

Aufgabenstellung
für eine Machbarkeitsstudie über die
Möglichkeit einer Wiederaufnahme des
touristischen Boots- und Schiffsverkehrs
zwischen Ober- und Unterwarnow ein-
schließlich einer touristischen Basisein-
richtung mit der Einbindung einer
funktionstüchtigen Mühlendammschleuse

Auftraggeber

Hansestadt Rostock
Der Oberbürgermeister

1 Rahmenbedingungen und Ziele der Ausschreibung

Die Warnow entspringt im Dorf Grebbin in der Nähe von Crivitz östlich von Schwerin und mündet bei Rostock in die Ostsee. Sie hat eine Länge von insgesamt 155 km, davon 143 km als Binnengewässer.

Der für den sanften Wassertourismus zu betrachtende Streckenabschnitt umfasst in Fließrichtung den gesamten Streckenabschnitt der Oberwarnow angefangen von dem Naturdorf 18249 Warnow OT Eickhoff, über die Stadt Bützow mit ihrem unlängst über EU-Fördermittel sanierten Hafen, über die Stadt Schwaan, den vielen Gemeinden des LK Rostock entlang der Oberwarnow, durch die noch unsanierte MDS, durch die über der Mühlendamm Schleuse neu errichtete Brücke am Mühlendamm, bis zur Unterwarnow nach Rostock.

Derzeit befinden sich bereits rund um die Warnow touristisch relevante Nutzungen bzw. gewerbliche Unternehmungen welche auf die Wassersportler und Touristen reflektieren. Die Gemeinden des Landkreises entlang der Warnow errichten entsprechende Anlegerstege und Rastplätze. Attraktive Ausflugsziele neben dem landschaftlich idyllischen Durchbruchstal der Warnow sind für die Wassersportler die an der Warnow liegenden Städte und Gemeinden. Die ursprüngliche Landschaft des Warnowtals lädt hier Wanderer, Radfahrer, Reiter aber vor allem viele Wasserwanderer in die Region ein. Sehenswürdigkeiten neben der Landschaft sind u. a. viele alte Gutshäuser, alte Ziegeleien, die Kunstmühle und die Künstlerkolonie der Stadt Schwaan und die städtebaulichen Potentiale einschließlich der Miniaturstadt in Bützow. Westlich der Warnow verläuft der Radfernweg (Nord-Südachse) Berlin - Kopenhagen, beidseitig davon der Radrundweg Warnowtal, die ihre Schnittpunkte wiederum in Schwaan und in Bützow finden und viele regionale und überregionale Gäste in die Region bzw. von oder zur Hansestadt Rostock, sowie von oder zur Kreisstadt Güstrow bringen. Weiterer Radwegeanknüpfungspunkte entstehen an der Mühlendamm Schleuse (siehe Uferkonzept) und in Papendorf z.B. künftige Warnowbrücke (Ost-West Achse). Interessant sind hier auch die künftigen touristischen Verknüpfungspunkte zwischen dem städtischen und ländlichen Radwegnetz in Verbindung mit kombinierten Wassertouren entlang der Warnow.

Die MDS (Mühlendamm Schleuse) verbindet die seit Jahrhunderten durch den Mühlendamm erfolgte Zweiteilung des Flusses in Ober- und Unterwarnow. Bereits im Mittelalter wurde am Mühlendamm ein Wehr zum Betrieb von Wassermühlen angelegt. Mit diesem Mühlendamm erfolgte eine Trennung des Flusses zwischen dem Süßwasser der Oberwarnow und dem mit dem Ostseewasser vermischten Brackwasser der Unterwarnow. Schiffbare Schleusen im Bereich des Mühlendamms gibt schon seit Jahrhunderten, wie die älteste bekannte Darstellung im „Wahren Geometrischen Grundriss der Stadt Rostock“ aus dem Jahre 1653 von Caspar Merian zeigt. Mitte des 19. Jahrhunderts wurde eine Wasserstraßenverbindung von Rostock über Bützow und Güstrow bis nach Berlin angedacht, was eine neue, größere Schiffsschleuse erforderlich machte. Sie sollte den Anfang dieser Schifffahrtsverbindung bilden. Der Bau der jetzigen Schleuse erfolgte dann von 1884 bis zur Fertigstellung am 01. September 1886. Sie ist damit eine der ältesten – weitgehend noch intakten – Schleusen in Mecklenburg-Vorpommern. Bis nach 1945 gab es über die Warnow einen umfangreichen Fracht-Schiffsverkehr, insbesondere zwischen Bützow, Schwaan und Rostock bis nach Warnemünde. Transportiert wurden vorwiegend Ziegel aus den Ziegeleien in Damm, Pölchow und Papendorf, Zuckerrüben für die Fabrik in Kassebohm sowie Torf und Kohle.

