

Reaktivierung und Einbindung der Mühlendammschleuse in touristische Konzepte

Machbarkeitsstudie

Projektteam



1. **Ermittlung des allgemeinen öffentlichen Interesses an durchgängig touristischer Schifffahrt (Ausflugsschifffahrt) Bützow – Rostock**
 - Antriebsarten und Wechselwirkungen
 - Rahmenbedingungen, Auflagen, Anforderungen
2. **Sicherung der Mühlendammschleuse als funktionsfähiges technisches Denkmal**
 - Einbeziehung landseitiger Grundstücks- und Tourismuskonzepte
 - Uferkonzept Oberwarnow; Saisonverlängerung
 - Anforderungen Landesdenkmalschutzgesetz
3. **Schaffung der Grundlagen und Machbarkeit finanzieller Förderungen und Wiederaufnahme motorisierter Schifffahrt**

Zielsetzung:

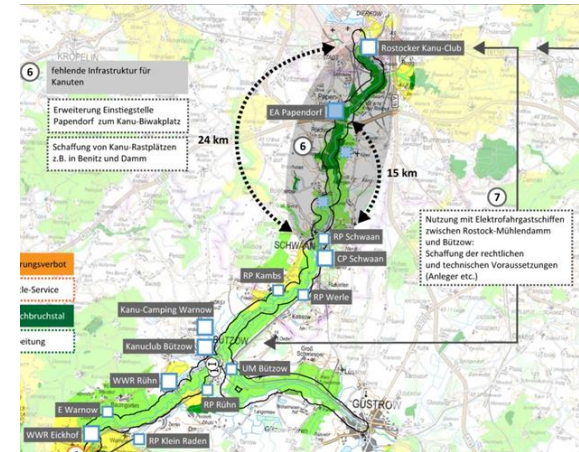
Nutzungskonzepte auf Basis technisch-ökonomischer Machbarkeit unter Berücksichtigung

Denkmalspflege, Natur-, Umwelt- und Gewässerschutz, Touristische sowie Freizeitschifffahrt

Machbarkeit der Reaktivierung und Einbindung der Mühlendammsschleuse in touristische Konzepte inkl. Wirtschaftlichkeit

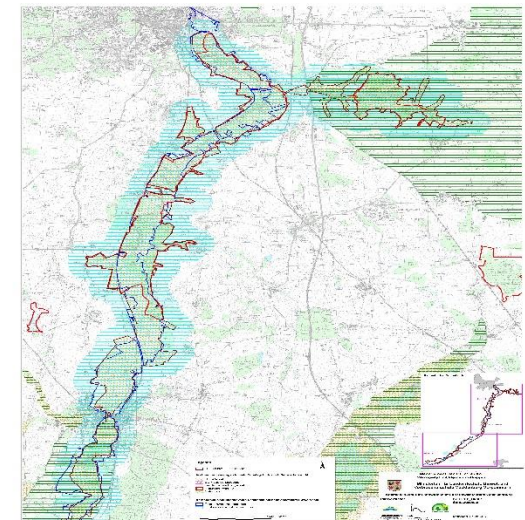
- Betrachtungsraum ursprünglich: MDS bis Eickhof
- **Fahrgastschiffahrt auf der Oberwarnow**
- **Potenziale für individuellen Tourismus**
- **Fahrrad-Tourismus entlang der Warnow**
- **MDS als erlebbares Denkmal**
- **„Warnowtal“ als Marke**

Auszug: Landeswassertourismuskonzept



- Naturschutzfachliche Machbarkeit
- **Grenzen durch Trinkwasserschutz**
- **Grenzen durch EU-Schutzgebiet und Maßnahmen des Managementplans**
- **Grenzen durch Naturschutzgebietsverordnung**

