

Warnow-Forum: Nachhaltige Stadtentwicklung am Wasser, 23.11.2018

durchgeführt von den Arbeitskreisen Stadt- und Regionalentwicklung (SRE) sowie Bürgerbeteiligung (BB) des Agenda 21-Rates Rostock

ZUSAMMENFASSUNG

Fazit der Arbeitskreise zum Warnow-Forum

Die Teilnehmenden erlebten die Möglichkeit, sich zu gemeinsamen Themen auszutauschen, als Mehrwert. Das Wissen um Aktivitäten, Bedingungen und Sorgen der Anlieger*innen der Warnow hat sich erhöht – untereinander und für die Agenda-Arbeitskreise.

Folgende Themen sind aus Nachhaltigkeitsaspekten besonders hervorzuheben und werden von den Agenda-Arbeitskreisen weiterverfolgt bzw. begleitet:

- Die Warnow einschließlich ihrer Uferzonen als Schutz- und Erholungsraum
- Land- und wasserseitige Infrastruktur, z. B.
 - Müllvermeidung und -sammlung – Unterstützung/ Verstärkung bestehender Aktivitäten sowie Kontaktaufnahme zur Stadtverwaltung im Hinblick auf gemeinschaftliche Lösung(en)
 - Brücke versus Neptun-Hopper – Für und Wider der Konzepte in einem nachvollziehbaren und transparenten Abwägungsprozess darstellen
 - Sinn und Notwendigkeit von Slipanlagen
- Widersprüche zwischen Wirtschaftsentwicklung in Hafennähe und Wohnungsbau
- Image der Verwaltung in der Stadtgesellschaft – Förderung von kontinuierlicher Kommunikation und Miteinander

Von der Mehrheit der Teilnehmenden wurde Bedauern oder Enttäuschung darüber geäußert, dass niemand von der Stadtverwaltung anwesend war, um die Chance zu nutzen, „hinzuhören“. Damit verbunden war der generelle Wunsch, Kontakt zur Verwaltung herzustellen und die Kommunikation weit zu streuen, damit sie nicht bei Einzelnen „hängen bleiben“.

1

Anlass für das Warnow-Forum waren folgende Überlegungen und Eindrücke

- Die Warnow ist das prägende Gewässer der Stadt: Der Klimawandel wird das Leben am Fluss voraussichtlich spürbar verändern. Wie sollte ihr Ufer gestaltet sein, damit die Warnow für die Menschen der Stadt erreichbar und lebenswert bleibt? Was wird getan, um den Auswirkungen des Klimawandels auf den Fluss (steigender Meeresspiegel, Sturmflutschutz im Stadthafen) zu begegnen?
- Die Warnow wurde in der Vergangenheit eher als trennendes und funktionales Element der Stadt Rostock betrachtet. Die Einheit, die das Gewässer von der Unterwarnow bis nach Warnemünde bildet, findet sich bis heute kaum im städtischen Denken und Planen. Was könnte zu einer stärker wahrgenommenen Einheit unseres Flusses führen und wie könnten diejenigen, die das Warnowufer zu Arbeits-, Kultur- und Freizeitzwecken nutzen, daran mitwirken?
- Die Planungen zur Buga 2025 beinhalten umfangreiche Veränderungen an der Warnow im Bereich des Rostocker Ovals. Welche Einbindung in die Planungen haben die Anrainer und Anrainerinnen dieses Areals erfahren? Welche Vorschläge haben sie? Was könnten sie in den zu erwartenden Veränderungsprozess einbringen?

Ziel der Veranstaltung war es für die Arbeitskreise

- mit den Anrainerinnen und Anrainern der Warnow ins Gespräch zu kommen, um Erfahrungen, Bedarfe und Perspektiven zu hören, um diese in die Arbeitskreisarbeit für eine nachhaltige Stadtentwicklung zu integrieren und an zuständige Ämter und Personen weiter zu leiten.

Warnow-Forum: Nachhaltige Stadtentwicklung am Wasser, 23.11.2018

durchgeführt von den Arbeitskreisen Stadt- und Regionalentwicklung (SRE) sowie Bürgerbeteiligung (BB) des Agenda 21-Rates Rostock

- den Anrainerinnen und Anrainern der Warnow eine Plattform zu bieten, sich untereinander auszutauschen und voneinander zu erfahren, um Konflikte und Bedarfe zu benennen, insbesondere aber auch, um Gemeinsamkeiten zu finden und im besten Falle Synergien zu erzeugen.

Zum Forum eingeladen, waren

- Vereine, Initiativen, Unternehmen, Institutionen, die sich rund um die Warnow angesiedelt haben
- die Ortsbeiräte der an die Warnow grenzenden Stadtteile
- das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft, das Amt für Umweltschutz sowie das Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege der Stadt Rostock, das Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt MV sowie der Wasser- und Bodenverband „Untere Warnow – Küste“
- Naturschutz- und Umweltverbände
- Multiplikatorinnen und Multiplikatoren wie die Behindertenbeauftragte, der Mobilitätskoordinator der Stadt, die Jugendkoordinatorin, der Hafenskapitän oder die Gleichstellungsbeauftragte

Mit der Einladung verbunden war das Angebot zur Abgabe eines schriftlichen Statements zu der Frage: **„Wo sehen Sie Chancen und Risiken für die zukünftige Stadtentwicklung am Wasser - bezogen auf Ihr Tätigkeitsfeld und in Hinblick auf Bereiche wie Freizeit, Wohnen, Umwelt, Wirtschaft, Infrastruktur sowie Mobilität?“** sowie ggf. die Vorstellung der Stellungnahme während des Forums. Die eingegangenen Statements finden Sie im Anhang. Die Auswahl der Diskussionsbeiträge während des Forums ergaben sich nach Eingang der Stellungnahmen. An der Veranstaltung teilgenommen haben 23 Personen aus 15 Vereinen, Gremien und Institutionen.

2

Wir danken allen für den anregenden Austausch.

Im Folgenden finden Sie folgende Dokumente:

- Das Protokoll der im Warnow-Forum vorgestellten Statements inkl. der daran anschließenden Diskussionen sowie
- die eingereichten schriftlichen Statements von
 - Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
 - Koordinatorin Stadtjugendring
 - Wasser- und Bodenverband „Untere Warnow – Küste“
 - Industrieverbund Warnow
 - Stadtpaddeln Rostock
 - Netzwerk RoBin – Rostocker Bürgerinitiativen inkl. Mühlendammschleuse und IG Alte Fährhafen
 - Neptun Ship Design GmbH
 - Kanufreunde Rostocker Greif
 - NABU
 - Bürgerinitiative Zukunft für Krummdorf e.V.
 - BUND

Warnow-Forum: Nachhaltige Stadtentwicklung am Wasser, 23.11.2018

durchgeführt von den Arbeitskreisen Stadt- und Regionalentwicklung (SRE) sowie Bürgerbeteiligung (BB) des Agenda 21-Rates Rostock

PROTOKOLL ZU DEN STATEMENTS UND DEN ANSCHLIESSENDEN DISKUSSIONEN

Katrin Schankin, Koordinatorin Stadtjugendring

Frau Schankin betont vor den Anwesenden, dass es wichtig sei, dass die Anliegen junger Menschen ernsthaft geprüft und umgesetzt werden und eine eventuelle Nichtberücksichtigung von Wünschen ausreichend begründet wird.

Erste Schritte dahin wurden durch die Stadtverwaltung mittlerweile getan, z. B. wurde eine Planungswerkstatt zur Entwicklung des Stadthafens durchgeführt. Die Jugendlichen vertraten dort die Ansicht, dass der Stadthafen offen begehbar bleiben, und dass es Freiflächen geben solle, um dort Kubb zu spielen, zu angeln und zu entspannen. Dies decke sich im Übrigen mit der Sicht der Seniorinnen und Senioren. Ein weiterer Wunsch sei es, dass es einfache Unterstellmöglichkeiten bei Regen geben solle sowie mehr Grün.

Kritisch merkte Frau Schankin an, dass bei der Planungswerkstatt, obgleich sie ein Element des Beteiligungsverfahrens zum Flächennutzungsplan war, nur ein kleiner Teil des Stadtgebietes durch die Jugendlichen beplant werden konnte – nämlich das zukünftige Buga-Gelände. Das habe Unverständnis und Unzufriedenheit bei den Jugendlichen hervorgerufen.

Die Klimasail sei ein weiteres Beispiel: Hier gab es ebenfalls eine Beteiligung von Jugendlichen – was positiv bewertet wurde.

Abschließend weist Frau Schankin darauf hin, dass Jugendbeteiligung immens wichtig ist für die Herausbildung eines demokratischen Bewusstseins und Selbstverständnisses sowie für die Heimatverbundenheit. Außerdem ist Jugendbeteiligung eine Präventionsmöglichkeit gegen Populismus und Nationalismus. Eine positive Beteiligungskultur sollte daher das Ziel sein. Für die Zukunft nennt Frau Schankin die digitale Jugendbeteiligung als interessantes neues Format.

Diskussion

Frau Schankin wird nach den auftretenden Lärmkonflikten zwischen Anwohner*innen und Jugendlichen im Stadthafen befragt. Sie weiß um diesen grundsätzlichen Nutzungskonflikt und berichtet, dass vermehrt Street- und Sozialarbeiter*innen unterwegs sind. Es gäbe hier unterschiedliche Interessen, die ausgeglichen werden müssten.

Vom Verein RSC 92 wird kritisiert, dass es keine Toiletten sowie zu wenige und ungeeignete Mülleimer gibt, die oft durch Tiere geplündert werden. Es gäbe viel Müll – im gesamten Stadthafen, am Werftdreieck, an der Vorpommernbrücke. Die Infrastruktur sei „halbherzig“ und unzureichend geplant, was dazu führe, dass das öffentliche Bild der Stadt bei den Touristen leide. Hier sei die Stadt in der Pflicht.

Herr Dr. Sichtling vom RSC 92 berichtet in diesem Zuge außerdem, dass mit ihnen als ansässigen, von den BUGA-Planungen betroffenen, Sportverein bisher nicht gesprochen wurde. Die Information erfolgt nur über die Presse. Einen Austausch gäbe es nicht.

Herr Müller von den Kanufreunden Rostocker Greif auf der Holzhalbinsel bestätigt die Müllproblematik und informiert darüber, dass der Verein regelmäßig seine jungen Sportler*innen zum Mülleinsatz rund um das eigene Gelände schickt.

Heike Just, Wasser- und Bodenverband „Untere Warnow – Küste“

Mit einem Film (siehe <https://wbv-untere-warnow-kueste.de/> - Verrohrte Gewässer, 2018) gibt Frau Just einen ersten Überblick über die Aufgaben des Wasser- und Bodenverbandes (WBV): In MV gibt es ca. 7100 km natürliche Fließgewässer, die als Ergebnis der landwirtschaftlichen Urbarmachung zu DDR-Zeiten heute verrohrt sind. Nach nunmehr 50-70 Jahren sind Erneuerungen notwendig. Die Kosten werden auf die Flächeneigentümer umgelegt. Unterirdische Verrohrungen müssen/sollten jedoch gesamtgesellschaftlich unterhalten/ bewirtschaftet werden.

Warnow-Forum: Nachhaltige Stadtentwicklung am Wasser, 23.11.2018

durchgeführt von den Arbeitskreisen Stadt- und Regionalentwicklung (SRE) sowie Bürgerbeteiligung (BB) des Agenda 21-Rates Rostock

In HRO gibt es 30 km verrohrte Gewässer und 52 Durchleitungsachsen. Die Rohre befinden sich überwiegend auf Privatgelände. Seit 2012 ist klar, dass die Gemeinden die wirtschaftlichen Eigentümer der verrohrten Gewässer sind, für die der WBV die Pflege übernimmt. Dafür müssen Räume freigehalten werden, denn zur Pflege der Gräben oder zur Reparatur von Rohren sind oft große Maschinen notwendig, um an die z. T. in über 2,50 m Tiefe liegenden Rohre zu gelangen. Für Sanierungs-/Unterhaltungsarbeiten sind 6,30 m Breite, mit Sicherheitsabständen sogar insgesamt 14,00 m notwendig. Das stellt bereits jetzt an vielen Stellen ein Problem dar, zum einen weil die Unterhaltungstrassen in B-Plänen nicht berücksichtigt werden bzw. geforderte Abstände nicht eingehalten oder Freiflächen von den Eigentümern bebaut werden.

Die Berücksichtigung von zukünftigen Extremereignissen wie Starkregen ist vor Planung und Baubeginn dringend notwendig. Die Stadt hat in diesem Fall die Verantwortung dafür.

Diskussion

Gefragt danach, ob das Ableiten in Rohrleitungen nachhaltig sei oder Gräben eher wieder geöffnet werden sollten, antwortete Frau Just, dass bei offener Gestaltung sehr großer Leitungen (bis 13 m tief gelegen) 25m – 30 m Breite in der Umgebung nötig wären. Das wäre ein Gewinn für die öffentliche Daseinsvorsorge. Viele Leitungen sind aber bereits überbaut. Das ist ein Problem, das gesamtstädtisch betrachtet werden muss. Es stellt sich heraus, dass der WBV zwar in Planungsverfahren eingebunden ist, nicht jedoch in der Umsetzung.

Frau Just äußerte für die Zukunft den Wunsch, dass für alle Gewässer hydraulische Berechnungen vorgenommen werden, um nicht immer nur nachträglich „heilen“ zu müssen, und dass Bewässerungsachsen ebenso im Blick sind wie Frischluftachsen.

Herr Emmerich vom NABU weist darauf hin, dass die von Frau Just geschilderten Punkte ein innerstädtisches Problem darstellen, u.a. da die Kommune die zuständige Wasserbehörde ist.

4

Dr. Björn Swinarski, IHK zu Rostock

Die IHK vertritt Interessen der Gesamtwirtschaft. Aufgrund von Emissionen ist die maritime Wirtschaft an der Warnow – so der Eindruck – trotz hohen Steueraufkommens „nicht gern gesehen“. Der Fokus liegt eher auf Wohnbebauung. Aus diesem Grund wurde vom Industrieverbund Warnow ein Standpunkt Papier erarbeitet. Darin finden sich folgende Punkte:

1. Standortsicherung: Wassernähe ist teilweise implizit wichtig, z. B. für Werften; Wassernähe wirkt auch inspirierend und bietet so attraktive Arbeitsbedingungen, viele Unternehmen möchten innerhalb der nächsten zwei Jahre investieren
2. Entwicklungsintentionen
3. Vermeidung von Nutzungskonflikten: Konflikt (maritime) Wirtschaft ↔ Wohnbebauung, z. B. Molenfeuer Warnemünde und Planungen auf der Mittelmole

Der Industrieverbund plädiert für langfristige, vorausschauende Planungen über 30-40 Jahre und dafür, groß zu denken (z. B. Erweiterung Überseehafen).

