

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft fed. Senator/-in: S 2 - Finanzen, Digitalisierung und Ordnung Federführendes Amt: Hafen- und Seemannsamt	Beteiligt: Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Tiefbauamt Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen Amt für Umwelt- und Klimaschutz Eigenbetrieb TZR & W	
Beschluss zur weiteren Verfahrensweise zur Übertragung des Eigentums der denkmalgeschützten Mühlendamm Schleuse vom Besitz des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes an die Hanse- und Universitätsstadt Rostock		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
15.12.2022	Kulturausschuss	Empfehlung
03.01.2023	Ortsbeirat Brinckmansdorf (15)	Empfehlung
11.01.2023	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Empfehlung
12.01.2023	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
07.02.2023	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung
22.02.2023	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Die Bürgerschaft beschließt, dass die Bootsschleusenanlage Rostock am Mühlendamm sowie das umliegende Schleusengelände samt Immobilien im Eigentum und in der Unterhaltungslast der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, verbleibt und eine Übertragung an die Hanse- und Universitätsstadt Rostock nicht erfolgt.
2. Der Beschluss der Bürgerschaft Nr. 2019/BV/4320 vom 06.03.2019 wird aufgehoben.

Beschlussvorschriften: § 22 (2) Kommunalverfassung M-V

bereits gefasste Beschlüsse: Nr. 2019/BV/4320 der Bürgerschaft vom 06.03.2019

Sachverhalt:

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat gemäß dem Beschluss der Rostocker Bürgerschaft Nr. 2019/BV/4320 in der Sitzung am 6. März 2019 eine Machbarkeitsuntersuchung für eine Entscheidung zur Übernahme des Eigentums an der denkmalgeschützten Mühlendamm Schleuse auf der Grundlage einer zielgeführten Untersuchung und Bewertung der Varianten zur Erstellung einer abgestimmten Ausbauvariante in Auftrag gegeben.

In der Machbarkeitsuntersuchung zur Bootsschleusenanlage am Mühlendamm wird nicht nur die planerisch-technische Machbarkeit der Alternativen und Varianten nach fachlichen und öffentlichen Aspekten geprüft, sondern darüber hinaus auch wirtschaftliche Fragen der Realisierung und des Aufwands aufgezeigt und in Bezug auf die zu betrachtenden Schutzgüter bewertet. Die möglichen Lösungsansätze werden hinsichtlich ihrer Durchführbarkeit beurteilt / analysiert. Erfolgsaussichten werden abgeschätzt und Risiken werden identifiziert.

Die Aufgabenstellung für das Planungskonzept mit Einzelheiten der vier zu untersuchenden Varianten und die vorgesehenen Untersuchungs- und Bewertungskriterien wurden mit dem Mühlendammschleuse e.V. im Rahmen der Grundlagenermittlung und Voruntersuchung abgestimmt.

Untersucht werden folgende Varianten:

Variante 0 - Instandsetzung [Variante laut Bürgerschaftsbeschluss 2019/BV/4320]

Variante 1 - Bestandssanierung mit Stahlbetontrog

Variante 2 - Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen

Variante 3 - Verfüllung mit Bootsschleppe

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Ostsee wurde über den jeweils aktuellen Planungsstand informiert. Mit der Zusendung von Zwischenständen zu der Machbarkeitsuntersuchung wurde um eine Rückmeldung bezüglich der Ergebnisse gebeten. Die durch das WSA Ostsee gegebenen Hinweise fanden bei den weitergehenden Planungen und der abschließenden Überarbeitung der Unterlage Berücksichtigung.

Die Machbarkeitsuntersuchung (Stand: 25.05.2022) mit aufgezeigten und geprüften Rahmenbedingungen und finanziellen Auswirkungen bei den vier untersuchten Varianten zur Option der Übernahme der Bootsschleusenanlage Rostock, liegt nun vor und ist als Anlage 1 beigelegt. Es wurden neben *erheblichen finanziellen* Auswirkungen auch *erhebliche genehmigungsrechtliche* Unwägbarkeiten festgestellt. Eine allgemein verständliche Zusammenfassung wurde mit der Anlage 2 durch die Verwaltung ergänzend erarbeitet.