Auszug: FFH Managementplan DE 2138-302
Warnowtal mit kleinen Zuflüssen



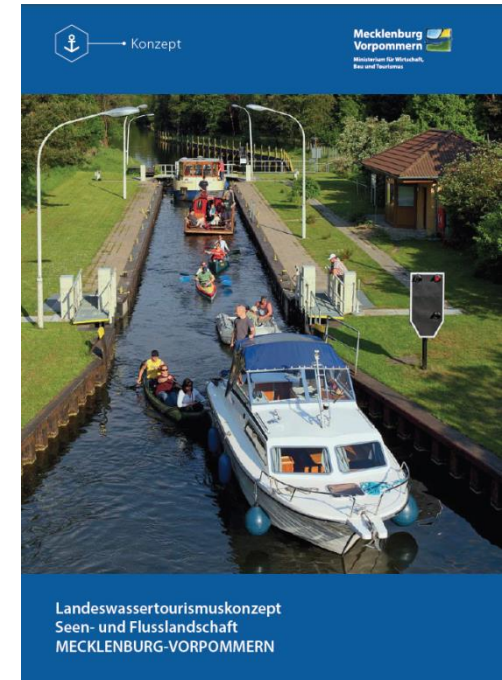
Kernaussagen des Landeswassertourismuskonzepts Seen- und Flusslandschaft Mecklenburg-Vorpommern (BTE, 2014)

übergeordnete Ziele

- Inwertsetzung der Investitionen in die WT-Infrastruktur
- weiterer Ausbau des WT-Angebots
- Sicherung und Steigerung des WT-Erfolgs

übergeordnete Maßnahmen (Auswahl)

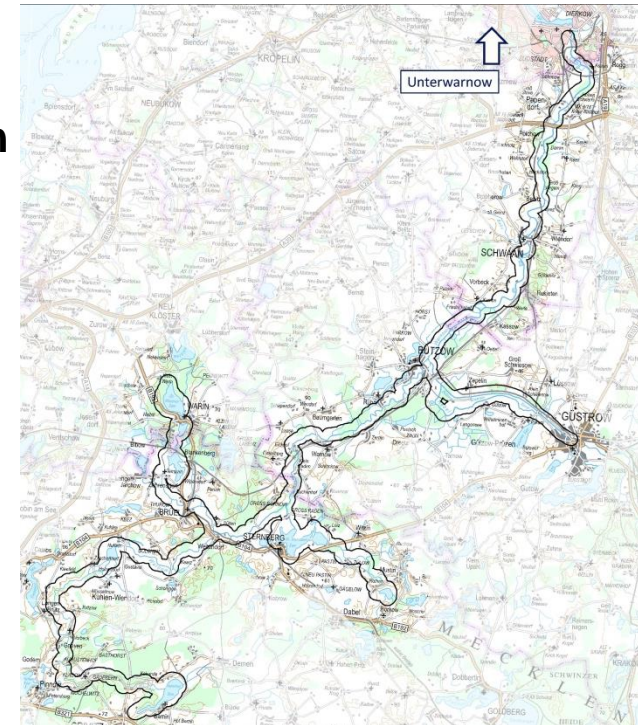
- Nutzung alternativer Antriebsarten
- Vernetzung der Angebote (Rad, Fahrgastschifffahrt etc.)
- Qualifizierung der WT-Angebote
- Informations- und Erlebnisangebote im Umfeld von Schleusen



Kernaussagen des Landeswassertourismuskonzepts Seen- und Flusslandschaft Mecklenburg-Vorpommern

Aussagen zum Revier Warnow:

- Obere Warnow (bis Eickhof)
 - nur für erfahrene Kanuten,
 - Einschränkungen durch Wasserstand und Naturschutz
 - Ziel: Entlastung / Schutz vor Überlastung
- Mittlere Warnow (Eickhof bis MDS)
 - familientauglich
 - geeignet für mehrtägige Flusswanderung (53 km, ca. 2-4 Tagesetappen)
 - mit Einschränkungen auf für Ruderer geeignet
 - Kanal nach Güstrow für Kanuten uninteressant
- Abschätzung der Anzahl Wassertouristen (v. a. Kanuten) noch in Arbeit
 - Tagesausgaben von ø 36,- € (plus 12,- € bei Miet-Kanu)