Diskussion

Herr Sichtling vertritt die Ansicht, dass der Überseehafen nicht vollumfänglich und der Fischereihafen nicht wirklich sinnvoll genutzt wird, da Holz- und Getreidetransporte durch die Stadt geleitet werden müssen. Die Stadtplanung habe hier versagt, da es keine generelle Planung gebe.

Frau Niemeyer macht darauf aufmerksam, dass Mischgebiete häufig „aufgeweicht“ werden und zu häufig tatsächlich Wohngebiete sind. Aus ihrer Sicht geht die Verwaltung bewusst über Meinungen und Anliegen hinweg. Langfristige Gewerbeplanung ist mehr zu berücksichtigen, Beispiel Groter Pohl.

Warnow-Forum: Nachhaltige Stadtentwicklung am Wasser, 23.11.2018

durchgeführt von den Arbeitskreisen Stadt- und Regionalentwicklung (SRE) sowie Bürgerbeteiligung (BB) des Agenda 21-Rates Rostock

Herr Müller von den Kanufreunden Rostocker Greif stimmt zu, dass Aufgabe der Stadtplanung eine langfristige, nachhaltige Planung sei. Aus anderer Perspektive könne man aber auch sagen, dass vorhandene Flächenreserven im Seehafen, auch Industrieentwicklung, Wohnungsbau behindern.

Aus dem Publikum wird formuliert, dass es eine Diskrepanz zwischen der Informationslage der Verwaltung und der Bürgerschaft gebe, und dass letztendlich nicht der Bürger-, sondern der Verwaltungswille durchgesetzt wird.

Auf den Hinweis hin, dass der Industrieverbund Warnow in seinem Konzept zu 2/3 den städtischen Uferbereich für sich veranschlagt, merkt Herr Swinarski an, dass das Papier „recht plakativ“ ist.

Weiterhin kam der Hinweis auf schützenswerte Steilufer in Krumendorf und Peezer Bachdelta: Es handelt sich nach der EU-Wasserrahmen-Richtlinie um schützenswertes Gewässer und Ufer. Dort sind weder Wohnbebauung noch Wirtschaft möglich.

Die Klage der WIRO gegen die Bauleitplanung am Laak-Kanal für Gewerbeansiedlung war Ausgangspunkt des Standpunktepapieres des Industrieverbundes Warnow. Weiteres Beispiel sind die Klagen des B-Plangebietes „Molenfeuer“ gegen die Lärmbelästigung durch bereitstehende Kühl-LkW für die Kreuzschiffahrt.

Zum Abschluss wurde der Ufernutzungskonflikt thematisiert (Fuß- und Radweg versus Hafengewirtschaft): Herr Swinarski sieht wenig Möglichkeiten für durchgehende öffentliche Wege. Unter anderem aus Sicherheitsgründen müssten Zugänge z. T. abgeriegelt bleiben. Im Publikum gibt es Stimmen, die Kompromisse fordern und dabei auch die Wirtschaft in der Pflicht sehen. Konkrete Einzelfallprüfungen anstelle von Verallgemeinerungen könnten weiterhelfen.

Sandra Kley, Stadtpaddeln Rostock

Stadtpaddeln ist ein kleines Unternehmen, das Touren anbietet und versucht, sich dabei möglichst naturschonend zu verhalten; z. B. erfolgen die Einstiege über einen uferschonenden Steg. Viermal im Jahr organisieren Frau und Herr Kley außerdem Müllfishingaktionen auf der Warnow. Die Bereitschaft dabei mitzumachen ist hoch. Unterstützung erhalten Frau und Herr Kley von VEOLIA, die den Müll abtransportieren. Weiterhin gibt es einen Kontakt zum Institut für Ostseeforschung (IOW), das Müllmengen vor und nach Großveranstaltungen erfasst.

Von der Stadt erhält das Unternehmen keine Unterstützung. Stadtpaddeln fordert, dass die Stadt sich mehr einbringt, u.a. mit dem Ausbau der Infrastruktur (Toilettenhäuschen); und einer besseren Dimensionierung/Verteilung von Kosten.

Diskussion

Die Stadt kann Investoren zu „nicht rentablen/unrentierlichen“ Investitionen zwingen. Bisher gibt es jedoch keine Planungen entsprechender Infrastruktur an der Warnow. Die Stadt hat – so eine Sichtweise – kein Interesse daran. Dabei wäre es gut z. B. Slipanlagen oder Bootszugangsstellen zu schaffen. Bedarf ist vorhanden.

Patricia Fleischer, Agenda 21-Rat, AK Bürgerbeteiligung / RoBin

RoBin hat sich vor drei Jahren aufgrund vielfach vorhandener Unzufriedenheit mit der Arbeit der Stadtverwaltung hinsichtlich von Stadtentwicklungs- und -planungsprozessen gegründet, die sich insbesondere durch einen Mangel an Bürgerbeteiligung und eine nicht ausreichend transparente, ausgeglichene, gleichberechtigte sowie nachhaltige Entwicklung aller Stadtteile manifestierte. Es gibt in zu vielen Dingen Ideen und das Engagement von Bürger*innen zu einem anderen Um-

Warnow-Forum: Nachhaltige Stadtentwicklung am Wasser, 23.11.2018

durchgeführt von den Arbeitskreisen Stadt- und Regionalentwicklung (SRE) sowie Bürgerbeteiligung (BB) des Agenda 21-Rates Rostock

gang mit Vorhandenem. Beispiele: das BUGA-Konzept berücksichtigt nur die Innenstadt, nicht aber den Rest der Stadt wie beispielsweise das Denkmal Mühlendammschleuse; die Rostocker Tradi-Schiff-Freunde in Schmarl oder die Mittelmole mit dem Alten Fährbecken in Warnemünde (Weiteres siehe schriftliches Statement).

RoBin begrüßt ausdrücklich die Idee, z. B. den Neptun-Hopper als wasserseitige Ergänzung zum und für den ÖPNV für die Warnow Schritt für Schritt zu entwickeln, weil dabei Stadtteile stärker miteinander verbunden werden und neue Erlebnisräume umweltverträglich nutzbar werden können.

Diskussion

Anschließend an Frau Fleischers Plädoyer für den Neptun-Hopper erfolgt aus dem Publikum die Einschätzung, dass die Warnow mehr trennt, als dass sie verbindet. Man habe den Eindruck, dass von der Verwaltung zwar „erlaubt“ wird, den Neptun Hopper zu diskutieren, aber gehandelt wird davon unbeeindruckt.

Herr Sichtling vom RSC weist darauf hin, dass der Verein unentgeltlich den Wasserwanderrastplatz für Rostock betreibt, es aber keinen Zugang für Fahrzeuge gibt, keine Infrastruktur und auch keine Entwicklungsziele. Dabei wären Vorgaben durch Stadtplanung erforderlich.

Herr Müller führt aus, dass es keine öffentlichen Slipanlagen im Stadthafen gibt, aber notwendig wären, z. B. für Sportwettkämpfe auf der Unterwarnow

Frau Fleischer ergänzt ihre Ausführungen mit dem Hinweis auf eine andere Nutzung des Lokschuppens auf der Mittelmole (Konzept der Initiative „IG Alter Fährhafen“ wurde bisher nicht beachtet). Dies könnte ein sichtbares Zeichen für die älteste Eisenbahn-Fährverbindung Europas sein.

Herr Dr. Reißmann setzt sich dafür ein, dass die Unterwarnow für Naherholung im Bereich Oldendorf, dem letzten Küstenwald genutzt werden kann! Er positioniert sich gegen eine Hafenerweiterung Richtung Süden. Eventuell gibt es eine Klage dagegen – Bedenken: Naturschutz. Er kritisiert, dass die Chancen, die Warnow als verbindendes Element zu gestalten, nicht genutzt werden.

Harald Arndt, Neptun Ship Design GmbH

Herr Arndt vertritt die Ansicht, dass die Gewässer aufgrund des Klimawandels zukünftig eher größer werden. Die Warnow müsse in diesen größeren Zusammenhängen betrachtet werden. Das Konzept des Neptun-Hoppers (siehe Anhang): Es sollte sehr viel weiter vorausgeschaut werden als nur 10 oder 20 Jahre. Menschen können nur von der Straße (MIV) auf Fahrrad/ÖPNV umgeleitet werden, wenn die Angebote attraktiv sind. Der Neptun Hopper ermöglicht kurze Wege über die Warnow. Der ÖPNV, der derzeit überwiegend um die Warnow herumfährt, ist zu lang bzw. dauert zu lange. Ein weiterer Vorteil des Warnow-Hoppers ist die Anbindung an Bus und Bahn.

Diskussion

Der Neptun Hopper wird im Zusammenhang mit der geplanten Brücke über die Warnow diskutiert. Aus Sicht von Herrn Arndt macht eine Brücke parallel zu einem Neptun-Hopper keinen Sinn.

Aus dem Publikum kommen ebenfalls zweifelnde Wortmeldungen. So wird z.B. keine Entlastung des Stadtverkehrs durch einen Brückenbau erwartet, dafür jedoch eine Behinderung des Schiffsverkehrs. Es wird in Frage gestellt, dass die Brückenumsetzung bis zur BUGA 2025 tech-

Warnow-Forum: Nachhaltige Stadtentwicklung am Wasser, 23.11.2018

durchgeführt von den Arbeitskreisen Stadt- und Regionalentwicklung (SRE) sowie Bürgerbeteiligung (BB) des Agenda 21-Rates Rostock

nisch/zeitlich erfolgt (insbesondere als Klappbrückenvariante), und sie wird für unwirtschaftlich gehalten, da sie nur Rad- und Fußverkehr abdecken würde.

Gegen Ende gibt es aus dem Publikum ein Plädoyer, die Brückenoption nicht von vornherein auszuschließen. Sie könne eine sehr attraktive Ergänzung darstellen, um Bürger*innen zur vermehrten Nutzung des Fahrrads zu ermuntern. Das Konzept des Warnow-Hoppers und die Brücke widersprechen sich aus dieser Perspektive nicht/schließen sich nicht gegenseitig aus.

Herr Dr. Hering wundert sich über die vielfach wenig nachhaltige Diskussion im Forum und macht sich zum Abschluss für Recycling stark: Der Klimawandel wird zu wenig berücksichtigt, z.B. der Rückgang der Landflächen durch den Meeresspiegelanstieg. Aus seiner Wahrnehmung tut die Stadt alles, um den Klimawandel zu beschleunigen, z. B. mit der geplanten Klärschlammverbrennungsanlage, die CO₂ u. ä. produziert.

Statement des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zum Warnow-Forum am 23.11.2018

Die Hanse- und Universitätsstadt hat sich mit der Wiedervereinigung 1990 und dem damit einhergehenden Wegfall der politischen, wirtschaftspolitischen und militärischen Restriktionen der Entwicklung und Zugänglichkeit des Warnowufer eingehend mit der maßvollen Öffnung und Entwicklung der Uferkanten auseinander gesetzt.

Neben vielen konkreten städtebaulichen und stadträumlichen Planungen für den Uferbereich – z.B. Bebauungspläne, Rahmenpläne (siehe Anlage Plan der HRO mit Bebauungsplänen)- wurde 2009 mit dem von der Bürgerschaft beschlossenen „Warnowuferkonzept (WUK) –Analyse und Leitbild“ ein Grundsatzpapier für den gesamten Uferbereich der Warnow erstellt. Bereits im Flächennutzungsplan 2006 legte die HRO eine von Bebauung freizuhaltende Uferkante fest, um ein besonderes Augenmerk auf schützenswerte naturnahe Uferbereiche zu legen.

Darauf aufbauend sind bisher für 2 Teiluferabschnitte der Warnow konkretisierende Teilraumkonzepte erarbeitet und beschlossen worden:

- das Uferkonzept Gehlsdorf zwischen Landreiterstr. und Osthafen sowie
- das Uferkonzept für den Bereich der Oberwarnow zw. Mühlendamm und Bahnbrücke.

Das Thema Wohnen auf dem Wasser wurde im Rahmen einer Fortschreibung des WUK untersucht. Ein hohes Maß an Restriktionen verhindert jedoch weitgehend eine Entwicklung von wassergebundenen Wohnformen (Wohnen i.S.d. BauGB).

Hinzuweisen ist auch auf den 2017 beschlossenen Mobilitätsplan Zukunft, der auch die Weiterentwicklung des Warnowufer-Rad- und Wanderweges vorsieht

Alle Konzepte und Bauleitplanungen zeigen für ihre Bereiche und gesamtheitlich die Möglichkeiten für Entwicklungen von Nutzungen am Wasser auf, aber gleichzeitig auch die wichtigen Restriktionen, um speziell die unverbauten, natürlichen und naturnahen Uferbereiche zu schützen.

Mit Rückblick auf die bestehenden Untersuchungen, die erarbeiteten Konzepte und die beschlossenen Bebauungspläne in Ufernähe gilt es nun, insbesondere die vorhandenen Qualitäten der Uferabschnitte weiter herauszuarbeiten. Dazu zählen u. E. folgende Punkte (nicht allumfassend):

- Verbesserung der Zugänge zum Ufer in Bereichen, die eine bauliche Prägung besitzen (punktuell zum Ufer und entlang des Ufers i.R. des Warnowuferweges).
- Schaffung von Freizeitangeboten am Ufer und auf dem Wasser. Dazu zählen u.a. Schaffung von Strandabschnitten, Verlängerung von Uferwegen und deren Verknüpfung mit bestehenden Wegebeziehungen, Schaffungen von Möglichkeiten für ufernahe Gastronomie unterschiedlicher Intensität, (wasser)sportliche Aktivitäten.
- Behutsame Entwicklung ausgewählter Uferzugänge in naturnah geprägten Uferabschnitten, wo dies im Rahmen der Umsetzung des Warnowuferwegs sinnvoll ist.
- Sicherung von wirtschaftlichen Entwicklungen am Warnowufer auf Basis des FNP und der Hafenentwicklungsplanung – Häfen, Industrie- und Gewerbeansiedlungen mit Hafenaффinität, Kreuzschiffahrt.
- Entwicklung von Querungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung des „Neptun-Hoppers“.
- Sicherung schützenswerter natürlicher und naturnaher Uferbereiche und deren Schutz vor Inanspruchnahme durch die Gesellschaft.

