der SVZ.de). Wen verwundert es da, dass die Pegel der Warnow aus dem Gleichgewicht gerieten? Bei dem Wetter hätte ohnehin keiner schleusen mögen.

Damit soll nur aufgezeigt werden, dass diese Aussagen für uns bezüglich der Schleusentätigkeit keine Relevanz haben.

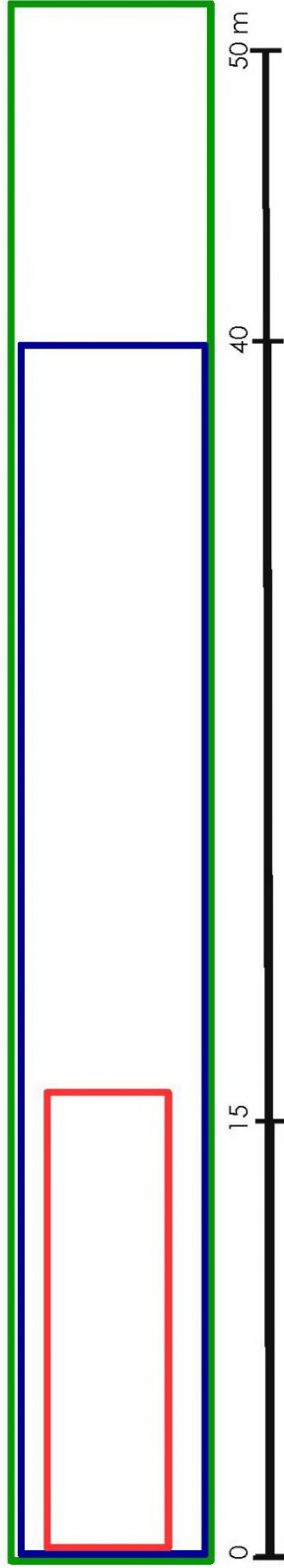
Rostock, 30. August 2018



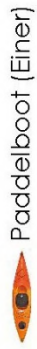
Detlef Krause

Vorsitzender

**Größenvergleich der nutzbaren Maße des Schleusenbeckens
im Bestand (51,5 m x 6,5 m), in Variante I (40 m x 6.6.m) und in Variante II (15,0 m x 4,0 m)**



Dazu im Größenvergleich einige Bootsklassen:



Paddelboot (Einer)



Kanu (Dreier)



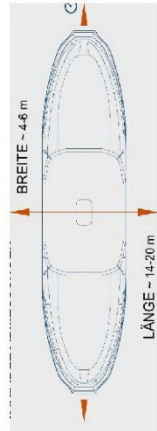
Ruderboot (Typ Anka)



Ruderboot (Vierer mit)



Ruderboot (Achter mit)



Neptun-Hopper (Kleinste Ausführung)