Im Zuge einer durchgeführten nicht-förmlichen Öffentlichkeitsbeteiligung erhielten die zu beteiligenden Träger öffentlicher Belange (TÖB), Verbände und Vereine die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung zu dem Vorhaben mit der Bitte um Abgabe einer Stellungnahme.

Die beteiligten Behörden des Landes Mecklenburg-Vorpommern, die Fachämter der Stadtverwaltung, die Verbände und die Vereine haben die vorliegende Machbarkeitsuntersuchung hinsichtlich der von ihnen zu vertretenden öffentlichen oder privatrechtlichen Belange, die durch das Vorhaben berührt werden, geprüft und hierzu eine Stellungnahme abgeben. Seitens des WSA Ostsee lag bereits eine Stellungnahme zu der Vorgängerausarbeitung der Machbarkeitsuntersuchung vor.

Zur Information über das Ergebnis der Beteiligung der TÖB, Verbände und Vereine ist als Anlage 3 eine Zusammenstellung der eingegangenen Schreiben mit einer Übersicht beigelegt.

Für die Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen sind in der Anlage 4 eine Zusammenfassung dieser Stellungnahmen und die vom Planbearbeiter dazu ausgearbeiteten Hinweise aufgeführt.

Das Ergebnis der Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen hinsichtlich einer Äußerung zu einer Vorzugsvariante ist in der Anlage 5 aufgeführt.

Danach sprechen sich 68 % der Beteiligten Stellen (TÖB, Verbände, Vereine), die eine Vorzugsvariante benannt haben, für die Variante 3 - Verfüllung mit Bootsschleppe aus.

Variante 3:

Rahmenbedingungen und finanzielle Auswirkungen gemäß der Machbarkeitsuntersuchung und den Stellungnahmen:

Variante 3 stellt zu großen Teilen den heutigen Ist-Zustand der Schleuse dar. Die Herstellung dieses Ist-Zustandes erfolgte durch den Eigentümer der Bootsschleusenanlage Rostock, der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV).

Die WSV, vertreten durch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ostsee (WSA), hat im Rahmen ihrer hoheitlichen Aufgaben zur Wahrnehmung ihrer Verkehrssicherungspflicht auf Bundeswasserstraßen gemäß dem Bundeswasserstraßengesetz an der Schleusenanlage Maßnahmen zur Gefahrenabwehr getroffen, mit deren baulichen Umsetzung nach der zuvor eingehend durchgeführten Bauwerksprüfung aus besonderem Anlass im Herbst 2019 begonnen wurde.

Die durch das WSA Ostsee vor Ort in den Jahren 2019 bis 2021 ausgeführten baulichen Leistungen umfassen die Teilverfüllung / Abdichtung der Schleusenammer der alten Schleusenanlage, die Ausbildung einer Bootsschleppe mit Schwimmsteganlage zum Umtragen von muskelbetriebenen Kleinbooten, die Sicherstellung des Hochwasser- und Trinkwasserschutzes durch Schutzdämme und eine mobile Schutzwand sowie die Herrichtung der Außenanlagen für den An- und Abtransport und zum Kurzzeitparken. Mit der Teilverfüllung wurde das technische Denkmal Schleuse weitgehend konserviert und ist nach seiner Sperrung 2011 so wieder erlebbar.

Zuständig für die Verwaltung der Bundeswasserstraßen ist nach Artikel 89 Abs. 2 GG der Bund. Eine der Rechtsgrundlagen, auf der die Tätigkeit der WSV beruht, ist das Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG). Gemäß § 7 WaStrG werden hoheitliche Aufgaben der WSV in eigener Zuständigkeit ohne Genehmigung oder Erlaubnisse von Dritten durchgeführt. Bei der Durchführung von Maßnahmen hat die WSV aber die Bedürfnisse der Wasserwirtschaft und der Landeskultur im Einvernehmen mit den Ländern zu wahren.

Für den derzeitigen Ist-Zustand ist hinsichtlich der wasserrechtlichen Belange nach § 4 WaStrG das Einvernehmen des Staatlichen Amtes für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg (StALU MM) gegenüber der WSV unter Widerrufsvorbehalt erteilt.