Das Statement kann nicht allumfassend sein und alle Themen berücksichtigen, zeigt aber, dass wir uns seit Jahren mit dem Thema auseinander setzen und den verschiedenen (auch bestehenden) Nutzungen die Möglichkeit zu einer notwendigen Entwicklung geben wollen. Nutzungskonflikte sind hierbei nicht zu verhindern, sollten aber mit der Planung immer minimiert werden.

Statement zum Warnow-Forum

Mein Anliegen ist vor allem, dass die Ideen der jungen Menschen in Rostock in geeigneter Weise erfragt/erhoben werden, in den Abwägungsprozessen ernsthaft geprüft werden und in der Umsetzung von (BAU)Vorhaben tatsächlich zum Tragen kommen - bzw. eine eventuelle Nichtberücksichtigung nachvollziehbar begründet wird.

Bürgerbeteiligung und insbesondere Jugendbeteiligung haben eine hohe Bedeutung im Hinblick auf die demokratische und nachhaltige Mitbestimmung und -gestaltung in unserer (Stadt)Gesellschaft und können ein wirksames Mittel zur Stärkung der Identitätsbildung und Heimatbindung und gegen die Ausbreitung von Populismus und nationalistischen Tendenzen sein. Das gelingt umso mehr, als Beteiligung ernst gemeint ist, gut gemacht wird und am Ende - nicht nur in seltenen Fällen - eine spürbare Wirkung entfaltet.

Erste positive Schritte bei der Beteiligung Jugendlicher in Rostock, wurden gesetzt, so z.B.:

- „Stadtentwicklung und Klimaschutz – am Beispiel Stadthafen Rostock“, Beteiligung von Schülern und Studenten durch die Klimaschutzleitstelle HRO
- „Jugend plant Rostock“ – Planungswerkstatt mit Jugendlichen, zum FNP bzw. BUGA-Gelände, am 29.06.18, im Rathaus
- Beteiligung von Rostocker Jugendlichen als Klima-Botschafter an der Klima-Sail, am 07.07. und 08.07.2018, an Bord und beim „Hafenfest für den Klimaschutz, im Rostocker Stadthafen.

Alle Seiten lernen und partizipieren in einer ausgeprägten, positiven Beteiligungskultur. In den „Leitlinien der Bürgerbeteiligung“, die sich gegenwärtig - beteiligungsorientiert - in Erarbeitung befinden, werden notwendigen die Rahmenbedingungen dafür gesetzt.

Mit freundlichen Grüßen
Katrin Schankin
Jugendkoordinatorin

Rostocker Stadtjugendring e.V.
Kuphalstraße 77
18069 Rostock

Tel. 0381 8099496
Mobil: 0173 7138763

Mail: info@rsjr.de
www.rsjr.de

WASSER - UND BODENVERBAND

Untere Warnow - Küste"

- Körperschaft des öffentlichen Rechts -

Wasser- und Bodenverband "Untere Warnow- Küste"
Alt Bartelsdorfer Str. 18 A, 18146 Rostock

Ministerium für Landwirtschaft
und Umwelt M-V
Abt.4-Wasser, Boden und
Immissionsschutz
Frau Hennings
19048 Schwerin



Rostock, den 30.5.2018

Bearbeiterin:
☎ +49 (381) 4909768
✉ wbv-rostock@wbv-mv.de

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:

Wiedereinführung eines gesetzlichen Unterhaltungstreifens von 7m an Gewässern II. Ordnung

Sehr geehrte Frau Hennings,

die Hansestadt Rostock plant die Schaffung von Wohnraum für 30T Einwohner. Verbunden mit dieser großen Aufgabe werden in Rostock und den Nachbargemeinden Lückenbebauungen geplant. Dazu werden zusätzliche Flächen versiegelt und die ehemals offenen Grünflächen überbaut. In diesen Grünflächen befinden sich aber die Gewässer II.Ordnung als offene oder verrohrte Wasserläufe. Die Eigentümer der Flächen planen entweder die Gewässer in den Straßenverlauf zu verlegen, sie mit Parkplatzflächen zu überbauen oder die Bebauungen viel zu dicht an die Rohrleitungen zu legen.

Der Verband wehrt sich und sieht zukünftig seine Unterhaltung gefährdet. Die Begründung wird aber als unzureichend und auf Grund fehlender Rechtsgrundlage für Bauabstände an Rohrleitungen und offenen Gewässern innerorts von den Juristen abgewiesen.

Das Schadenspotential in Bebauungen durch die erschwerte Gewässerunterhaltung zu Hochwasserzeiten oder im Falle einer Havarie wird immer grösser.

Derzeit müssen 25 km der Gewässer durch nicht effektive Handarbeit grundgeräumt bzw. gekrautet werden mit der Tendenz steigend.

Der Zugang zu den havarierten Gewässern und verrohrten Abschnitten im ländlichen Bereich ist schnell und einfach herzustellen. Der Bagger kann hier ohne weitere Probleme beginnen zu arbeiten und Gewässer können bei ausreichender Unterhaltungstrasse für die Bauzeit umgeleitet werden.

Im versiegelten Straßenbereich muss vor den Bauarbeiten die Straße abgesperrt, Umleitungen eingerichtet und Autos versetzt werden. Dazu kommt, dass der versiegelte Bereich aufgestemmt oder gefräst werden muss. Erst dann kann ein Bagger den Zugang zur schadhaften Leitung schaffen. All dies wird viel mehr Zeit in

Geschäftsstelle WBV Untere Warnow - Küste
Alt Bartelsdorfer Str. 18A | 18146 Rostock
Tel.: +49 381 49097 66-68 | Fax: +49 381 44024612
E-Mail: WBV-Rostock@wbv-mv.de
Internet: www.wbv-mv.de

Verbandsvorsteher
Hartmut Thies
Geschäftsführerin
Heike Just

Bankverbindung:
Deutsche Kreditbank AG
BLZ 120 300 00 | Konto-Nr. 10 64 68
IBAN DE58 1203 0000 0000 1064 68
BIC BYLADEM1001

Anspruch nehmen und mehrere tausend m³ Wasser überfluten Wohngebiete. Wenn sich auch nicht der Schadenseintritt verhindern lässt – so ist die vergangene Zeit, die bis zur Schadensbehebung vergeht, unter Umständen bei weitem größer. Damit sind auch die Schadenssummen, die in den oberhalb liegenden Gebieten um ein Vielfaches höher.

Die Fragen, wer ist für diese Schäden in der Verantwortung, werden zukünftige Gerichte und Versicherungen klären. Der Rückbau ist dann aber ohne weiteres auch nicht mehr möglich.

Trägt die Betriebshaftpflichtversicherung – sofern die Ursache in einer mangelhaften Gewässerunterhaltung zu erkennen ist – die höheren Versicherungsschäden? Trifft die Stadt Rostock eine Mithaftung, da sie nicht ihrer Schadensminderungspflicht nachgekommen ist?

Die Forderungen nach der Beseitigung selbst von anzeigepflichtigen Anlagen und Bepflanzungen sind im Rechtsstreit der Hansestadt gegen die Bürger als nicht rückbaupflichtig entschieden worden, da der Landesgesetzgeber hier keine Ausnahmen vorgesehen hat.

Die Forderung nach der Beseitigung von baulichen Anlagen oder Bepflanzungen findet auch in der Regelung des § 38 Abs. 4 WHG keine Stütze. Nach dem ausdrücklichen Willen des Gesetzgebers beziehen die Regelungen in § 38 Abs. 4 Satz 2 Nr. 4 WHG ganz bewusst keine baulichen Anlagen oder Pflanzungen ein (vgl. Sieder/Zeitler/Dahme, WHG § 38 Rz. 18). Auch insoweit hat der Landesgesetzgeber – anders als andere Landesgesetzgeber – bislang nicht von der nach § 38 Abs. 3 Satz 3 WHG gegebenen Möglichkeit zum Erlass abweichender Regelungen Gebrauch gemacht.

Die Festlegung eines Gewässerrandstreifens innerorts von 7m in Verbindung mit der Einführung des § 82 LWaG (der Genehmigungspflicht für bauliche Anlagen) ist daher von großer Bedeutung. Eine Minimierung der 7m ist auf Grund der vorhandenen Technik und der Sicherheitsstreifen laut der Baugenossenschaft nicht möglich. (siehe Bilder in der Anlage)

Mit freundlichen Grüßen

Heike Just
Geschäftsführerin

Anlage: Bilder

Gewässerrandstreifen für verrohrte Gewässer



Fahrwerküberstand 1,30m,
Breite mit Kette 4,30m



Fahrbreite 2,50 - 3,0m



Umfahrung 3,50m

Mindestabstand Anbaugeräte 2 m



Vorkopfbaustelle

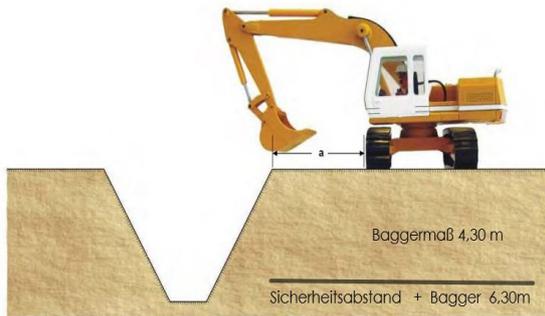
Umfahrung Anlieger/Baustraße bis 40t LKW	3,50 m
Lastfreier Streifen links	2,00 m
Baugrubenverbau Verlegung von 2 Röhren	3,50 m
Lastfreier Streifen rechts	2,00 m
Baufeld für Aushub, Anbaugeräte, Wasserhaltung	3,00 m
Insgesamt	14,00 m

Gewässerrandstreifen für offene Gewässer

Mindestabstände von Fahrzeugen und Baugeräten zu Böschungskanten



- $a \geq 2 \text{ m}$ für - Baugeräte über 12 t bis 40 t
- Fahrzeuge, die die Achslasten nach § 34 StVZO überschreiten



2,5m Fahrwerk

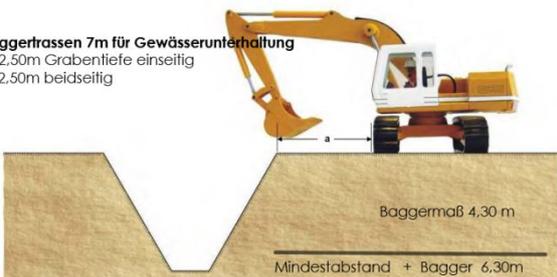
5m Gesamtbreite

Mindestabstände von Fahrzeugen und Baugeräten zu Böschungskanten



- $a \geq 2 \text{ m}$ für - Baugeräte über 12 t bis 40 t
- Fahrzeuge, die die Achslasten nach § 34 StVZO überschreiten

Baggerassen 7m für Gewässerunterhaltung
<=2,50m Grabentiefe einseitig
> 2,50m beidseitig



Böschungsneigung 1:2, Grabentiefe 2,5m
Böschungslänge 5m, Sohle 2m
Mindestabstand zur Böschungsoberkante 2m
Gesamte Länge 12m

- Langambagger Spezialtechnik bis 17m
- durchschnittliche Ausleerweiten 9-11m

Schäden auf Grund der fehlenden Rechtslage und zu dichter Bebauung



Industrieverbund Warnow

Position

Rostocker Unternehmen an der Warnow schlossen sich Ende 2017 in einer Interessengruppe „Industrieverbund Warnow“ zusammen. Sie werden durch die IHK zu Rostock organisatorisch unterstützt. In diesem Verbund wollen die Unternehmen ihre Interessen in die Stadtentwicklung und Stadtplanung in abgestimmter Form einbringen und berücksichtigt wissen.

Die Unternehmen in Warnownähe beschäftigen am Standort mehr als 12.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Der Standort an der Warnow ist für den jeweiligen Unternehmenszweck existenziell, andere konkurrierende Nutzungen wie z.B. Wohnen müssen dagegen nicht unbedingt am Wasser eingeordnet werden.

Das Tätigkeitsspektrum der Unternehmen ist vielfältig und reicht von Schiffbau und -reparatur (MV Werften, Neptun Werft, Tamsen Maritim, Yacht- und Bootservice) über maritime Zulieferungen (Liebherr, Caterpillar), maritime Logistik (Rostock Port, Rostocker Fracht- und Fischereihafen, Euroports) und Reedereien bis zu Dienstleistungen (Alba, AFZ, Rostocker Großmarkt).

1. Standortsicherung

Die Lage am seeschiffstiefen Wasser ist für die Unternehmen ein elementarer Ansiedlungsgrund (z.B. Genting Gruppe mit MV Werften), resultierend aus ihren Tätigkeitsschwerpunkten wie Schiffbau und -reparatur, Umschlagstätigkeiten, Reedereien oder die Nähe zu relevanten Kunden und Zulieferern. Für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt ist diese Lage ein wichtiger Standortvorteil im Wettbewerb der Regionen. Da diese Flächen begrenzt sind, ist hier der gewerblichen Entwicklung zum Wohle der Hanse- und Universitätsstadt (Arbeitsplätze, Einkommen, Steueraufkommen) Vorrang zu gewähren. Industrie- und Gewerbegebiete an der Warnow brauchen einen Schutz, um ihren Status zu sichern und ihre Entwicklungsmöglichkeiten zu erhalten.

2. Entwicklungsfähigkeit

Nahezu alle Unternehmen haben in den nächsten zwei Jahren bzw. mittel- bis langfristig Erweiterungsabsichten. Neben Investitionen und der Erhöhung der Mitarbeiterzahl besteht zusätzlicher Flächenbedarf. Für die weitere Entwicklung der Unternehmen am Wirtschaftsstandort Rostock sind industriell nutzbare Flächen und Gewerbeflächen elementar. Sie dürfen nicht auf ihren Status Quo beschränkt bzw. durch Lärmkontingentierung oder heranrückende Nutzungseinschränkungen zurückgedrängt werden.

Noch vorhandene Gewerbeflächen müssen umgehend ihrer Nutzung zugeführt, weitere Reserven geschaffen werden.