Kernaussagen des Landeswassertourismuskonzepts

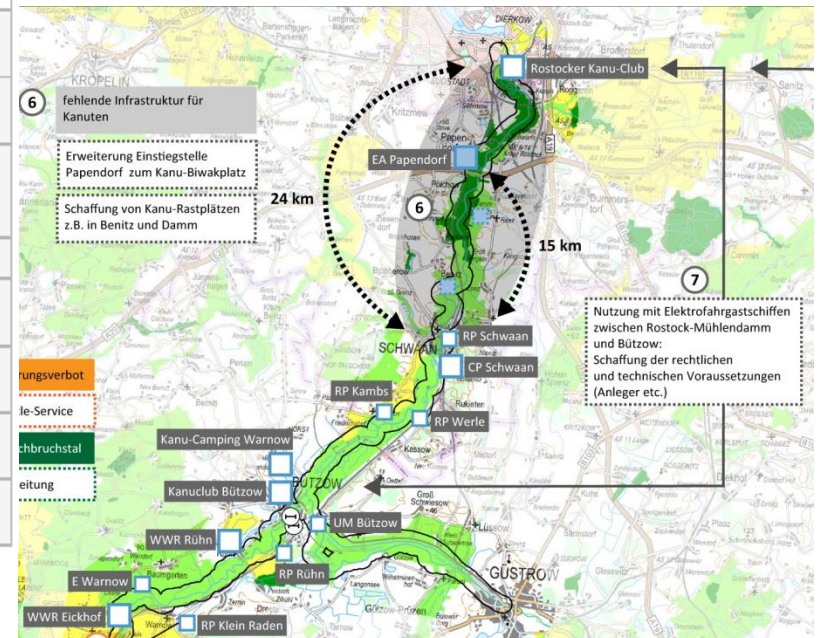
Entwicklungsziele/Aussagen zum Abschnitt Eickhof-MDS:

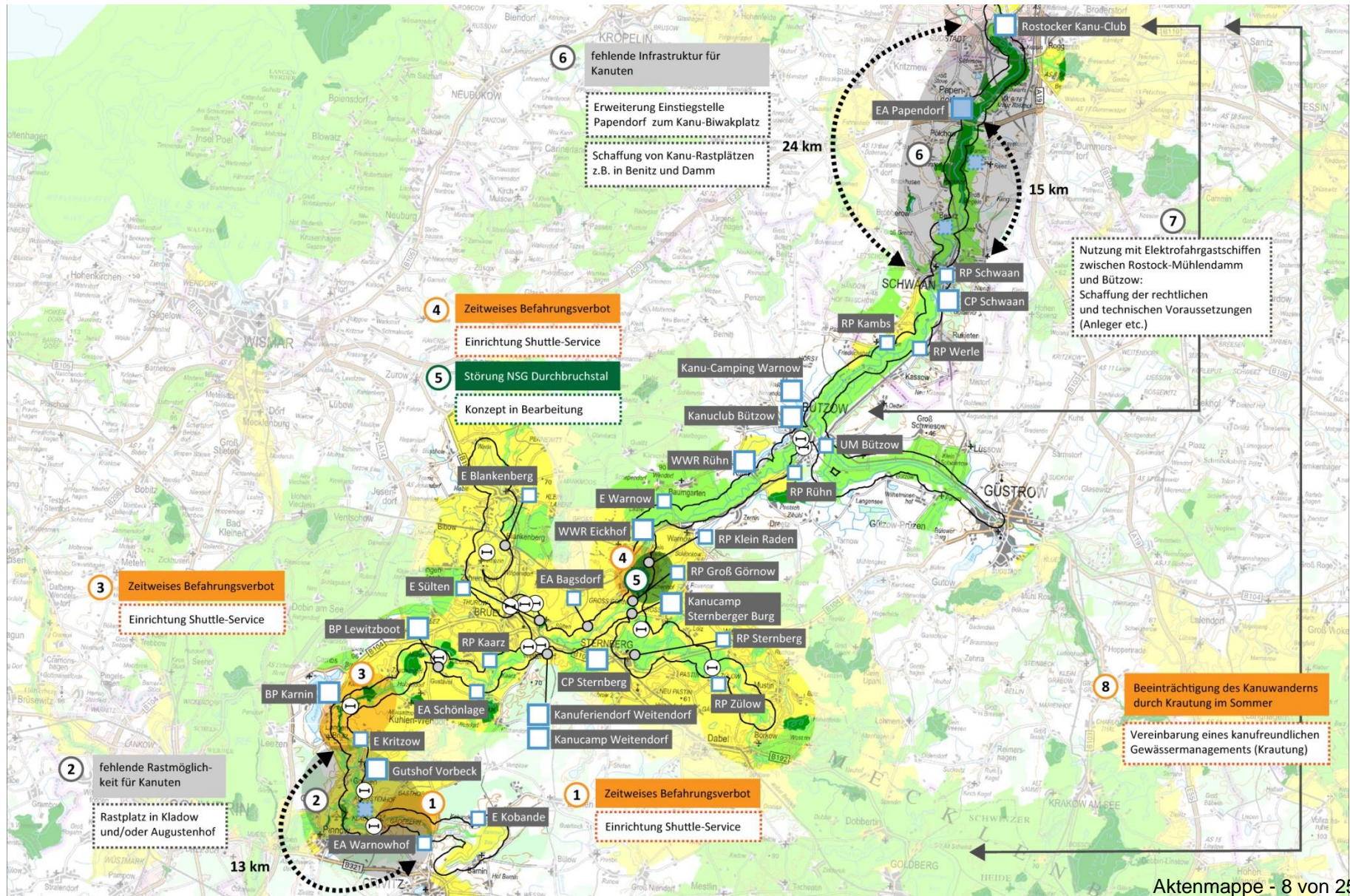
- Liste mit 8 Infrastrukturmaßnahmen, mit hoher bis höchster Priorität
- kritischer Bereich: lange Etappe ohne Anleger ab Schwaan