Auch mehrere Ausflugsdampfer fuhren bis in die 1980er Jahre zwischen Rostock, Kessin, Schwaan und Bützow. Nach 1950 gab es kaum noch Frachtkähne, der Hauptverkehr bestand aus kleinen Motor- und Freizeitbooten. Die Warnow entwickelte sich zu einem beliebten Zentrum des Wassersports. Dabei spielte die MDS eine zentrale Rolle. Besonders von den Wassersportvereinen an Ober- und Unterwarnow wurde die Schleuse regelmäßig genutzt.

Aufgrund der Trinkwassergewinnung der Hansestadt Rostock aus dem Oberflächenwasser der Warnow ist seit dem 01.01.1981 die Befahrung mit Motorbooten jeglicher Antriebsart in einem bestimmten Streckenabschnitt der Oberwarnow zw. Eisenbahnbrücke und der Stadt Schwaan nicht mehr erlaubt, was zwangsweise auch eine Reduzierung der Schleusungen und ein Einbruch des touristischen Freizeitverkehrs auf der Warnow nach sich zog.

Nach 1990 ist im Bereich der Oberwarnow eine deutliche Zunahme des sanften Wassertourismus zu verzeichnen. Die Statistik des Wasser- und Schifffahrtsamtes Stralsund über die Anzahl der Schleusungen und der geschleusten Freizeitboote für die Jahre 2000 – 2009 weist eine durchschnittliche Anzahl von 1.569 Schleusungen mit 3.480 Booten pro Jahr aus, davon die übergroße Anzahl von April bis September. Auf dem Abschnitt von Bützow nach Schwaan findet seit 2013 wieder kleintouristischer Schiffsverkehr mit einem elektrobetriebenen Ausflugsboot statt, welcher auf eine große Resonanz der Bevölkerung fällt.

Das „Landeswassertourismuskonzept Seen- und Flusslandschaft Mecklenburg-Vorpommern“ (2014 Seite 113 und 118) sieht für den Abschnitt Schwaan-Rostock auf der Warnow als Maßnahme die Ausweitung des Angebots der Fahrgastschiffahrt mit Elektrobooten, sowie die Schaffung der rechtlichen und technischen Voraussetzungen vor, dazu gehört auch eine funktionstüchtige MDS.

Auch aufgrund der positiven Erfahrungen und der stetigen Zunahme des sanften Gesundheits- und Wassertourismus mit muskelkraftbetriebenen Booten gibt es gegenwärtig Überlegungen, die touristische Erlebbarkeit im Rahmen der Ausdehnung der Befahrung der Warnow wieder bis in die Hansestadt Rostock inkl. der Mühlendammschleuse attraktiver zu gestalten, um so neben kleineren Booten des Breiten- und Leistungssports auch den größeren Booten (Kanurennsport, Drachenboot, Rudern, Outrigger, Wasserwandern) die gegenseitige Nutzung beider Warnowabschnitte zu gewährleisten. Dabei ist besonders hervorzuheben, dass eine zukünftige durchgehende Befahrbarkeit von der Oberwarnow bis in die Unterwarnow (mindestens bis zum Stadthafen) mit umweltfreundlichen Antriebsarten wünschenswert wäre, um die touristischen und Wasserwanderer- sowie vereinsportlichen Potentiale von und zur Hansestadt Rostock im Zuge der Durchfahrbarkeit der seit Oktober 2011 geschlossenen Mühlendamm-schleusenverbindung mit zu heben. Der vorhandene Küstentourismus soll hier eine künftige Verknüpfung mit dem Landesinneren, sanften Wassertourismus erfahren.