3. Vermeidung von Nutzungskonkurrenz

Die gegenseitige Akzeptanz von Gewerbe und Wohnen ist durch das Vorhalten von Abstandsregeln und Pufferflächen sicher zu stellen. Gemäß Bundesimmissionsschutz-Gesetz ist die Schaffung von Gemengelagen und potenziellen Konflikten zwischen den Interessengruppen zu vermeiden. Entsprechend plädieren wir dafür, dass Wohnbebauung nicht in gewerblich genutzte Flächen hineingeplant wird. Fehlentwicklungen in der Vergangenheit (u.a. Tonnenhof, Molenfeuer, Gehlsdorf) dürfen sich nicht wiederholen.

Das Ufer der Unterwarnow sollte ab Höhe Schonenfahrerstraße flussabwärts einer gewerblichen Nutzung vorbehalten bleiben und ist damit strategisch für Wohnbebauung ungeeignet. Nutzungskonflikte müssen ausgeschlossen werden.

„Wohnen am Wasser“ ist attraktiv und dort unproblematisch, wo keine gewerbliche Nutzung möglich ist.

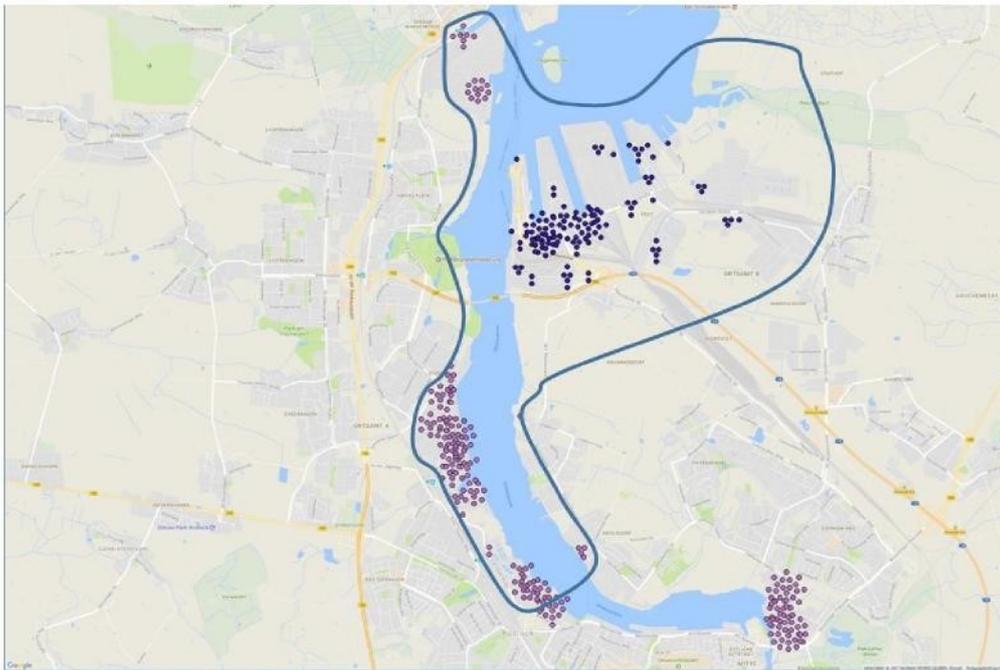
Bei der Wohnraumerschließung sollte über die Stadtgrenzen hinaus stärker mit den Umlandgemeinden kooperiert werden.

4. Flächennutzungsplan

Bei der Flächennutzungsplanung sind die Flächenbedarfe der Industrie und speziell der maritimen Wirtschaft (u.a. Hafenentwicklungsplan mit „Rostock Seehafen Ost/West“ / Masterplan RFH, Erweiterung Werften, Gewerbeflächenkonzept) aufzunehmen und zu priorisieren. Der maritimen gewerblichen Entwicklung ist im vorgenannten Gebiet am Wasser Vorrang gegenüber anderen Konkurrenznutzungen einzuräumen.

Das derzeit zu erarbeitende Gewerbeflächenregister bietet eine gute Basis für die Erfassung des IST-Zustandes. Es ist aber dringend zu einem Gewerbeflächenkonzept weiterzuentwickeln. Dabei sollen Suchräume für Gewerbeflächen mit Wasserzugang eingerichtet werden.

Abb.: Priorität für gewerbliche Nutzung an der Warnow flussabwärts ab Höhe Schonenfahrerstraße



Die Vollversammlung der IHK zu Rostock hat in ihrer Sitzung am 11.06.2018 die Positionierung des „Industrieverbundes Warnow“ zustimmend zur Kenntnis genommen. In Vorbereitung auf die Diskussion zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans in der Universitäts- und Hansestadt Rostock soll eine Gesamtpositionierung der Vollversammlung zu den Forderungen der Wirtschaft erarbeitet und diese der Vollversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Partner des Industrieverbundes Warnow

AFZ Aus- und Fortbildungszentrum Rostock GmbH	Malteurop Deutschland GmbH
ALBA Metall Nord GmbH	Maritimes Cluster Norddeutschland e.V. Geschäftsstelle M-V
AQU Gesellschaft für Arbeitsschutz, Qualität und Umwelt mbH	MV WERFTEN GmbH
Baltic Lloyd GmbH	Neptun Ship Design GmbH
Biopetrol Rostock GmbH	NEPTUN WERFT GmbH & Co. KG
Bootservice Frank Schuberth	Nordex Energy GmbH
Dr. Diestel GmbH	Reha-Technik Möller GmbH
Euroports Germany GmbH & Co. KG	ROFIA Kloska GmbH
F & F Fisch und Feinkost Handelsgesellschaft mbH	ROSTOCK PORT GmbH
Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard GmbH	Rostock Trimodal GmbH
Ferdinand Schultz Nachfolger mbH & Co. KG	Rostocker Fracht- und Fischereihafen GmbH
Fresand GmbH	Rostocker Zementumschlagsgesellschaft mbH
Gesellschaft für Wirtschafts-und Technologieförderung Rostock mbH	Sailution Marketing & Event GmbH & Co. KG
Großmarkt Rostock GmbH	ScanRo GmbH
Hafen- und Seemannsamt Rostock	Schweißtechnische Lehr- und Versuchsanstalt Mecklenburg-Vorpommern GmbH
Industriebedarf Niemann-Laes GmbH	TAMSEN MARITIM GmbH
Karpack GmbH	Yachtservice Pohl GmbH
Liebherr-MCCtec Rostock GmbH	



Stadtpaddeln-Rostock Ronald Kley mail@stadtpaddeln-rostock.de Tel.+49 176 620 011 32

Wo sehen Sie Chancen und Risiken für die zukünftige Stadtentwicklung am Wasser - bezogen auf Ihr Tätigkeitsfeld und in Hinblick auf Bereiche wie Freizeit, Wohnen, Umwelt, Wirtschaft, Infrastruktur sowie Mobilität?

Stadtpaddeln Rostock bietet seit 2015 geführte Touren auf der Unterwarnow als Stadtführungen auf dem Wasser an. Unsere Stadthafentouren starten im Petriertel nahe der Vorpommernbrücke am Ende des Haargrabens. Als weiteres Angebot paddeln wir auf unserer Seehafen-Ostseetour auf der Warnow Höhe Schmarl bis auf die Ostsee. Außerdem organisiert Stadtpaddeln Rostock regelmäßig Säuberungen des Warnow-Ufers von der Wasserseite aus (Müllfishing).

Die Erschließung des Uferparks im Petriertel sowie auch die Öffnung des Kanalsystems im neuen Wohngebiet am Warnow-Ufer ist mit Sicherheit ein Gewinn für Rostock und die Öffentlichkeit. Leider ist der Fokus bei der Planung des Stadtteils stark auf den Bereich Wohnen reduziert worden! Nachträgliche Nutzungsänderungen sind im Hinblick auf den Bereich Freizeit-Wassersport aus eigener Erfahrung nur schwer möglich! Seit geraumer Zeit versucht Stadtpaddeln Rostock die Etablierung eines festen Standortes am Petrie-Ufer. Bisher leider ohne Erfolg! Kritik verdient unserer Meinung nach die mangelnde Infrastruktur, wie das Fehlen öffentlicher Toiletten! Der Uferpark ist in den sommerlichen Monaten stark frequentiert, was dazu führt, dass viele Menschen ihre Notdurft vor Ort entrichten, was die Attraktivität für Gäste und Anwohner herabsetzt. Des Weiteren fehlt es an geeigneten Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten für Freizeit-Wassersportler am Warnow-Ufer.

Für die zukünftige Stadtplanung im Bereich Stadthafen und Warnow-Ufer sollten oben genannte Punkte, sowie attraktive und umweltfreundliche Freizeitangebote mehr Berücksichtigung finden, die den Stand- und Lebensort Rostock bunter und vielseitiger machen. Risiken bergen unserer Meinung nach eine Entwicklung des einseitigen Ausbaus von Bereichen, wie beispielsweise dem Wohnen sowie eine Einschränkung der Nutzung des Ufers und des Wassers für Wenige.

Mit der Ausrichtung der Bundesgartenschau 2025 und der damit verbundenen zukünftigen Gestaltung des Warnowufers im Bereich „Rostocker Oval“ sieht sich Stadtpaddeln Rostock auch als Mit-Gestalter und Anbieter attraktiver und umweltfreundlicher Freizeitangebote.

Wir von Stadtpaddeln Rostock wünschen uns:

- Unterstellmöglichkeit für Boote und Ausrüstung am Ende des Haargrabens, um unser Angebot für Freizeitsportler fester zu etablieren.
- Eine Möglichkeit des sicheren Ein- und Ausstiegs für Wassersportler (kleine Steganlage, die für sämtliche Wassersportler nutzbar wäre. Z.B. für Paddler, SUP usw.)
- Sanitäre Anlagen für Nutzer*innen des Warnow-Ufers

Stadtpaddeln-Rostock

Geschäftsführer: Ronald Kley | Tel: +49 (0) 176 620 011 32 | mail@stadtpaddeln-rostock.de
www.stadtpaddeln-rostock.de

Statement zum Warnow-Forum

23.11.2018

Vor dem Hintergrund der Studie des Wissenschaftszentrums für Sozialforschung Berlin gGmbH zur Segregation in 74 Städten, bei der in Rostock signifikante Schwachpunkte dargestellt wurden, bekräftigen wir die Aussagen unseres Positionspapiers 2016, in denen unsere Forderung nach einer nachhaltigen, ausgeglichenen und gleichberechtigten Stadtentwicklung aller Stadtteile untereinander formuliert ist.

Stadtentwicklung betrachten wir in den Prozessen, die die Lebensumwelt der Einwohnerinnen und Einwohner betreffen – von der Wohnsituation über infrastrukturelle Gegebenheiten – Verkehr, medizinische Versorgung, Bildung usw. – bis hin zu den Teilhabemöglichkeiten an Kultur und Sport sowie Erhaltung und Ausbau von attraktiven Freizeitmöglichkeiten im innerstädtischen Raum. Insgesamt muss Stadtentwicklung vorrangig dem Aspekt der Nachhaltigkeit unterworfen werden und im Einklang von Natur-, Umwelt- und Klimaschutz erfolgen.

Rostock ist eine Stadt mit sehr guten Potentialen – eine grüne Stadt am Meer. Bisher erscheint uns das Potential des Weges zum Meer – also auch und insbesondere die Warnow – allerdings nur eingeschränkt im Fokus der Betrachtungen hinsichtlich der weiteren Stadtentwicklung zu stehen. Mit der Konzeption zur BUGA 2025 wird insbesondere der Innenstadtbereich am Wasser mit dem so genannten Rostocker Oval betrachtet.

Wir sind der Ansicht, Rostock kann mehr.

Zu unserem Netzwerk Rostocker Bürgerinitiativen zählen unter anderem auch der e. V. „Mühlendamm Schleuse“ und die IG „Alter Fährhafen Warnemünde“ (Mittelmole).

Beide Akteure haben seit mehreren Jahren interessante Konzepte für die Nutzung und Gestaltung sowohl der Schleuse einschließlich des umliegenden Areals bzw. der Mittelmole erarbeitet, die bisher leider viel zu wenig Aufmerksamkeit durch die Verantwortlichen unserer Stadt aus Politik und Verwaltung erfahren haben.

Beiden Konzepten ist gemein, dass sie sich mit der Nutzung und Erlebbarkeit der Warnow selbst und ihrer Uferzonen ab Innenstadt bis zur Mündung in die Ostsee befassen. Durch ihre Ausrichtung auf eine hohe Aufenthaltsqualität vor Ort mit Angeboten zur aktiven Freizeitgestaltung können sie für uns Einwohnerinnen und Einwohner eine echte Bereicherung darstellen. Dass davon auch Urlauber und andere Gäste der Stadt profitieren würden, versteht sich von selbst.

Außerdem würden bei der Umsetzung des Konzeptes des Vereines „Mühlendamm Schleuse e. V.“ die Verbindungswege ins Umland gestärkt. Allerdings wäre hierzu erforderlich, dass der Verein in die gegenwärtigen Diskussionen auf Grund der vorliegenden Machbarkeitsstudie zum Erhalt der Schleuse vollumfänglich einbezogen würde.

(Die Stellungnahme des Vereines „Mühlendamm-schleuse e. V.“ wird mit diesem Statement eingereicht. Weitere Informationen unter www.muehlendammschleuse.de)

Erinnern wir uns:

- Ohne den Verein „Mühlendamm Schleuse e. V.“ hätte die Schleuse nicht den Status eines Denkmals und wäre längst zugeschüttet.
- Jetzt steht im Raum, das Schleusenbecken enorm zu verkürzen, nämlich auf 15 Meter, was aber eine wirkliche touristische Nutzung des Wasserweges ziemlich in Frage stellt. Die Darstellung der Kosten dieser Variante gegenüber den Kosten der Variante mit einer

Beckenlänge von 40 Metern wird vom Verein „Mühlendammschleuse e. V.“ scharf kritisiert und als falsch bezeichnet.