Mit einem Eigentümerwechsel würden sich rechtliche Grundlagen maßgebend ändern. Für eine im Eigentum der Stadt Rostock sich befindende Variante 3 wären seitens des Staatlichen Amtes für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg (StALU MM) die wasserrechtlichen Belange nach den wasserwirtschaftsrechtlichen Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes und den ergänzenden Vorschriften des Landeswassergesetzes in einem eigenständigen Genehmigungsverfahren erneut zu prüfen und hinsichtlich einer Erteilung des Einvernehmens nochmals zu entscheiden.

Die naturschutzrechtliche Genehmigung würde nach Stellungnahme Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen (im Fall einer Übernahme) in einem solchen nachfolgenden Genehmigungsverfahren in Aussicht gestellt. Im Genehmigungsverfahren nur für die Variante 3 sind sowohl die artenschutzrechtlichen Belange als auch die südlich gelegenen Natura 2000-Gebiete zu betrachten, die bezüglich einer möglichen Erhöhung des Wassersporttourismus als äußerst sensibel und entscheidungsrelevant eingeschätzt werden.

Bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wurde das hohe Kostenrisiko mit dem Nutzen in Relation gestellt. Danach wiegen die benötigten Eigenanteile der Stadt Rostock, insbesondere bei einer gegenwärtig nicht absehbaren Förderwürdigkeit des Vorhabens

nach Stellungnahme Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern, und die nicht förderfähigen Unterhaltungskosten eine möglicherweise bessere touristische Nutzung nach Stellungnahme Ministerium für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern nicht auf.

Eine Eigentumsübertragung und die Umwidmung bedürfen Verhandlungen zwischen allen Beteiligten vom Bund, dem Land Mecklenburg-Vorpommern und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock mit Klärung des genauen Umfangs der zu übertragenden Land- und Wasserflächen sowie der sich weiter daraus ergebenden rechtlichen Konsequenzen, die sich langwierig gestalten können. Für die Umsetzung eines solchen Vorhabens wären Vereinbarungen zwischen dem Bund, dem Land Mecklenburg-Vorpommern und der Stadt Rostock sowie weitere Entscheidungen und kommunale Beschlüsse erforderlich.

Gemäß der vorliegenden Stellungnahme des WSA Ostsee ist unabhängig von der Vorzugsvariante mit der möglichen Übernahme der Schleuse auch eine anteilige Gewässerübernahme verbunden. Mit der Teilung des Schleusenkanals durch die Schleusengrundfläche ist für die WSV der Schleusenkanal als Teil der Hauptstrecke der Binnenwasserstraße Warnow in Gänze entbehrlich. Nach gegenwärtiger Auffassung der WSV sollte vor diesem Hintergrund mindestens der Schleusenkanal im Ober- und Unterlauf auf das Land Mecklenburg-Vorpommern bzw. die Stadt Rostock übergehen.

Eine Übernahme der Bootsschleusenanlage Rostock als Bootsschleppe (Variante 3) in die Verantwortung der Stadt Rostock wäre neben den Eigentümerpflichten auch mit den Unterhaltungs- und Erhaltungsverpflichtungen verbunden, ohne das sich hieraus ein erkennbarer touristischer Mehrwert für die Stadt Rostock ergeben würde.

Insbesondere ergibt sich bei Variante 3 ein Risiko in der Bauwerkserhaltung. Das 1886 errichtete Bauwerk hat bereits das Ende seiner Lebenszeit erreicht. Mit fortschreitendem Bauwerksalter können daher zunehmend Erhaltungsmaßnahmen an einzelnen Bauteilen notwendig werden.

Schlussfolgerung

Für ein weiteres Vorgehen der Verwaltung wird jetzt eine Entscheidung zu einer möglichen Option der Übernahme der Bootsschleusenanlage Rostock benötigt.

Auf der Basis der vorliegenden Machbarkeitsuntersuchung zur Bootsschleusenanlage Rostock am Mühlendamm können seitens der Verwaltung keine Gründe aufgezeigt werden, die eine Übernahme dieser Schleusenanlage zwingend notwendig machen und rechtfertigen. Eine entscheidende Verbesserung für die infrastrukturelle Tourismusentwicklung des Standortes kann durch einen Eigentumsübertrag nicht belegt werden, denn mit der Schleusenanlage allein lassen sich keine Weichen für Zukunftskonzepte für die Region stellen.