Aufgabenstellungen der Machbarkeitsstudie:

1. Es soll untersucht und belegt werden, ob eine durchgängige Schifffahrt zwischen der Stadt Bützow und der Hansestadt Rostock von allgemein öffentlichem Interesse und wirtschaftlich für die Region von Vorteil ist. Die touristischen Auswirkungen auf die Region insgesamt sollen die öffentliche Notwendigkeit und wirtschaftliche Machbarkeit einer solchen Wiederaufnahme der Verbindung zwischen Bützow und Rostock belegen.

- a. Die möglichen vertretbaren künftigen Antriebsarten für die motorisierte Befahrung des Oberwarnowbereiches in Verbindung mit der Unterwarnow sollen dabei Ergebnisoffen betrachtet und ihre Vor- und Nachteile bezüglich der Wechselwirkungen im Bereich der Oberwarnow dargestellt werden. Der Fokus der Untersuchung liegt dabei auf der Schiffbarkeit im Bereich der Oberwarnow oberhalb der Eisenbahnbrücke unter den vorhandenen naturschutz- und wasserrechtlichen Bedingungen, da die Schiffbarkeit im Bereich der Unterwarnow und der Oberwarnow bis zur Eisenbahnbrücke prinzipiell gegeben ist, lediglich durch die zzt. geschlossene, nicht verfügbare Mühlendammschleuse unterbrochen ist. Inwieweit die Oberflächenwassertrinkwassergewinnung noch heute ein Ausschlusskriterium unter Berücksichtigung künftiger umweltfreundlichen Antriebe und einer künftig möglichen Umstellung auf eine Grundwasserversorgung ist, sollte geprüft werden.
 - b. Unter welchen Rahmenbedingungen und Auflagen könnte die Machbarkeit der Schiffbarkeit auf dem bisher gesperrten Streckenabschnitt gewährleistet werden. Eine funktionsfähige MDS (Punkt 1) bildet dafür die Grundvoraussetzung zur Wiederaufnahme eines motorisierten Schiffsverkehrs mit umweltfreundlichen Antrieben.
2. Es soll untersucht und belegt werden, wie der Erhalt einer sanierten MDS als funktionsfähiges technisches Denkmal, gemäß den Maßgaben des Landesdenkmalschutzgesetzes, mit einer langfristig, tragfähigen und wirtschaftlichen Lösung gesichert werden kann
 - a. unter Einbeziehung der landseitigen Grundstücksnutzung der MDS für den Erhalt und den Ausbau des sanften Wassertourismus (nur muskelbetrieben Wassersport) einerseits in Verbindung mit dem Tourismus der Region insgesamt
 - b. dabei sind die im „Uferkonzept Oberwarnow der Hansestadt Rostock...“ und im „Integrierten Regionalen Entwicklungskonzept (IREK) Unteres Warnow-Tal“ gefassten Entwicklungspotentiale und Funktionen mit in die Betrachtung und Bewertung einzubeziehen, damit u.a. der derzeit stark geförderte Küstentourismus zugunsten von saisonverlängerten Maßnahmen auf die Sehenswürdigkeiten und Produkte im Hinterland gelenkt wird.
 - c. sowie unter Berücksichtigung der sich für eine funktionstüchtige Schleuse ergebenden Renaturierungsvorteile für den Fluss andererseits. Hier sind die Wechselwirkungen hinsichtlich der Schwerpunkte: Sedimentablagerungen, Fischwanderung, Wasserqualität, somit der Flora und Fauna insgesamt einzubeziehen, um die maßgeblichen günstigen Auswirkungen des Erhalts der MDS im Interesse der Öffentlichkeit für die Umwelt zu belegen.
3. Die Studie soll die Machbarkeit abschätzen und die möglichen Grundlagen erarbeiten für:
 - a. die finanzielle Förderung der Sanierung der MDS durch das Wirtschaftsministerium des Landes M-V

- b. die Beantragung der Wiederaufnahme einer motorisierten Schiffbarkeit auf dem bisher gesperrten Streckenabschnitt der Oberwarnow um eine Zulassung 34 Abs. 2 bis 4 BNatSchG zu erwirken

2 Allgemeine Ausschreibungsbedingungen

Die Ausschreibung erfolgt im Rahmen der öffentlichen Ausschreibung nach der Vergabe und Vertragsordnung für Leistungen (VOL/A). Die Allgemeinen Vertragsbedingungen (VOL/B) werden grundsätzlich zum Vertragsgegenstand gemacht.