- Hier gibt es massiven Gesprächsbedarf, soll das Denkmal „Mühlendammschleuse“ zu einer wirklichen – und wieder erlebbaren – Attraktion der Stadt werden.
- Die Mittelmole in Warnemünde:
Warum ist das Konzept der „IG Alter Fährhafen“ nicht in der öffentlichen Diskussion? Es wird davon gesprochen, den Gästen unserer Stadt ein ganzjährig attraktives Angebot zu unterbreiten. Darüber hat sich die IG schon vor Jahren Gedanken gemacht und – wie wir meinen – interessante Varianten entwickelt. Inzwischen wurde zwar das Fährbecken bereits zugeschüttet, aber vieles des Konzeptes der „IG Alter Fährhafen Warnemünde“ wäre trotzdem umsetzbar. (Auch eine Stellungnahme der „IG Alter Fährhafen Warnemünde“ wird mit diesem Statement eingereicht. Weitere Informationen unter www.conexeum.de)
- Ebenfalls Partner unseres Netzwerkes sind die „ROSTOCKER TRADI-SCHIFF-FREUNDE“. In Schmarl freute man sich zurecht über den Verbleib des Traditionsschiffes am dortigen Standort – womit aus unserer Sicht dem Rechnung getragen wird, was wir fordern → der gleichberechtigten und ausgeglichenen Entwicklung aller Stadtteile. Das IGA-Gelände mit dem Traditionsschiff sollte unbedingt einen stärkeren eigenen Charakter bekommen, der einer Einladung an uns alle und die Gäste der Stadt gleichkommt. (Informationen auch unter: www.rostocker-tradischiiff-freunde.de)
- Dort ein maritimes Erlebniszentrum zu etablieren, ist schon deshalb überlegenswert, weil allein der Blick zum Überseehafen das richtige Ambiente anbietet.
- Auch könnte sich z. B. im Fischereihafen um die Fischgaststätte herum einiges entwickeln, was einen Besuch lohnenswert macht.

Die Warnow ist aus unserer Sicht das zentrale blaue Band unserer Stadt und muss in ihrer Wahrnehmung gestärkt werden. Sie selbst muss sich zum Erlebnisort entwickeln – einschließlich der Uferräume – und als verbindendes Element zwischen den Stadtgebieten entwickelt werden.

- Deshalb begrüßt das Netzwerk RoBin ausdrücklich die Ideen von einem (barrierefreien) Ufer(rad)weg und davon, den „Neptun-Hopper“ als ständiges Verkehrsmittel zum Einsatz zu bringen. Der Neptun-Hopper mit Stationen ab Mühlendammschleuse bis Warnemünde – nach und nach entwickelt – schafft neben neuen, umweltverträglichen Erlebnisräumen auch Verbindungen. Das Wasser, da es nun vorhanden ist, nicht entsprechend zu nutzen und stattdessen hauptsächlich Verkehre über die Straße zu denken, können wir uns in Zeiten des Klimawandels einfach nicht leisten.
- Attraktive Stationen entlang der Ufer- und Wasserwege sollten sich ausreichend entwickeln lassen und es muss nicht alles sofort und gleichzeitig passieren. Viel wichtiger ist es, dass gemeinsam überlegt wird, wo was wann und warum entstehen sollte, kann oder auch muss (z. B. Hochwasserschutzanlagen). Jedoch – und das ist uns sehr wichtig – sollte das immer unter Einbeziehung der Einwohnerinnen und Einwohner passieren – im Sinne einer frühzeitigen, kontinuierlichen und transparenten Bürgerbeteiligung.

Der erste Schritt muss sein, dass sich alle Akteure aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Stadtgesellschaft auf Augenhöhe begegnen und gegenseitig zuhören, Gewünschtes, Geplantes und vorhandene Konzepte anschauen und transparent gegeneinander abwägen. Klar muss dabei sein, dass eine Stadt nur durch ihre Einwohnerinnen und Einwohner lebt: sie sind es, die hier arbeiten und leben und wenn sie mit ihrer Stadt in Einklang sind und gern hier leben, werden sich hier auch Urlauber und Touristen wohlfühlen.

**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. Stemmtor 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.

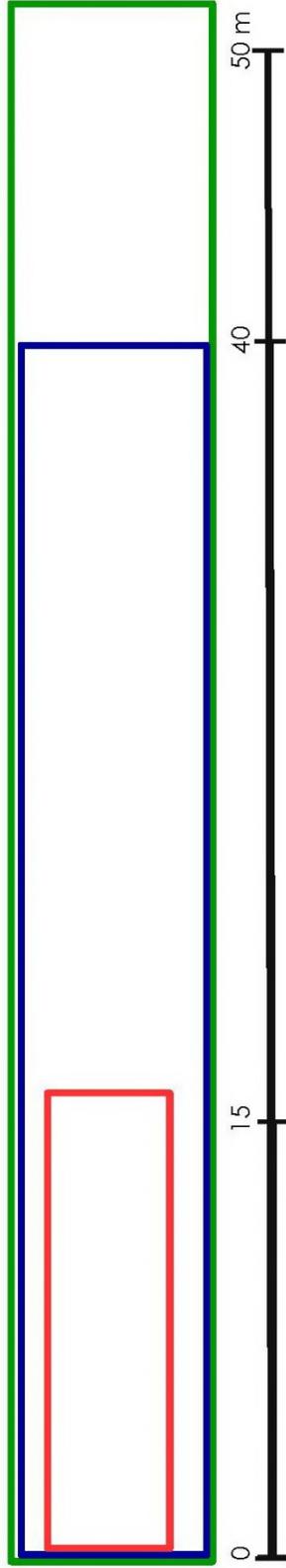
Rostock, 30. August 2018



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)



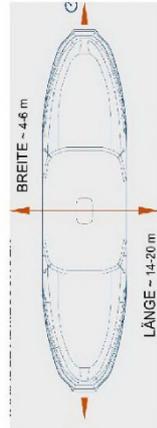
Ruderboot (Typ Anka)



Ruderboot (Vierer mit)



Ruderboot (Achter mit)



Neptun-Hopper (Kleinste Ausführung)



Die Warnemünder Mittelmole ein besonderer Ort maritimer Vielfalt

Seit der Gründung Rostocks prägt die untere Warnow die Stadtentwicklung nachhaltig. Wie eine Perlenkette reihen sich dementsprechend von der südlichen bis zur nördlichen Stadtgrenze entlang des Flusses die maritimen Hotspots auf:

Mühlendammschleuse, Stadthafen, Gehlsdorfer Ufer, ehem. Neptunwerft, Fischereihafen, Tradi-Gelände mit IGA-Park, Überseehafen, Warnowwerft, Alter Strom und Mittelmole.

Letztere bildet nicht nur das seeseitige Entrée in unsere Hansestadt, sondern zugleich das Eingangstor in unser Bundesland sowie die Bundesrepublik Deutschland!!!

Im November 2010 erwarb die Rostocker Wohnungsgesellschaft WIRO das Gelände des stillgelegten Fährhafens in Warnemünde von der Reederei Scandlines. Die Kosten für das insgesamt 67 Hektar umfassende Areal auf der Bahnhofshalbinsel Mittelmole betragen ca. 14,1 Millionen Euro. Derzeit wird das Gelände durch das kommunale Wohnungsunternehmen vorrangig als höchst lukrativer Parkplatz bewirtschaftet. Die ursprüngliche Verkehrsfunktion zwischen Bahnhof und einstigem Fährhafen soll durch den Neubau eines Wohngebietes (ca. 300 Wohnungen) endgültig abgelöst werden. Mit den Planungen hierfür wurde 2012 begonnen. Anhand eines nicht öffentlichen Gutachtens zur Standesicherheit der Fährbecken entschied die WIRO als neue Eigentümerin aus wirtschaftlichen Gründen das vollständige Verfüllen der Fährbecken sowie den Abbruch von Kaikanten und Molenfinger der historischen Trajektanlage.

Für deren Erhalt hatte sich die Anfang 2014 gegründete Bürgerinitiative „Interessengemeinschaft Alter Fährhafen Warnemünde“ mit dem Ideenkonzept „Conexeum“ engagiert. Dieses sah den Erhalt und die Wiederbelebung des ehemaligen Fährhafengeländes durch eine touristische Nutzungskonzeption für Einheimische und Gäste vor. Die von der WIRO beauftragten Abbrucharbeiten wurden im Dezember 2014 abgeschlossen. Seit Juni 2015 erinnern zwei Schautafeln am nördlichen Ende der verfüllten Fährbecken entlang eines Rundweges an die älteste deutsche Fährverbindung nach Skandinavien und die erste internationale Eisenbahnfährverbindung.

„Conexeum“ als Vision für weitsichtige Stadtentwicklung auf der Mittelmole

Trotz fragwürdigen Verlustes von historischem Fährbecken und zweier Fachwerkhäuser des Warnemünder Bahnhofsensembles auf der Mittelmole in 2014 bietet das Ideenangebot „Conexeum“ an die Stadtplaner bis heute eine visionäre Alternative zur bisherigen Forcierung der WIRO-Pläne.

Das „Zubetonieren“ der Warnemünder Mittelmole mit einem weiteren Neubaugebiet (ca. 300 WE) nützt einseitig WIRO-Geschäftsinteressen und droht Ortsbild samt Flair von Rostocks tourismusrelevantem Stadtteil nachhaltig zu zerstören. Daher setzt die Conexeum-Idee darauf, touristische und hafenwirtschaftliche Potentiale samt Einwohnerbelange miteinander zu verknüpfen. Laut Strukturkonzept Warnemünde war Wohnen ohnehin gar nicht bzw. nur nachrangig auf der Mittelmole vorgesehen. Schließlich gilt es,

die verschiedenen maritimen Nutzungsarten (Segelsport, Klein- und Kreuzschifffahrt, maritime Events wie Hansesail, Warnemünder Woche, Port Partys) zu stärken.

- Zu diesem Fazit gelangen auch jüngste Studien und Entwicklungen rund um diese Warnemünder Wasserkante. So berichtete der Sprecher der MV-Werften-Sprecher Stefan Sprunk auf der Ortsbeiratssitzung im Juli 2018 über die positive Unternehmensentwicklung: Hier sieht man keine Notwendigkeit wegen zusätzlicher Arbeitskräfte bei den MV-Werften in Warnemünde neue Wohngebiete zu erschließen („Wir reden von insgesamt 1.000 Mitarbeitern in Rostock, von denen 655 schon da sind und die übrigen eine Wohnung finden werden.“).
- Laut aktuellem Kreuzfahrtgutachten von CLP wird zudem dringend eine höhere Aufenthaltsqualität auf der Mittelmole und die Schaffung zusätzlicher touristischer Flächen empfohlen, um für Warnemünder und Gäste die Kreuzfahrtverträglichkeit gleichermaßen zu verbessern.
- Dementsprechend sieht der Gegenentwurf des „Conexeums“ zur bisherigen Planung die Schaffung eines breit gefächerten und saisonunabhängigen Angebotes aus Information, Unterhaltung, Gastronomie und Service als Anziehungspunkt für Touristen und Kreuzfahrer sowie Anwohner und Besucher aus der Region auf der Mittelmole vor.

Mehr Infos inkl. Visualisierung zum Konzept siehe

→ http://conexeum.de/images/konzept_faehrhafen_screen.pdf

Verfasser: IG Alter Fährhafen Warnemünde

Inspiration: <http://thebattery.org/>



KONZEPT

NEPTUN HOPPER

DESIGNED BY NEPTUN



Ziele

- Entlastung des Stadtverkehrs
- Ergänzung zum öffentlichen Personennahverkehr
- Erholung auf dem Wasser
- Keine lästige Parkplatzsuche, keine Parkgebühren
- Befahrung der Oberwarnow mit Schleusennutzung

Route	Auto	Hopper
Warnemünde – Speicherkai (AIDA)	15km – 25min	12km – 60min
IGA-Park – Überseehafen	6km (Tunnel) – 12min	1km – 6min
Neptunkante – Gehlsdorf	10km – 20min	1km – 6min
Groß Klein – Gehlsdorf Nord	8km (Tunnel) – 15min	4km – 20min
Fischereihafen – Gehlsdorf	11km – 25min	2km – 12min



Vorteile

- Den Fluss als Straße nutzen
- Innerstädtischer Verkehr ohne Auto
- Eine Hopper Flotte garantiert den individuellen Transfer
- Transferzeiten verkürzen



DESIGNED BY NEPTUN



Entwicklung der Bereiche um den Anleger und des Hinterlandes

- Anleger in modernem Design
- Innovative Infrastruktur
- Einladendes Entertainment
- Neue Tourismuskonzepte in der Innenstadt und am Stadtrandbereich entlang der Warnow
- Mitnahme von Fahrrädern, Kinderwagen und Rollstühlen
- Nutzung technischer Denkmäler wie die Mühlendammschleuse
- Schwimmender Ort für Konferenzen und Feste



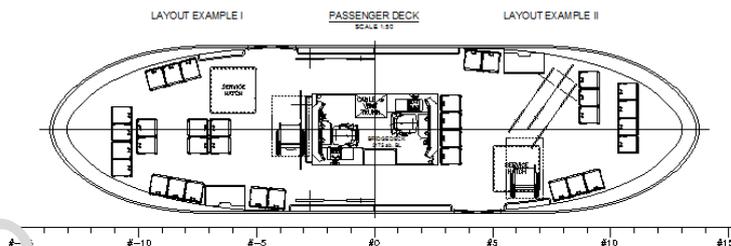
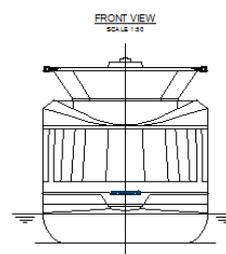
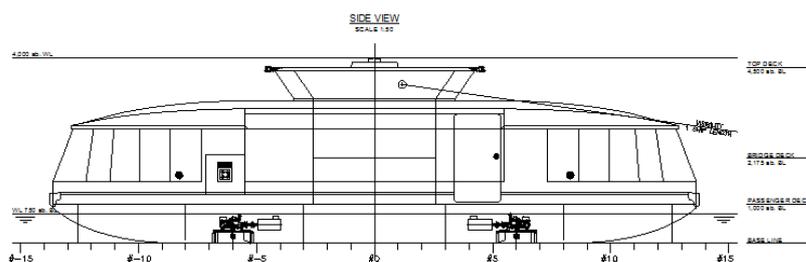


Im Sinne des Klimaschutzes und der Nutzung alternativer Energien wird das System „Neptun Hopper“ komplett auf Elektrobetrieb konzipiert. Dafür werden neueste Innovationen der Speichertechnologie, Software-Steuerung und maschinenbauliche Lösungen angewendet. Die Bezahlung der Gebühr, Buchungen und statistische Auswertungen erfolgen interaktiv über eine Systemsoftware. Das ermöglicht das sichere Navigieren des Hoppers mit nur einem Schiffsführer. Durch die innovative Anlegetechnologie bedarf es keines weiteren

Personals.

