

<p>Beschlussvorlage</p> <p>Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft</p> <p>Federführendes Amt: Hafen- und Seemannsamt</p> <p>Beteiligte Ämter: Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Kämmereiamt Zentrale Steuerung</p>	<p>Datum: 10.01.2019</p> <p>fed. Senator/-in: S 2, Dr. Chris Müller-von Wrycz Rekowski</p> <p>bet. Senator/-in:</p> <p>bet. Senator/-in:</p>																								
<p>Beschluss zur weiteren Verfahrensweise zur Übertragung des Eigentums der denkmalgeschützten Mühlendammschleuse vom Besitz des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes an die Hanse- und Universitätsstadt Rostock</p>																									
<p>Beratungsfolge:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>14.02.2019</td> <td>Liegenschafts- und Vergabeausschuss</td> <td>Vorberatung</td> </tr> <tr> <td>20.02.2019</td> <td>Ortsbeirat Stadtmitte (14)</td> <td>Vorberatung</td> </tr> <tr> <td>21.02.2019</td> <td>Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung</td> <td>Vorberatung</td> </tr> <tr> <td>21.02.2019</td> <td>Bau- und Planungsausschuss</td> <td>Vorberatung</td> </tr> <tr> <td>27.02.2019</td> <td>Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus</td> <td>Vorberatung</td> </tr> <tr> <td>05.03.2019</td> <td>Ortsbeirat Brinckmansdorf (15)</td> <td>Vorberatung</td> </tr> <tr> <td>06.03.2019</td> <td>Bürgerschaft</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	14.02.2019	Liegenschafts- und Vergabeausschuss	Vorberatung	20.02.2019	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Vorberatung	21.02.2019	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Vorberatung	21.02.2019	Bau- und Planungsausschuss	Vorberatung	27.02.2019	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Vorberatung	05.03.2019	Ortsbeirat Brinckmansdorf (15)	Vorberatung	06.03.2019	Bürgerschaft	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit																							
14.02.2019	Liegenschafts- und Vergabeausschuss	Vorberatung																							
20.02.2019	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Vorberatung																							
21.02.2019	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Vorberatung																							
21.02.2019	Bau- und Planungsausschuss	Vorberatung																							
27.02.2019	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Vorberatung																							
05.03.2019	Ortsbeirat Brinckmansdorf (15)	Vorberatung																							
06.03.2019	Bürgerschaft	Entscheidung																							

Beschlussvorschlag:

Auf Basis der Machbarkeitsstudie „Machbarkeitsstudie über die Möglichkeit einer Wiederaufnahme des touristischen Boots- und Schiffsverkehrs zwischen Ober- und Unterwarnow einschließlich einer touristischen Basiseinrichtung mit der Einbindung einer funktionstüchtigen Mühlendammschleuse (MDS)“ beschließt die Bürgerschaft folgende Vorgehensweise:

- a) das Einvernehmen zwischen dem Bund (Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA)), dem Land M-V und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur Übertragung einer instandgesetzten Mühlendammschleuse sowie des umliegenden Schleusengeländes samt Immobilien herbeizuführen (Beschluss Nr. 2015/AN/1191),
- b) eine Absicherung und Bestätigung der bisherigen finanziellen Verhandlungsergebnisse mit dem WSA (Kostenbeteiligung etc.) an den Bau- und Planungskosten,
- c) die zielführende weitere Untersuchung und Bewertung der Varianten zur Erstellung einer abgestimmten Ausbauvariante (Rahmenparameter festlegen etc.),
- d) die Ausschreibung und Vergabe von Planungsleistungen und Weiterentwicklung der Vorzugsvariante / abgestimmten Ausbauvariante,

- e) die Einwerbung von Landesfördermitteln für Planungs- und Ingenieurleistungen sowie Bauleistungen für den Umbau / den Ersatzneubau der Mühlendammschleuse als erlebbares und funktionsfähiges Denkmal entsprechend der Machbarkeitsstudie sowie der im Vorfeld abgestimmten Vorzugsvariante / Ausbauvariante,
- f) Entwicklung und Umsetzung eines touristischen Nutzungskonzeptes auf der Basis des Uferkonzeptes Oberwarnow, Maßnahmebereich (MB) 13 und der Machbarkeitsstudie MDS.