Ausschreibungsunterlagen:

- diese Aufgabenstellung der Machbarkeitsstudie
- Wiederbelebung der Personenschifffahrt auf der Oberwarnow (Rostock-Schwaan) Umwelterheblichkeitsuntersuchung Umwelt Plan GmbH, Oktober 2001
- Expertise der Universität Rostock zur Warnowschifffahrt zwischen den Städten Schwaan und Bützow vom Oktober 2007
- „Uferkonzept der Hansestadt Rostock für die Planung, Gestaltung und Entwicklung der Uferzone im Bereich der Oberwarnow zwischen Fischerbruch, Mühlendamm und Bahndamm Rostock-Stralsund“ vom 06.05.2015, hier den Maßnahmebereich 10 - Bootshäuser / Grünraum mit Uferweg und Maßnahmebereich 13 (Schleuse und Wasserwanderrastplatz), (2014/BV/0233)
- Sachstandsbericht des STALU MM zur Warnowschifffahrt Rostock-Schwaan-Bützow 07/2015 v. 16.07.2015
- Dokumentation zur Mühlendammschleuse des Mühlendammschleuse e.V. v. 22. Februar 2016
- Integriertes Regionales Entwicklungskonzept „Unteres Warnowtal“ (IREK), Rad- und Freizeitkarte, 2007 erstellt durch PLAN AKZENT Rostock, Landschaftsarchitektin Elke Ringel - Dehmelstraße 4 in 18055 Rostock / mail@plan-akzent.de / www.plan-akzent.de

Bei Rechnungslegung des Auftragnehmers gilt ein Zahlungsziel von XX Wochen vereinbart.

Die Ausführungsfrist zur Erstellung der Machbarkeitsstudie beginnt am XX.XX.XXX und endet mit dem XX.XX.XXXX.

Folgende Akteure sind bei der Erstellung der Machbarkeitsstudie konsequent einzubinden:

Stadt Schwaan, Stadt Bützow, Hansestadt Rostock, Landkreis Rostock, Warnow-Wasser-Abwasserverband, Eurawasser Nord GmbH, Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg, gemeinnütziger Verein Mühlendammschleuse e.V, alle ortsbezogenen Umweltverbände, ggf. weitere Ministerien und Landesämter des Landes M-V, Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund

Die Ausschreibungsunterlagen enthalten alle Informationen, die zur Erstellung eines bedarfsgerechten Angebots erforderlich sind.

3 Inhalt und Gliederung der Machbarkeitsstudie

Teil 1: Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und öffentliches Interesse

Zielsetzung des ersten Teilbereiches der Machbarkeitsstudie ist die Betrachtung der langfristigen Wirtschaftlichkeit des Schleusenbetriebs inkl. der touristischen Nutzung des gesamten Areal im Umfeld der MDS eingebettet in die Tourismuskonzepte der Region (hier der Hansestadt Rostock und der Kommunen des Landkreises Rostock) in Verbindung mit dem zu fördernden sanften muskelbetriebenen Wassertourismus.

Weiterhin ist das autonome Erlebnispotential des funktionstüchtigen technischen Denkmals MDS, also ganz unabhängig von einem motorisierten Schiffsverkehr für Einheimische und Besucher darzustellen – vergleichbar etwa mit anderen technischen Denkmälern wie Mühlen, Dampfmaschinen, E-Schaltstationen, Ziegeleien usw..

Für den motorisierten Schiffsverkehr sollen zum einen Antriebsart, geeigneter Bootstyp und Verträglichkeit, sowie das öffentliche Interesse an der Wiederaufnahme eines solchen Schiffsverkehrs für den angestrebten Erweiterungsbereich auf der Oberwarnow herausgearbeitet werden.

Die Machbarkeit eines motorisierten Schiffsverkehrs soll den untersuchten naturschutzrechtlichen und wasserrechtlichen Bedingungen und möglichen Auflagen entsprechen.