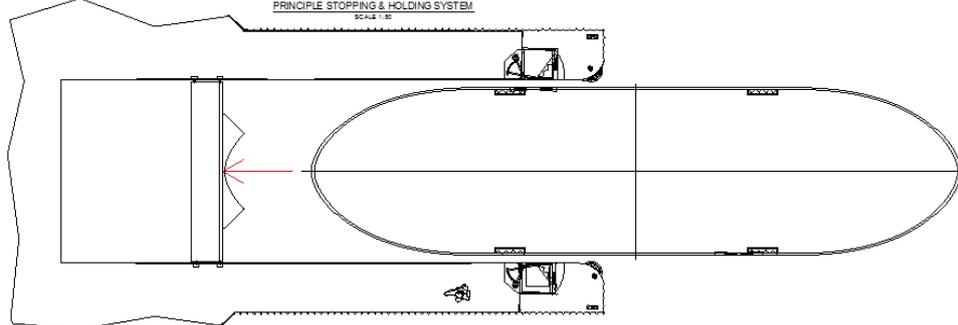
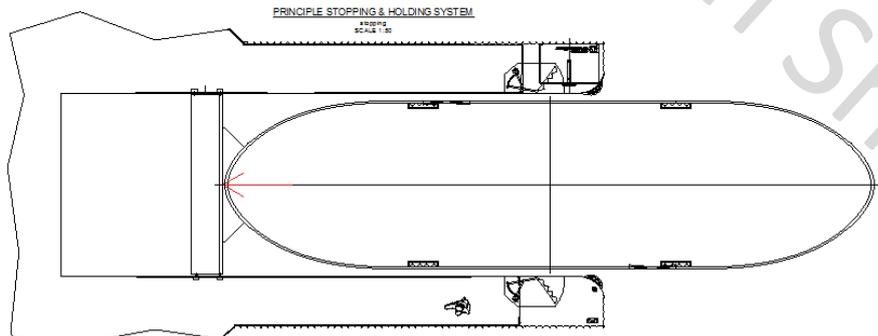
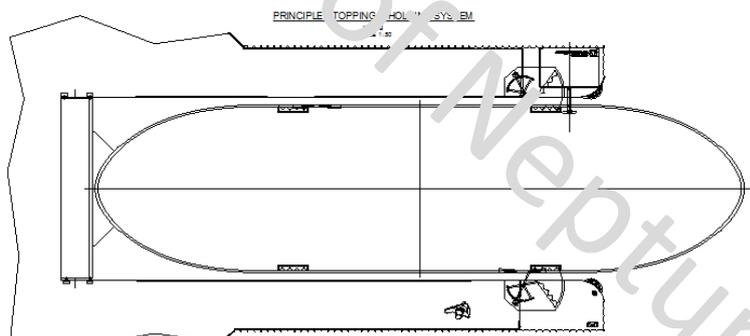
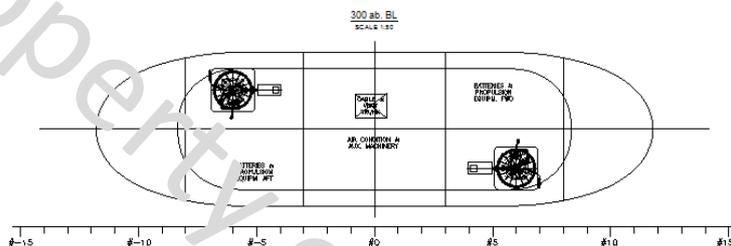
Die gezielte Positionierung der Hopper Flotte entsprechend der Stoßzeiten, durch Anmeldung über App, Internet, lokal und auf den Schiffen selbst ermöglicht eine wirtschaftliche Betrieb ohne Fahrplanzwang. Die Nutzer können somit ihre Flotte selber organisieren, die selbstlernend sich ständig optimiert.

GENERALPLAN



MAIN PARTICULARS:

LENGTH o.a.	16 m
LENGTH p.p.	15.1 m
WIDTH	4.2 m
DRAUGHT	0.75 m
Deadweight	6.5 t
Lightshipweight	25 t
Speed	6.5 kn



DESIGNED BY NEPTUN

HÄUFIG GESTELLTE FRAGEN



- **Wer wird das System bauen?**

Lokalen Firmen wird ermöglicht, sich für den Bau der Schiffe, der Anleger und der Infrastruktur zu bewerben. Das Konzept kann eine weltweite Produktplatzierung ermöglichen.

- **Wer wird das System betreiben?**

Lokale Firmen der See- und Hafenwirtschaft und des ÖPNV, Energieversorger oder private Investoren wird ermöglicht das Systems im Verbund zu betreiben.

- **Wer wird die landseitige Infrastruktur herrichten?**

Entsprechend der gewählten Anlegerbereiche sind die Kaistrukturen durch den jeweiligen Eigentümer der Liegenschaft herzurichten. Die Anpassung der landseitigen Infrastruktur wie Wege, P&R-Flächen und auch Landschaftsgestaltung sind durch die städtischen Behörden zu organisieren.

- **Wer wird die Fähren bedienen?**

Im ganzheitlichen Konzept sollte ein Betreiber das System bedienen, wobei auch die Möglichkeit besteht, dass die Schiffe im Charterbetrieb eingesetzt werden können und somit auch Teilhaber im Geschäftsmodell beteiligt sein können.

- **Sind Fördermittel für die Investitionsentscheidung notwendig?**

Das innovative Gesamtkonzept ist nicht vergleichbar

mit traditionellen Fährenkonzepten und beinhaltet in den technischen Anforderungen an Konstruktion, Bau und Betrieb ein wirtschaftliches Risiko, das unter dem zu erwartenden Nutzenaspekt für die Gesellschaft und Natur geteilt werden sollte. Je besser das Angebot, desto höher die Nachfrage: Entscheidend für die Wirtschaftlichkeit!

- **Werden erneuerbare Energien eingesetzt?**

Ja, das Konzept setzt voll auf den Einsatz von erneuerbaren Energien aus Wind und Solar. Zur positiven Energiebilanz tragen die Photovoltaikanlagen an den Anlegern und auf den Schiffen sowie die elektromechanische Dämpfungs- und Beschleunigungseinrichtung bei.

- **Wie hoch werden die Kosten?**

Das wird durch Kostenanalyse entsprechend der Potentialanalyse zu ermitteln sein. Doch es ist nicht zu erwarten, dass diese höher sein werden im Vergleich zu Straßeninstandhaltungskosten und sämtlich involvierter Infrastruktur bei Nicht-Nutzung der Ressource Fluss als Personen- Beförderungsstraße.

- **Wollen Sie auch den Fluss im Umland befahren?**

Ja, das Angebot soll diese Möglichkeit enthalten. Deshalb passen die Schiffe unter die jeweiligen Brücken und durch die sanierte Mühlendamm Schleuse.

DESIGNED BY NEPTUN

HÄUFIG GESTELLTE FRAGEN



- **Was kostet eine Passage?**

Das muss später im Verbund des ÖPNV definiert werden, doch der Preis sollte ansprechend sein und zur Nutzung einladen und nicht abschrecken. Wir sehen das optimistisch, da das Konzept auf bestmögliche Logistik, Energieeffizienz und landseitiger Nutzungsangebote optimiert ist. Gleichzeitig ergeben sich mit den Entertainment und App-Lösungen Möglichkeiten der Zusatzfinanzierung im Betreibermodell.

- **Wird es P&R – Parkplätze geben?**

Das ist an exponierten Anlegerstandorten natürlich zu empfehlen, wobei dort im Sinne der E-Mobilität auch Lademöglichkeiten für die Autos eingerichtet werden sollten. Diese P&R Plätze sollten bei Hopper – Nutzung im Finanzierungsmodell des Konzeptes bestenfalls kostenlos genutzt werden können, was für die Nutzung der Hopper und des Gesamtkonzeptes dienlich wäre und über die Bezahlungsfunktion der App organisiert werden kann. Mit einem „H“ gezeichnete Schnellradwege zu den Hopper-Stationen empfehlen wir ebenfalls, so wie Hinweise in Bus und Bahn sobald eine Hopper-Station sich als nächste Transport-Alternative anbietet.

- **Können Fahrräder und Rollstühle transportiert werden?**

Auf jeden Fall, das sollte Standard sein bei einem

Zukunftskonzept, bei dem die Nutzung des Fahrrades unterstützt wird und Menschen mit eingeschränkter Mobilität Verbindungen zu allen Stadtteilbereichen am Fluss ermöglicht werden soll.

- **Werden E- Ladestationen, WLAN, Gepäckfächer etc. angeboten?**

Natürlich sollte das bei einem solchen Zukunftsplan dazugehören.

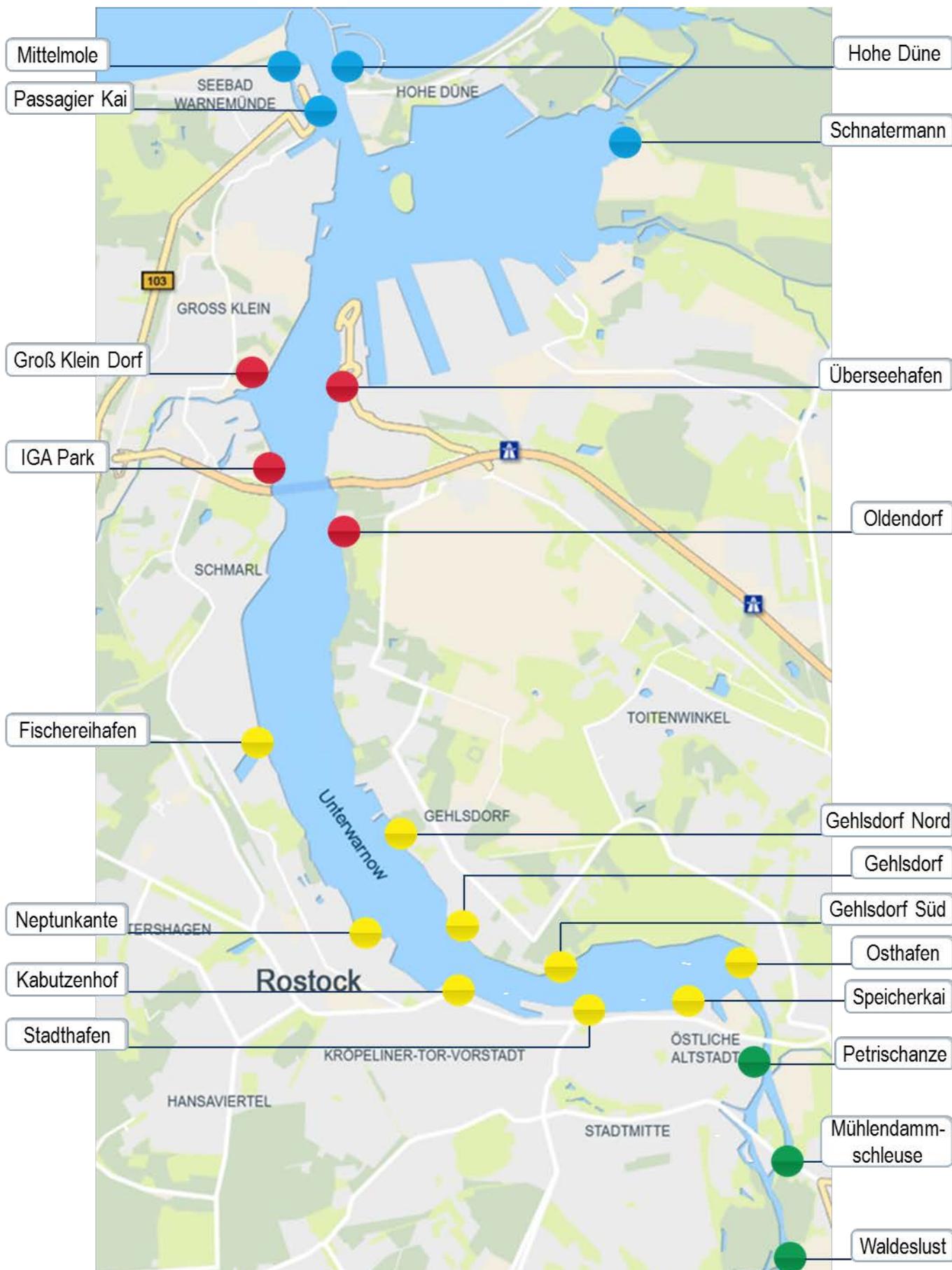
- **Können die Innenausstattungen geändert werden?**

Die Ausstattungen können austauschbar konstruiert werden, so dass einige Hopper auch für Feierlichkeiten oder Events variabel und individuell buchbar sind.

- **Gibt es verschieden Größen der Hopper?**

Das System kann konzipiert sein für Größen S; M; L; XL; XXL, entsprechend ausgestattet auf die Route, den Ort, die Distanz oder den Kundenkreis (Pendler-Einweg, Touristen-Langweg, Touristen HopOn-HopOff) Hier ist eine genaue Definition mit dem Betreiber zu tätigen, da die Schiffsgrößen Einfluss auf die Anlegergrößen haben. Für Rostock wird eine Größe empfohlen, damit alle U-Anleger baugleich sind und nur in engen Bereichen der Oberwarnow wird der Anleger klappbar sein.

NEPTUN HOPPER – MÖGLICHE HALTEPUNKTE



DESIGNED BY NEPTUN

Harald Arndt
Forschung und Entwicklung / Projektmanagement
h.arndt@neptun-germany.com

Geschäftsführung:

Gerald Hadaschik
Helge Sell
Stephan Merkel
Roland Gräber

Neptun Ship Design GmbH

Kurt-Dunkelmann-Straße 4
18057 Rostock, Germany

www.neptun-germany.com



Kanufreunde Rostocker Greif e.V.
Gaffelschonerweg 6
18055 Rostock
Tel.: 0381 / 4905114
Fax: 0381 / 2033923
E-Mail: info@kanufreunde.de

Rostock, den 12.11.2018

Statement zur Frage:

Wo sehen Sie Chancen und Risiken für die zukünftige Stadtentwicklung am Wasser - bezogen auf Ihr Tätigkeitsfeld und in Hinblick auf Bereiche wie Freizeit, Wohnen, Umwelt, Wirtschaft, Infrastruktur sowie Mobilität?