Beschlussvorschriften:

§ 22 KV M-V

§ 56 KV M-V

Hauptsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock § 4 (2); 5; 6

bereits gefasste Beschlüsse: keine

Sachverhalt:

Im Vorfeld erfolgte eine enge Zusammenarbeit zwischen dem Hafen- und Seemannsamt und dem Verein Mühlendammschleuse e. V. bei der Ausgestaltung der Beschlussvorlage. Die Ergebnisse wurden mittels einer Synopse dargestellt. Anschließend erfolgte nach Klärung des Sachverhaltes eine Stellungnahme vom Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft zu den in der Synopse dargestellten Inhalten und Abweichungen zum Amtsentwurf. Diese Erkenntnisse wurden eingearbeitet.

Die in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie zur Mühlendammschleuse (MDS) wurde Ende des Jahres 2018 zum Abschluss gebracht. In regelmäßigen Abständen fanden Arbeitstreffen mit stetiger Beteiligung von Ämtern und Vereinen statt.

Folgende Institutionen wurden zu den Arbeitstreffen / Arbeitskreisen eingeladen:

- Verein Mühlendammschleuse e.V.,
- Amt für Stadtgrün; Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft; Amt für Umweltschutz; Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock,
- Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg,
- Tourismuszentrale Rostock,
- Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund (WSA Stralsund).

Ergänzend wurden der Ortsbeirat Stadtmitte (14) (am 12.09.2018); der Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung (am 04.10.2018); die Bürgerschaft (am 17.10.2018) sowie der Kulturausschuss (am 18.10.2018) anhand einer Informationsvorlage (Nr. 2018/IV/3966) und (2018/IV/4000 (Ergänzung)) über den Sachstand zur Machbarkeitsstudie MDS informiert.

Zusätzlich erfolgten Gespräche mit dem WSA-Stralsund bezüglich der Übernahme der Mühlendammschleuse, welche auch im Gesamtkonzept zur Übernahme der Wasserstraße (Warnow) von Geinitzbrücke bis zur Trennlinie Fähranleger Kabutzenhof und Fähranleger Gehlsdorf enthalten ist. Eine Übertragung des Eigentums kann nur vom Bund an das Land und anschließend an die Hanse- und Universitätsstadt erfolgen.

Die Studie sollte eine Entscheidung herbeiführen, inwieweit es sich wirtschaftlich trägt, einen Schleusenbetrieb in das touristische Gesamtkonzept der Warnowschifffahrt einzuordnen.

Folgende drei Varianten wurden in Zusammenarbeit mit den Trägern öffentlicher Belange erarbeitet und im Rahmen der Machbarkeitsstudie miteinander verglichen:

Ausbauvariante I Instandsetzung (automatischer Schleusenbetrieb)

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none">• uneingeschränkte Nutzungsmöglichkeit für die muskelbetriebene Sport- und Freizeitschiffahrt• motorisierte, auch größere Boote bzw. Fahrgastschiffe können die Schleuse nutzen (nur bis Bahnbrücke)• ein Mehrwert für die Fahrgastschiffahrt ist gegeben, aber aufgrund von Befahrungsrestriktionen nicht zu überschätzen (Höhenbegrenzung)• größtmögliche Schleusenkapazität• Erlebbarkeit der historischen Schleuse durch Bau eines Sichtfensters (direkter Blick auf die historische Schleuse) für Besucher	<ul style="list-style-type: none">• kein Vorhafen unterhalb der Schleuse, d.h. dort auch keine zusätzliche Aufenthaltsqualität• höhere Investitionskosten als Variante II• höherer Erhaltungsaufwand sowie höhere Betriebskosten