Die aktuelle Situation vor Ort, mit einer funktionsfähigen und bereits viel genutzten Bootsschleppe im Eigentum des Bundes, erfüllt aus Sicht der Verwaltung sowie der Mehrheit der Nutzer die Bedürfnisse der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Es werden zurzeit keine Wagen zum Transport der Boote zwischen den Einsetzstellen im Unter- und Oberwasser vorgesehen. Eine Verbesserung für das Umsetzen von Wasserfahrzeugen wäre durch eine Slipanlage (trocken oder nass) möglich. Für eine solche optionale bauliche Ergänzung könnte die Stadt Rostock die finanziellen Haushaltsmittel dem jetzigen Eigentümer, dem Bund, zur Verfügung stellen und mit der WSV hierüber eine entsprechende Vereinbarung schließen.

Alle vier Varianten werden kritisch hinsichtlich ihrer Genehmigungsrisiken angesehen. Dies lässt keine zuverlässigen und eindeutigen Rückschlüsse hinsichtlich der

grundsätzlichen Genehmigungsfähigkeit für eine Maßnahme der Hanse- und Universitätsstadt Rostock erkennen.

Die Übernahme der Schleusenanlage in das Eigentum und damit die Unterhaltungs- bzw. Erhaltungsverpflichtung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock würden zu erheblichen zusätzlichen Investitionskosten sowie künftigen Betriebs- und Unterhaltungskosten führen, die dauerhaft im Haushalt einzuplanen wären. Dies stellt ein nicht überschaubares Eigentümersrisiko dar (Genehmigungen, Finanzierungen, Bausubstanz, Baugrund), das keine Vorteile für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock erkennen lässt.

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) ist zuständig für die Verwaltung der Bundeswasserstraßen und sorgt dafür, dass durch den Verkehr oder sonstige Nutzungen auf der Wasserstraße keine Gefahren für Mensch und Umwelt entstehen. Seit Juni 2021 ist die WSV ferner für den wasserwirtschaftlichen Ausbau zur Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie an den Bundeswasserstraßen verantwortlich. Die WSV übernimmt neben der Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit an den von ihr errichteten oder betriebenen Stauanlagen der Bundeswasserstraßen hoheitlich auch solche Aufgaben des wasserwirtschaftlichen Ausbaus, die der Zielerreichung der Wasserrahmenrichtlinien dienen.

Im Bereich der Infrastruktur (Wasserstraßenbereich) nimmt die WSV als Hoheitsaufgabe die Unterhaltung von Bundeswasserstraßen samt Anlagen wahr und hat ihren gesetzlichen Aufgaben nachzukommen. Die WSV, hier das zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ostsee, kann als Bundesbehörde hoheitlich Maßnahmen an der Bundeswasserstraße Warnow und der bundeseigenen Bootsschleusenanlage Rostock planen und durchführen, wenn der Handlungsbedarf dafür gegeben ist. Die WSV wäre aus ihrer Rechtsposition, die sich gemäß § 7 Abs. 1 WaStrG durch die Hoheitsaufgaben des Bundes zur Unterhaltung der Bundeswasserstraßen und den Betrieb der bundeseigenen Schifffahrtsanlagen ergibt, in der Lage, den Ist-Zustand dauerhaft zu erhalten.

Dies wäre der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vom Grundsatz her nicht vergleichbar möglich, da diese für die Aufgabenwahrnehmung in Abhängigkeit von den zuständigen Landesbehörden stets umfangreiche Genehmigungsverfahren durchzuführen hätte, deren Erfolg bzw. gegebenenfalls deren Auflagen nicht abschätzbar sind.

Dr. Chris von Wrycz Rekowski
Erster Stellvertreter des Oberbürgermeisters

Hinweis: Die Anlagen sind aufgrund ihres Umfangs ausschließlich in ALLRIS verfügbar.

Anlagen

1	Anlage1_Machbarkeitsuntersuchung	öffentlich
2	Anlage2_Allg_vstdl_Zusammenfassung_Machbarkeitsuntersuchung	öffentlich
3	Anlage3_ZusammenstellungSN	öffentlich
4	Anlage4_ZusammenfassungSN_HinweisePlanbearbeiter	öffentlich
5	Anlage5_ZusammenfassungAeusserungenSN_Vorzugsvariante	öffentlich