Teil 2: Touristische Attraktivität

In diesem Teilbereich soll die touristische Attraktivität des neuen Angebotes der Schaffung einer touristischen Basis und einer motorisierten Fahrgastschiffahrt auf der Oberwarnow betrachtet werden. Eine Betrachtung der derzeitigen Angebote und der Beantwortung der Frage, wie der künftige Ausbau des Schleusengeländes und das erweiterte Angebot der Fahrgastschiffahrt entlang der Oberwarnow in Verbindung mit den bestehenden Angeboten ergänzen, abrunden und das bestehende Tourismuspotential der Region weiter fördern kann. Im Fokus stehen hierbei die Auswirkungen auf die potenzielle Erschließung bislang nicht genutzter oder nicht ausreichend genutzter Angebote und die Erschließung neuer Zielgruppen, beispielsweise Passagiere und Gäste aus dem nationalen und internationalen Kreuzfahrtsegment.

Außerdem sind die Ideen für die künftige Nutzung eines funktionstüchtigen, technischen Denkmals in Verbindung mit der Entwicklung des Schleusengeländes (Wasserbaumuseum, Wasserwanderrastplatz mit Einsatzstelle Boote, Sommergastronomie im Grünen, Fischrestaurant, Lage an einem Verkehrsknotenpunkt zw. Oberwarnow / Unterwarnow / Rad- und Fußwegenetz, Bundesstraße in Verbindung mit Parkplatzmöglichkeiten auf ihr touristisches Wertschöpfungspotenzial für die Region zu untersuchen.

Im Ergebnis soll veranschaulicht werden, welchen Mehrwert und welche Wertschöpfung diese Maßnahmen für die Region, seine Tourismuswirtschaft und einer noch herauszubildenden Marke „Warnowtal“ bringt bzw. es sind mögliche Entwicklungspotentiale aufzuzeigen und welche Maßnahmen dafür eingeleitet werden müssen.

Bei dieser Betrachtung soll das Entwicklungspotential weiterer entstehender neuer B-Plangebiete des Wohnungsbaus im unmittelbaren Umfeld der MDS (Weißes Kreuz, Alte Molkerei, Gewerbegebiet Kassebohm, Warnowniederung [ehem. Chemiehandel], Flussbad am Mühlendamm) und der Ausbau des Parkplatzes zwischen Schleuse und Wehr für Caravan Camper Berücksichtigung finden.

Teil 3: Naturschutzrechtliche und -fachliche Belange

Die Warnow befindet sich durchgehend zwischen Rostock und Bützow in einem FFH- und einem Vogelschutzgebiet (DE 2138-302 [Warnowtal mit kleinen Zuflüssen], DE 2137-401 [Warnowtal, Sternberger Seen und untere Mildenitz]). Bei der geplanten Befahrung der Warnow handelt es sich um ein Projekt im Sinne des § 34 BNatSchG, das nach Abs. 1 vor seiner Zulassung und Durchführung auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen zu prüfen ist.

Weiterhin ist für die Eröffnung eines Schiffsverkehrs auf der Warnow zwischen der Stadt Schwaan und der Hansestadt Rostock die Erteilung einer Befreiung von den Verboten der für diesen Bereich geltenden Schutzgebietsverordnung erforderlich. Eine Ausnahmegenehmigung kann erteilt werden, wenn der Schutzzweck nicht gefährdet wird oder überwiegende Gründe des Allgemeinwohls dies erfordern (§ 52 Abs. 1 Satz 2 WHG). Als Ausgangslage sind die bereits vorliegenden Studien (Wiederbelebung der Personenschiffahrt auf der Oberwarnow Rostock-Schwaan Umwelterheblichkeitsuntersuchung Umwelt Plan GmbH, Oktober 2001; Expertise zur Warnowschiffahrt zwischen Schwaan und Bützow, Oktober 2007) zu verwenden. Es ist zu prüfen, ob diese Studien die Grundlage der Machbarkeitsstudie bilden können.

Gegebenenfalls sind die Ergebnisse zu aktualisieren und weiterführend auszuarbeiten.

Die Machbarkeitsstudie soll soweit möglich, die Erfolgsaussichten für eine Verträglichkeitsprüfung abschätzen und diejenigen Unterlagen benennen, die beizubringen sind, um eine Prüfung der Zulässigkeit nach § 34 Abs. 2 bis 4 BNatSchG durchführen zu können.