Als Sportverein im Allgemeinen und Kanuverein im Speziellen sind wir auf das Engste mit der Warnow verbunden und im höchsten Maße an der zukünftigen Stadtentwicklung am Wasser interessiert. Auf der Holzhalbinsel beheimatet, fühlen wir uns dem Herzen Rostocks zugehörig. Die Warnow spielt dabei die Hauptrolle. Das Wasser, das der Fluß führt ist unser Element. Im Laufe der Jahrzehnte konnten auf Ober- und Unterwarnow die Grundlagen zu sechs Olympiasiegen und über 30 Weltmeistertiteln gelegt werden. Als Nachfolgeverein der Rennsportsparte des SC "Empor" Rostock liegt unser Kerngeschäft in der Sichtung und Ausbildung hoffnungsvoller Jungkanuten. Die Unterwarnow bis zur Mühlendammschleuse gilt dabei unter Fachleuten als ausgezeichnetes Revier. Die sportliche und freizeitliche Nutzung des Flusses wird in Zukunft noch stärker zunehmen und die Rostocker Kanuvereine, die mittlerweile in Kooperation zusammenarbeiten, stützen dieses Begehren nach Wassersport. Ob Drachenbootsport, Stand-Up-Paddling, Wasserwandern, Kanu-Polo, oder Ocean-Sport? Alle Sparten werden in Rostock durchaus erfolgreich von den Vereinen angeboten.

Unser Tätigkeitsfeld erstreckt sich jedoch nicht nur auf den sportlichen Betrieb. Die Möglichkeit des Verleihs von Bootsmaterial für Touren bzw. die sportliche Nutzung hat Auswirkungen auf die touristische Nutzung des Raumes. Rostock von der Wasserseite zu erkunden, wird nach unserem Empfinden immer beliebter. Der Trend-Sport "Stand-Up-Paddling" hat sicheren Fuss gefasst und kann auf der Holzhalbinsel unter professioneller Anleitung betrieben werden. Das Angebot ist fast ganzjährig komplett ausgelastet. Die Angebote strahlen über die Bereiche Sport und Tourismus weiter ins Wohnen. Nach der Bebauung der Holzhalbinsel, des sogenannten "Warnow-Revieres", trat eine rege Interaktion mit den neuen Nachbarn zu Tage. Diese schlug sich nicht nur in den Mitgliederzahlen, sondern auch in dem Wunsch nach Partizipation nieder. Es zeigte sich, dass sportliche bzw. freizeitsportliche Angebote wichtiger werden, je mehr und schneller sich Wohnraum bzw. dessen Schaffung verdichtet. Die Menschen frequentieren die Warnow und ihre Ufer auf der Suche nach Erholung und Gesellschaft. Soziale und pädagogische Aspekte durch Kinder- und Jugendsport halten wir für ebenso elementar, wenn wir von Wohnqualität sprechen. Zwangsläufig, für den Großteil unserer Mitglieder sogar vordergründig, spielt die Natur eine wichtige Rolle. Dem Alltag auf der wunderschönen Warnow für einen kurzen Zeitraum zu entfliehen, halten wir für ein Qualitätsmerkmal der Stadt und ihrer Lage an eben diesem Strom und der Ostsee. Der Dualismus von Natur und Kultur tritt offen zu Tage und übt Reiz aus.

Wir würden eine engere Verbindung von wassersportlicher Nutzung und Kultur in der Großstadt begrüßen und hoffen, dass konkrete bauliche Planungen auch von der Wasserseite gedacht werden. Zudem bietet eine bauliche Entwicklung des Warnow-Ovals unzählige Möglichkeiten der Verknüpfung mit von uns benannten Entwicklungen. Die Möglichkeit von Sportregatten auf der Warnow, vor der neuen Kulisse des Stadthafens erscheint uns und sicher auch anderen Sport- und

Freizeitsporttreibenden sehr reizvoll. Daher wünschen wir uns die Möglichkeit zur Durchführung von Kanu bzw. Ruderregatten. Eine solche Strecke könnte auch anderweitig genutzt werden. Freiwasserschwimmwettkämpfe bzw. Triathlon, der so stark in Rostock ist, könnten zu Aushängeschildern Rostocks werden. Als Katastrophe würden wir die Einschränkung des Sportbetriebes auf der Ober- bzw. Unterwarnow einschätzen.

Für uns steht fest: **Rostock ist Wasserportstadt und paddelt.**

Wesentliche Argumente für Umwelt- und Naturschutz an der Unterwarnow aus der Sicht des NABU und der Naturschutzverbände

- Die Unterwarnow stellt das bei Weitem wichtigste Biotopverbundsystem der Hansestadt dar. Alle Naturschutzziele im Raum Rostock sind diesem räumlich und funktionell untergeordnet.
- Darüber hinaus stellt die Unterwarnow eine multifunktionale ökologische Verbindung der Ostsee mit großen Teilen des mecklenburgischen Hinterlandes dar und besitzt damit eine weitaus überregionale Bedeutung.
- Sie ist das einzige echte Lagunenästuar der Ostseeküste und ist damit auch international von hervorragender ökosystemarischer Bedeutung.
- Struktur, Vernetzung und ökologische Funktionen der Unterwarnow und ihrer Uferlandschaft sind in ihrer Gesamtheit ebenso vielfältig wie einzigartig und schon deshalb als Ganzes schützenswert. Dem Erhalt der sich daraus ableitenden Landschaftspotentiale muss vor allem mit Blick auf eine nachhaltige Stadtentwicklung ein zentraler Stellenwert zukommen.
- Trotz der bereits großflächigen anthropogenen Überformung und Überbauung von Uferabschnitten existieren noch viele naturnahe Flächen im Bereich der Unterwarnow und des Breitlings, die hochgradig schützenswert sind und Lebensraum vieler gefährdeter und vom Aussterben bedrohter Tier- und Pflanzenarten sind. Dieser Bestand ist unbedingt zu erhalten; eine Verkleinerung dieser Flächen ist ökologisch nicht vertretbar.
- Nicht zuletzt durch seinen größten Anlieger, die Hansestadt Rostock, mit ihren zahlreichen Nutzungsinteressen und dem sich daraus ableitenden zahllosen Umwelteinflüssen und zusätzlichem Gefahrenpotential, ist die Warnow der deutsche Fluss mit dem größten Einflusspotential auf die Qualität der Ostsee; damit hat Umweltschutz an der Unterwarnow noch einmal ein besonderes internationales Gewicht.
- Darüber hinaus sind bestimmte Umweltleistungen dieser Landschaft direkt von ihrer ökologischen Funktionsfähigkeit als naturnahes Ästuar abhängig, so vielfältige Funktionen zum Schutz von Klima, Boden und Wasser, aber auch bestimmte Nutzungspotentiale, z.B. Erholung, Forschung, Fischerei, etc. So besitzt die Unterwarnow eine überregionale Bedeutung als wichtiges Aufwuchsgebiet für den Ostseehering, dass nicht gefährdet werden darf.

HRD, 23. M. 2018

**Regionalverband
Mittleres Mecklenburg e.V.**
Hermannstraße 36
18055 Rostock
Telefon / Telefax
(03 81) 4 90 31 62

Statement Warnow-Forum am 23.11.2018

Bürgerinitiative Zukunft für Krummdorf e.V.

Vorstellung des Vereins:

Wir sind ein Zusammenschluss von Krummdorfern. Krummdorf ist ein Stadtdorf in der Nähe des Überseehafens, nordöstlich Rostocks. Unser Engagement zielt auf die Förderung der dörflichen Struktur und des Zusammenlebens in Krummdorf ab. Wir setzen uns für die Erhaltung und Verbesserung des Lebensumfeldes und den Erhalt der schutzwürdigen Flora und Fauna wie Uferzone, Kliff und der natürlichen Bewaldung an der Warnow und den Oldendorfer Tannen ein. Die Entwicklung der Bürgerdemokratie, die Zusammenarbeit mit Bürgerinnen und Bürgern, staatlichen und kommunalen Organen liegt uns ebenfalls am Herzen.

„Rostock – die grüne Stadt an der Warnow mit hohem Freizeit- und Erholungswert“ (Dr. Ing. Stefan Neubauer, Leiter des Amtes für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege der Hansestadt Rostock, www.ebn24.com, 2011)

Chancen für die Stadtentwicklung am Wasser:

- eine der letzten naturbelassenen Uferzonen an der Unterwarnow ist das Steilufer mit Kliff in Krummdorf (mit Schilfgürtel, Fledermausquartieren, Oldendorfer Tannen)
- Naherholung (Kleingärten, Schiffsanleger, vormals für Oldendorfer Fähre – heute geeignet für Anlegen von Fahrgastschiffen, von Anglern genutzt mit Bootszugang zur Warnow, evtl. geeignet bei Zick-Zack-Verkehr von Stadthafen über IGA-Gelände nach Warnemünde).
- Sportanlagen am Gehlsdorfer Ufer
- Entwicklungschancen und Werbung für Rostock als grüne Stadt am Wasser durch die Buga
- Wohnen stadtnah im Grünen möglich

Risiken für Warnow als erlebbaren Fluss:

- Bereits heute sind ca. 50 % der Uferzonen der Warnow belegt (Gewerbe/Industrie/Wohnbauten) mit dem „Rest“ sollte schonend umgegangen werden!
- Industrieansiedlungen mit Inanspruchnahme von Warnowkanten -> fragwürdig
- Lärmemissionen heute schon grenzwertig in einigen Bereichen nahe der Warnow! Weitere Ansiedlungen wären wohl nicht genehmigungsfähig (West- wie Ostufer)
- Fachkräftewerbung setzt attraktive Wohnstandorte mit hohem Freizeitwert und Naturangebote in der Nähe voraus!
- „Grüne Stadt am Wasser“ darf nicht torpediert werden

Bürgerinitiative Zukunft für Krummdorf e. V. , Vorsitzender: Dr. M. Reißmann, An den Oldendorfer Tannen 3, 18147 Rostock, Telefon: 0381/6752163

BUND-Gruppe Rostock, Wismarsche Str. 3, 18057 Rostock

Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland

Stadt Rostock
Matthias Horn
18055 Rostock

BUND-Gruppe Rostock
des BUND-Landesverbandes
Mecklenburg-Vorpommern e.V.

per Mail: Matthias.Horn@rostock.de

Susanne Schumacher
Wismarsche Str. 3
18057 Rostock

0176 21311985

Rostock, 22.02.2018

Betreff: BUND-Stellungnahmen zur stadtplanerischen Entwicklung *Rostocker Oval*

Sehr geehrter Herr Horn,

vielen Dank für die konstruktive Einbindung des BUND bei der bisherigen Planung.
Der BUND Rostock gibt dazu zum derzeitigen Zeitpunkt folgende Stellungnahme ab:

KERNFORDERUNGEN:

- Das Deponiegelände inklusive Uferbereich sowie das Gehlsdorfer Ufer sollten langfristig naturnah entwickelt werden. Es sollte Bürgern und Gästen als Naherholungsgebiet dienen, in dem heimische bzw. standortgerechte Bäume, Sträucher und Pflanzen ökologische und damit überlebenswichtige Funktionen für Mensch und Tier wahrnehmen können.
- Intensivere Nutzungen wie bspw. Leistungsschauen und Zierpflanzungen für eine BUGA sollten vorwiegend auf dem IGA-Gelände stattfinden.
- Der Stadthafen sollte entsiegelt und begrünt werden.
- Es muss ein attraktives Fuß- und Radwegenetz rund um die Warnow geschaffen werden. Eine Fußgänger - und Fahrradbrücke über die Warnow ist ein unverzichtbarer Bestandteil dieses Wegenetzes.
- Bauvorhaben in dem Bereich müssen beispielhaft energieeffizientes und ressourcenschonendes Bauen realisieren
- Wir fordern die Einrichtung eines Umweltbildungszentrums und von Umweltbildungsangeboten.

BUND-Gruppe Rostock im BUND-Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.
Anerkannter Naturschutzverband nach § 59 Bundesnaturschutzgesetz und § 3 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz
(UmwRG)

Spendenkonto: Sparkasse Mecklenburg-Schwerin (BLZ, 140 520 00) Konto-Nr. 37 003 3370
Kennwort: BUND Rostock

1. Naturschutz

Renaturierung: Zingelgraben und Hechtgraben sollten renaturiert und dauerhaft gesichert werden.

Schilfzonen sollten unbedingt erhalten werden. Hiervon ausgenommen werden kann das Ufer auf der Breite des neuen Quartiers "Bauhof". Das Ufer erlebbar bzw. begehbar zu machen ist natürlich sehr attraktiv, sollte jedoch naturverträglich über Stege oder kleinere Rasenbuchten umgesetzt werden. Es muss unbedingt vermieden werden, dass hier Autoverkehr, Parkplätze o.ä. den Uferbereich und den Weg am Ufer blockieren. Bei einer Seebühne oder Hausbooten wäre dies zu erwarten und würde auf Kosten weniger Nutzer bzw. weniger Tage diesen Bereich massiv entwerten.

Grünflächen sollten extensiv bewirtschaftet werden, um einheimische und standortgerechte Pflanzenarten zu fördern. Auf allen öffentlichen und privaten Grünflächen sollte auf Pestizide, künstliche Dünger und Streusalz verzichtet werden. Eine Begrünung mit mindestens 70% heimischen Baum-, Strauch- und Pflanzenarten sollte in Ausschreibungen und in B-Plänen festgesetzt werden. Statt Landschaftsrasen sollten auf neuen Grünflächen einheimische und standortgerechte Wildpflanzenmischungen (Kräuter & Gräser) aus dem Fachhandel (siehe u.a.: www.naturgarten.org) auf magerem Boden eingesät werden. Die Wiesen sollten maximal zweimal pro Jahr gemäht und anschließend abgeräumt werden. Wildpflanzen dienen nicht nur dem Insekten-, Vogel- und Fledermausschutz, sondern erhöhen die Attraktivität von Grünflächen und damit die Erholungsfunktion der Anwohner. Zudem ist diese Art der Pflege von Grünflächen zeitsparender und kostengünstiger.