Empfohlene weitere Maßnahmen

- Fahrgastschiffahrt mit Elektroantrieb zwischen Schwaan und Rostock
- Wiederherstellung des Schleusenbetriebs der MDS

Straßenbrücke bei Warnow (km 57)	10	Einsetzstelle qualifizieren (Steganlage, Zufahrtmöglichkeit, Pkw-Stellplätze im Ort)	sehr hoch
Am Kronsberg (km 60 - 64)	11	Neuanlage Kanu Rastplatz	höchste
WWR Rühn (km 65)	12	Qualifizierung Zeltplatz insb. mit Sanitärgebäude, evtl. Kanubox um Kloster, um Weberei im Ort besichtigen zu können	höchste
Friedrichshof (km 78)	13	Neuanlage Kanu Rastplatz	höchste
Schwaan (km 90)	14	Qualifizierung Rastplatz mit Kanubox um Ortschaft aufsuchen zu können	sehr hoch
Anleger Benitz (km 96)	15	Qualifizierung Rastplatz insb. mit Sanitärgebäude	höchste
Einmündung Zarnow (km 100)	16	Neuanlage Kanu Rastplatz	höchste
WWR Papendorf (km 105)	17	Erweiterung zu Biwakplatz mit Sanitärgebäude und Zeltwiese	höchste





Bewertung zur Analyse des Landeswassertourismuskonzepts

unterstützend:

- Projektziele bzw. -inhalte dürfen als Fortführung/Umsetzung des LWTK bezeichnet werden
- wesentliche Inhalte/Maßnahmen sind bereits benannt