Ausbauvariante II Sportbootbetrieb (manueller Schleusenbetrieb)

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none">• geringere Investitionskosten gegenüber Variante I• manueller Schleusenbetrieb führt zu geringeren laufenden Kosten als die automatische Schleusung der Variante I• Erlebbarkeit der historischen Schleuse durch Bau eines Sichtfensters (direkter Blick auf die historische Schleuse) für Besucher• Schleusen-Überquerung an zwei Stellen, Steigerung der Verweildauer und der Attraktivität der Schleuse als Besucherziel• kürzere Schleusenammerlänge, hierdurch Bau eines Vorhafens unterhalb der Schleuse möglich. Dort kann die direkte Möglichkeit eines unmittelbaren Wasserzuganges entstehen. Dieses führt zu einer Steigerung der Attraktivität der MDS, z.B. als Picknick Ausflugsziel	<ul style="list-style-type: none">• kleinere Abmessungen der Schleusenammer. Daher gegenüber Ausbauvariante I begrenzte Passage für größere Boote oder Fahrgastschiffe zusätzlich zur Höhenbegrenzung (Nutzung nur bis Höhe Bahnbrücke möglich)

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none">• geringste Ausbaukosten• geringste wiederkehrende Folgekosten im Vergleich zu Ausbauvariante I und II	<ul style="list-style-type: none">• keine Schleusenfunktion• Boots-Schleppliftbetrieb (muskelbetriebene Sportboote) und Fischtreppe ohne touristisches Entwicklungspotenzial• kein Ausflugsziel, keine Erlebbarkeit der MDS als lebendiges Denkmal• dauerhaft keine Boots- oder Fahrgastschiffahrt im (beschränkten) Schleusenoberwasserbereich der Warnow möglich• keine Freisetzung touristischer Nutzen und Synergien

Im Zuge der Erstellung wurden verschiedene technische Untersuchungen, Planungen und Analysen erarbeitet und abschließend in einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung miteinander verglichen und ausgewertet. Die getroffenen Annahmen sowie daraus gezogene Schlüsse können der Machbarkeitsstudie entnommen werden; siehe Anlage Informationsvorlage (Nr. 2018/IV/3966) und (2018/IV/4000 (Ergänzung)).

Die Aspekte des Denkmalschutzes (die Schleuse steht unter Denkmalschutz), des Naturschutzes (die Oberwarnow ist Naturschutzgebiet), des Wasserschutzes (die Warnow ist Trinkwassereinzugsgebiet) und die touristisch-wirtschaftlichen Aspekte standen im Mittelpunkt.

Im Zuge der Untersuchung des touristischen Potentials der MDS wurden auch touristische Nutzungen wie Paddeln u. Rudern, Fahrgastschiffahrt, Fahrradtourismus etc. auf der Oberwarnow untersucht. Die Analyse der Zielgruppen und Potentiale zeigte, dass keine erfolgsversprechenden Ansatzpunkte zur Förderung des Tourismus an der Warnow mit einem besonderen Angebot am Standort MDS bestehen.

Es wurde aber auch aufgezeigt, dass andere Zielgruppen für touristische Angebote bereitstehen und erfolgreich angesprochen werden können. Es wird davon ausgegangen, dass eine touristische Nutzung am Standort MDS, auch trotz der vorherrschenden Rahmenbedingungen und Restriktionen (Lage in der Trinkwasserschutzzone II), grundsätzlich möglich bzw. nicht ausgeschlossen ist.

Die Praxis zeigt, dass eine intensive Freizeitnutzung in unmittelbarer Umgebung stattfindet.