Baumbestand: Alte Bäume sollten unbedingt erhalten werden. Ein alter Baum hat den zigfachen Wert eines jungen Baumes. Bsp.: Damit dieselbe Menge an Sauerstoff produziert, an Wasser gespeichert und an Staub- und Schadstoffen filtriert werden kann, wie dies eine 100-jährige Buche tut, müssten 5.400 (!) junge Buchen gepflanzt werden ([Meller Jahrbuch 2017](#))

Anpflanzungen: Stadtbäume sind nicht mehr nur zur Zierde, sondern aus klimatischen und ökologischen Gründen wertvoll. Bäume können bspw. eine beachtliche Menge an Feinstäuben entlang der viel befahrenen L22 aufnehmen. Neuanpflanzungen sollten aus einer Vielzahl von heimischen und standortgerechten Arten bestehen. Diese sind für die heimische Tierwelt nutzbar und gegen Krankheiten und Schädlinge widerstandsfähiger. Baumscheiben sollten anstatt mit Landschaftsrasen mit standortgerechten Wildpflanzen besetzt werden. Neben den schon genannten Vorteilen, wird die Verfügbarkeit von Luft und Wasser für den Baum durch die Wildblumenbaumscheibe erhöht.

In diesem Rahmen sollte auch das "grüne" Dreieck zwischen Petri- und Vorpommernbrücke deutlich um weitere heimische bzw. standortgerechte Bäume und Sträucher ergänzt werden. Die derzeitige Bepflanzung ist eher karg.

Grünachsen sollten ein zentraler Bestandteil der städtebaulichen Planung werden und im Rahmen des Rostocker Ovals beispielhaft umgesetzt werden.

Die Grünachsen sollten sich als naturnahe Grünstreifen mit attraktiven Fuß- und Radwegen durch die Stadt ziehen, insbesondere entlang der Warnow sowie von der Warnow durch die Wohngebiete bis ins Umland. So können sie eine attraktive Wegeführung für den Freizeit- und Alltagsverkehr anbieten und zu einem Biotopverbundsystem in unserer Stadt beitragen.

Es ist eine ausreichende Breite von mindestens 30 m anzustreben, möglichst mehr.

Auch die bereits vorhandene Grünachse unterhalb von Alt-Dierkow sollte über den Dierkower Damm und durch das neue Quartier "Bauhof" hin zum Wasser aufgegriffen und fortgesetzt werden.

2. Umweltbildung

An geeigneten Orten sollten Umweltbildungsangebote geschaffen werden, z.B.

- a) Natur- und Klimaerlebnispfade
- b) Naturerlebnisräume

Ein Umweltbildungszentrum sollte initiiert und bspw. im neuen Quartier "Bauhof" etabliert werden. Anfangs könnte es durch die DBU gefördert, langfristig aber über den städtischen Haushalt finanziert werden (z.B. drei Stellen plus Sachkosten). Vor allem für Schulklassen wäre ein Umweltbildungszentrum eine sinnvolle Ergänzung zu vorhandenen Museen/Theater. Als Zukunftsaufgaben sind im Bereich Umwelt-, Natur- und Klimaschutz dringend mehr Informations- und Bildungsangebote erforderlich. Das Umweltbildungszentrum sollte neben eigenen Angeboten auch Angebote von Firmen, Vereinen und anderen Institutionen vermitteln.

3. Bauweise

Neue Quartiere und Baugebiete rund um das Rostocker Oval sollten Vorbild für den höchsten energetischen Standard, bei der Nutzung ökologischer Baustoffe, bei einer effizienten Flächeninanspruchnahme und bei Modernem Wohnen sein.

Energetischer Standard: Rostock hat den Masterplan 100% Klimaschutz beschlossen und sich verpflichtet bis 2050 emissionsfrei zu sein. Das ist auch dringend notwendig. Wollen wir den Klimawandel beherrschbar und bezahlbar halten und unsere Lebensgrundlage erhalten, müssen wir spätestens 2050 weltweit bei Nullemission sein. Um dieses Ziel zumindest bei der Neubebauung vor Ort zu erreichen, müssen maximale Ressourceneffizienz, Energieeinsparung und die Nutzung erneuerbarer Energien in der Bauleitplanung verbindlich festgesetzt werden und über privatwirtschaftliche Verträge im Rahmen der Baugenehmigung umgesetzt werden.

Der Energieverbrauch der Gebäude muss von vornherein so gering wie nur möglich gehalten und Solarenergie optimal genutzt werden können. Die Ausrichtung und Form der Gebäude, Wärmedämmung und Verschattung sind dabei entscheidend. Eine aktive Beheizung der Gebäude sollte nicht mehr nötig sein. Der Anspruch sollten Plus-Energiequartiere bzw. -baugebiete sein. Gut geplant und ausgeführt ist diese Bauweise langfristig sogar wirtschaftlicher als die konventionelle. Städte wie Heidelberg und Ulm machen es längst vor.

Ökologisches Bauen: Die Nutzung ökologischer bzw. regionaler Baustoffe bei Dämmstoffen, Putzen, Farben/Lacke, Fussböden usw. sollte in B-Plänen festgesetzt und nach DGNB zertifiziert werden ([Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen](#)). Ökologische Baustoffe bestehen aus nachwachsenden Rohstoffen, sind energieeffizienter in der Herstellung und der Entsorgung, weisen teils bessere Werte bei Dämmung und Feuchteregulierung auf und verhindern Kopfschmerzen, Müdigkeit und Allergien. Die Entsorgung ist unproblematischer. Umwelt und Gesundheit werden geschont.

Flächensparendes Bauen: Gerade in Rostock ist angesichts der wachsenden Bevölkerung flächensparendes Bauen von großer Bedeutung und sollte in dem Gebiet beispielhaft umgesetzt werden. Die Gebäude sollten daher mehrgeschossig gebaut werden und aufzeigen, wie mit geringer Wohnfläche attraktives Wohnen ermöglicht

werden kann. Dazu gehören u.a. flächeneffiziente Grundrisse und die gemeinschaftliche Nutzung von Räumen, z.B. Gemeinschaftsräume, Werkstatträume o.ä., bis zum gemeinschaftlichen Wohnen in Wohnprojekten oder Wohngemeinschaften - auch für ältere Menschen.

Dachbegrünung / Fassadenbegrünung: Mit der Versiegelung von Flächen gehen wichtige klimatische Funktionen des Bodens verloren. B-Pläne sollten eine Dachneigung von maximal 15° und eine Begrünung von Dach und Fassade festsetzen. Verlorene Funktionen wie die des Temperatenausgleichs, der Schadstofffiltration und der Speicherung von Niederschlägen können so teilweise kompensiert werden. Dach- und Fassadengrün dient zudem der Energieeinsparung. Im Winter können 10% der Wärmeverluste und im Sommer eine Überhitzung des Dachraums vermieden werden. Gründächer verlängern außerdem die Lebensdauer von Dachabdichtungen und lassen sich mit Photovoltaik und Solarthermie gut kombinieren.

4. Beschaffung & Betrieb

Bei der Beschaffung von Bau- und Schmierstoffen, Wegematerial, Bänken und Spielzeuggestäten, aber auch von Papier, Geschirr, Textilien und Gartenzubehör sollte auf nachhaltige bzw. faire Materialien und Siegel geachtet werden. Somit kann vorbildlich für eine umwelt- und sozialverträgliche Umsetzung von Bauvorhaben, Gärtnern und Großveranstaltungen (auch im Hinblick auf die HanseSail) geworben werden.

5. Mobilität

Klimafreundliche und ressourcenschonende Mobilität sollte oberste Priorität bekommen. Straßen und Parkplätze sollten zugunsten von Fuß- und Radwegen reduziert werden. Der ÖPNV ergänzt den Fuß- und Radverkehr und erfährt so eine automatisch höhere Bedeutung. Besucherströme sollten von vornherein auf nachhaltige Verkehrsmittel gelenkt werden: ÖPNV, E-Shuttle-Services, Fahrradverleihe, Park&Ride, Bike&Ride u.ä.

6. Brücken

- a) Eine Brücke zwischen Gehlsdorf und dem Stadthafen für den Rad- und Fußverkehr ist aus unserer Sicht dringend erforderlich. Zum einen sollte damit der MIV deutlich reduziert werden können und die subventionierte Dieselfähre überflüssig machen. Eine Querung der Warnow ist dann permanent und flexibel möglich. Die Brückenköpfe sollten sowohl für den Längs- als auch für den Querverkehr ungehindert passierbar sein. Das scheint im Stadthafen mit dem Nadelöhr zwischen zwei neu geplanten Gebäuden schwierig. Daher sollte die Brücke hier am Christinenhafen Höhe Kanonsberg anknüpfen.
- b) Die Fortführung des Fuß- und Radweges ist auch unter der Petribrücke sinnvoll.

7. Stadthafen

Der Stadthafen sollte mit Bäumen und ggf. Sträuchern großzügig begrünt werden um die Aufenthaltsqualität v.a. für junge Familien und Senioren deutlich zu verbessern. Parkplatzflächen müssen zugunsten von Freizeitflächen und Stadtgrün entsiegelt werden. Ufernahe Flächen sind viel zu kostbar für Parkplätze! An geeigneten Stellen kann auch hier die Warnow erlebbarer gemacht werden (Treppen; Pontons, ggf. mit gastronomischer Bewirtschaftung). Der Rad- und Fußweg muss am Wasser entlanglaufen (Museumsbau

ggf. etwas zurücksetzen). Museums- und Sonderbau sollten maximal 3-geschossig sein, sonst ist der Verschattungseffekt zu groß.

8. Osthafen

Seebühne und Hausboote sehen wir in diesem Bereich sehr kritisch, da mit einer Bebauung direkt am bzw. auf dem Wasser entsprechende Infrastruktur nötig wird. Die Bebauung sollte stattdessen in Bereichen vorhandener Infrastruktur stattfinden, bspw. im Bereich der Warnowbrücke (Seebühne) bzw. im Stadthafen Höhe BSH (Hausboote). Eine Neubebauung auf den derzeitigen Gewerbeflächen sollte sich auf die östliche Seite des Rad- und Fußweges beschränken. Die westliche Seite des Weges sollte für den freien Blick und Zugang ins Grüne unbebaut bleiben. Das Quartier "Bauhof" sollte das höchste Maß an Energieeffizienz und Ökologischem Bauen vorweisen (s.o. Pkt. Bauweise). Eine Zugänglichkeit zur Warnow sollte auf diesen Bereich beschränkt bleiben. Das Quartier bietet sich für die Ansiedlung eines Umweltbildungszentrums an.

9. Deponiebereich

Der Deponiebereich bietet sich als große naturnahe Grünfläche an, die wichtige Funktionen für den Naturschutz, Klimaschutz und die Erholung übernehmen sollte. Die verschiedenen vorhandenen Lebensräume (sumpfig, feucht, trocken, mager, fett) sollten durch gezielte Anpflanzungen und Aussaaten hervorgehoben werden und in Teilen über Naturerlebnispfade erlebbar gemacht werden. Das Ufer sollte in diesem Bereich ebenso naturnah bleiben. Die Erlebbarkeit des Ufers/Wassers sollte allein über Stege mit Plattformen ermöglicht werden.

10. Kleingartenbereich

Innenverdichtung sollte stets einer Bebauung am Stadtrand vorgezogen werden. Angesichts des hohen Bedarfs an Wohnungen in Rostock ist für uns eine teilweise Bebauung der Kleingartenanlage vertretbar. Diese sollte ausschließlich entlang bereits vorhandener Infrastrukturen, sprich entlang der Straßen "Fährberg" und "Gehlsheimer Str." und in der von uns beschriebenen energieeffizienten und "grünen" Bauweise attraktiv umgesetzt werden. Der sich mittig befindende Park sollte als grüne Achse hin zur Warnow entwickelt und zugänglich gemacht werden. Verbleibende Kleingärten sollten auch hier naturnaher gestaltet und gepflegt werden. Das Ufer sollte hier sowie im Bereich der Yachtclubs stärker entsiegelt und begrünt werden. Fußgänger und Radfahrer sollten auch hier durchgängig und direkt am Wasser entlanggeführt werden.

11. Gehlsdorfer Ufer

Der alte Baumbestand am Gehlsdorfer Ufer ist unbedingt zu erhalten. Grünflächen sollten auch hier teilweise extensiviert werden. Auch dieser Bereich sollte ausschließlich mit heimischen bzw. standortgerechten Arten (Bäume, Sträucher, Kräuter & Gräser) ausgestattet sein bzw. nachgepflanzt/nachgesät werden. Zusätzliche Bänke und Spielgeräte erhöhen die Aufenthaltsqualität.

12. IGA-Gelände

Vorhandene Infrastrukturen wie Beete, Messehalle, Parkplätze und breite Wege sollten für die Zeit einer evtl. BUGA für Leistungsschauen und Zierpflanzen sowie zur Besucherlenkung genutzt werden. Anschließend sollte das IGA-Gelände als naturnaher Park rückgebaut und für eine teilweise Wohnbebauung entlang vorhandener Infrastrukturen (Seezeichenpfad, Hamburger Tor) herangezogen werden.

Leistungsschauen und Zierpflanzen: Wir fordern eine torffreie BUGA! Intakte Moore sind für den Klimaschutz essentiell! Der Abbau von Torf ist daher unverantwortlich! Torffreies Gärtnern sollte auf einer BUGA vorgelebt werden und zur Nachahmung bzw. Nutzung von Alternativen anregen.

Zierbeete mit exotischen Arten und hohem Pflegeaufwand (IGA-Gelände) sollten auf ein Minimum beschränkt und ohne Pestizide bzw. künstliche Dünger bewirtschaftet werden.

Naturnahe Gärten: Der Fokus sollte auf einheimische bzw. standortgerechte Arten gelegt werden (Deponiegelände). Hier sollte attraktiv und mit gutem Vorbild für naturnahe Gärten geworben werden!

Trends: Dach- und Fassadengärten bspw. im neuen Quartier bzw. neuen Baugebieten können das Thema "urban gardening" bzw. "Essbare Stadt" aufgreifen und vorleben.

Für die Berücksichtigung unserer Anregungen bedanken wir uns im Voraus.
Wir bitten um eine weitere intensive Beteiligung am Projekt.

Mit freundlichen Grüßen
Susanne Schumacher

Tel.: 0176 21311985

E-Mail: susanne.schumacher@bund.net

BUND (Bund für Umwelt & Naturschutz Deutschland) e.V.
Regionalgeschäftsstelle Rostock
Wismarsche Str. 3
18057 Rostock

E-Mail: info@bund-rostock.de

Internet: www.bund-rostock.de