Im Fazit der Machbarkeitsstudie unter Einbeziehung aller betrachteten Aspekte (Denkmalschutz, Naturschutz, Wasserschutz und die touristisch-wirtschaftlichen Aspekte), wird durch den Gutachter empfohlen, eine zielführende Weiterentwicklung der Varianten zur Erstellung einer abgestimmten Vorzugsvariante in Verbindung mit dem touristischen Konzept der Entwicklung der MDS zum Erlebnis-Standort, unter Einbeziehung in die künftigen Tourismuskonzepte „Grüne Stadt am Wasser“ und „Fahrradtourismus“, zu realisieren. Damit wird nicht nur eine angemessene touristische Nachfrage am Standort MDS erzielt, sondern auch ein relevanter Beitrag zur Förderung des Tourismus in Rostock und Umgebung erreicht.

Im Zuge der weiteren Bearbeitung und in Erwartung eines positiven Beschlusses wird durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock der Antrag auf Gewährung von Landesfördermitteln für Investitionen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Infrastruktur gestellt.

Finanzielle Auswirkungen:

Da zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Planungen vorliegen, kann eine Abschätzung mittels konkreten Zahlen für die finanziellen Mittel / Auswirkungen nicht vorgenommen werden. Mit Sicherheit kann aber gesagt werden, dass bei einer Übertragung der Schleuse Folgekosten auf die Hanse- und Universitätsstadt zukommen werden. Wenn diesbezüglich mehr Informationen vorliegen, werden diese in einer gesonderten / abschließenden Beschlussvorlage der Bürgerschaft zur erneuten Abstimmung vorgelegt.

Der Machbarkeitsstudie können Annahmen zu den möglichen finanziellen Auswirkungen entnommen werden. Es wird aber ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die verwendeten Zahlen auf Annahmen beruhen und für eine Budgetierung nicht geeignet sind (keine belastbaren Zahlen).

Gegenwärtig wurde durch das WSA-Stralsund signalisiert, dass eine vollständig instandgesetzte Schleuse nicht an die Hanse- und Universitätsstadt Rostock übergeben werden kann. Folgende zwei Varianten werden durch das WSA in Betracht gezogen:

Variante 1: 100% Kostenübernahme bei Verfüllung der MDS (entspricht der Ausbauvariante III der Machbarkeitsstudie)

--> Dies widerspricht aber dem in der Bürgerschaft angenommenen Beschluss (Beschluss Nr.: 2015/AN/1191) zum Erhalt der MDS

Variante 2: 50%ige Kostenbeteiligung an den Bau- und Planungskosten

Nachfolgend eine Zusammenstellung der mögl. finanziellen Auswirkungen:

Teilhaushalt: 83

Investition

- Investitionszuwendungen aus Fördermitteln;
- mögl. Investitionszuwendungen des Wasser- und Schifffahrtsamtes (Beteiligung an den Kosten - verhandelbar);
- Planungsleistungen (Teile der VP, GP, AP);
- Auszahlung für Baumaßnahme (Herstellungskosten)

Aufwendungen

- Aufwendungen für die Unterhaltung von Hafenanlagen u. Wasserstraßen;
- Aufwendungen für die Unterhaltung der Grundstücke und baulichen Anlagen (Beräumung etc.);
- Aufwendungen für die Unterhaltung mit den Gebäuden und Grundstücken verbundenen technischen Anlagen (Verkehrssicherungspflichten etc.);
- Planungsleistungen (EP, Teile der VP);
- Vergütung einschließlich Reisekosten an Sachverständige (Gutachten etc.)

Teilhaushalt: 62

- Kosten für den Erwerb des umliegenden Schleusengeländes samt Immobilien
--> Ein Erwerb der angrenzenden Grundstücke und Liegenschaften hat den Vorteil, dass für spätere Planungen jeglicher Art (Bsp.: späteres touristisches Nutzungskonzept) benötigte Flächen zur Verfügung stehen (späterer Kauf teuer und kompliziert)
- Nebenkosten (Grunderwerbssteuer, Notar- und Vermessungskosten etc.)

Bezug zum zuletzt beschlossenen Haushaltssicherungskonzept: keiner

Roland Methling

Anlagen:

- Synopse Beschlussvorlage Mühlendammschleuse