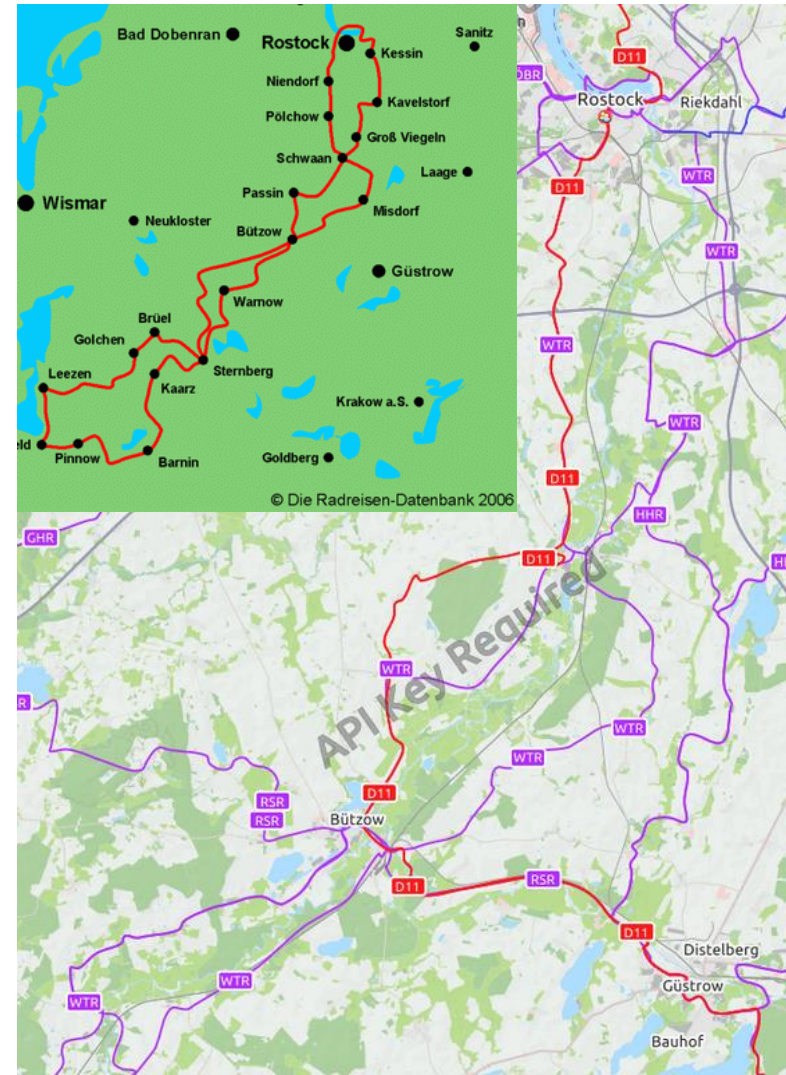
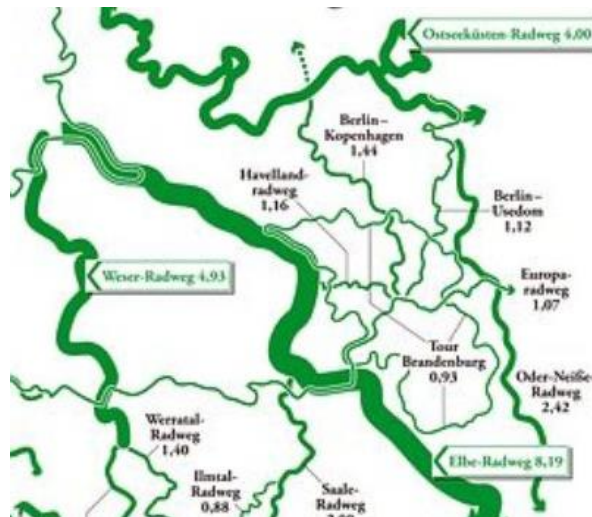
Aber:

- Ausbau des WT-Angebots (Anleger & Rastplätze, Qualifizierung & Erweiterung) reicht nicht aus, um einen größeren/relevanten Erfolg zu erzielen
- erforderlich sind auch **ergänzende Angebote an Land**
 - Erlebnis & Informationen zu Natur & Kultur
 - Gastronomie und Beherbergung
 - Service/Hilfestellung vorab, vor Ort und akut
- erforderlich ist eine **Vernetzung mit anderen Angeboten/Aktivitäten**
 - Fahrradverleih, Führungen etc.
 - Transfer-Angebote
- erforderlich ist die **Erschließung neuer Zielgruppen**
 - ein „barrierefreier Zugang“ für Unerfahrene & Spontane
 - verlässliche Angebote („rund-um-sorglos“)
 - spontan buchbare Angebote

Fahrrad-Tourismus an der Warnow

Warnowtal-Radweg (-Rundweg)

- insgesamt rd. 220 km
- allergrößternteils abseits der Warnow
- kein echter flussbegleitender Radweg, dadurch benachteiligt
- Anzahl der Fernradler auf WTR unbekannt
- teilweise identisch mit Fernradweg Berlin-Kopenhagen



Fahrgastschiffahrt auf der Warnow

Warnowlöper:

- Fahrgastschiff mit 19 Sitzplätzen;
Ponton-Konstruktion mit Elektromotor
- Schwaan-Bützow-Schwaan (pro Fahrt rd. 17 km, ca. 3 Std.)
- über 3.000 Passagiere im Jahr 2016, kostendeckend (Quelle: Bützower Zeitung 11.01.2017)
- Befahrung der Strecke Schwaan-Rostock (rd. 22 km)



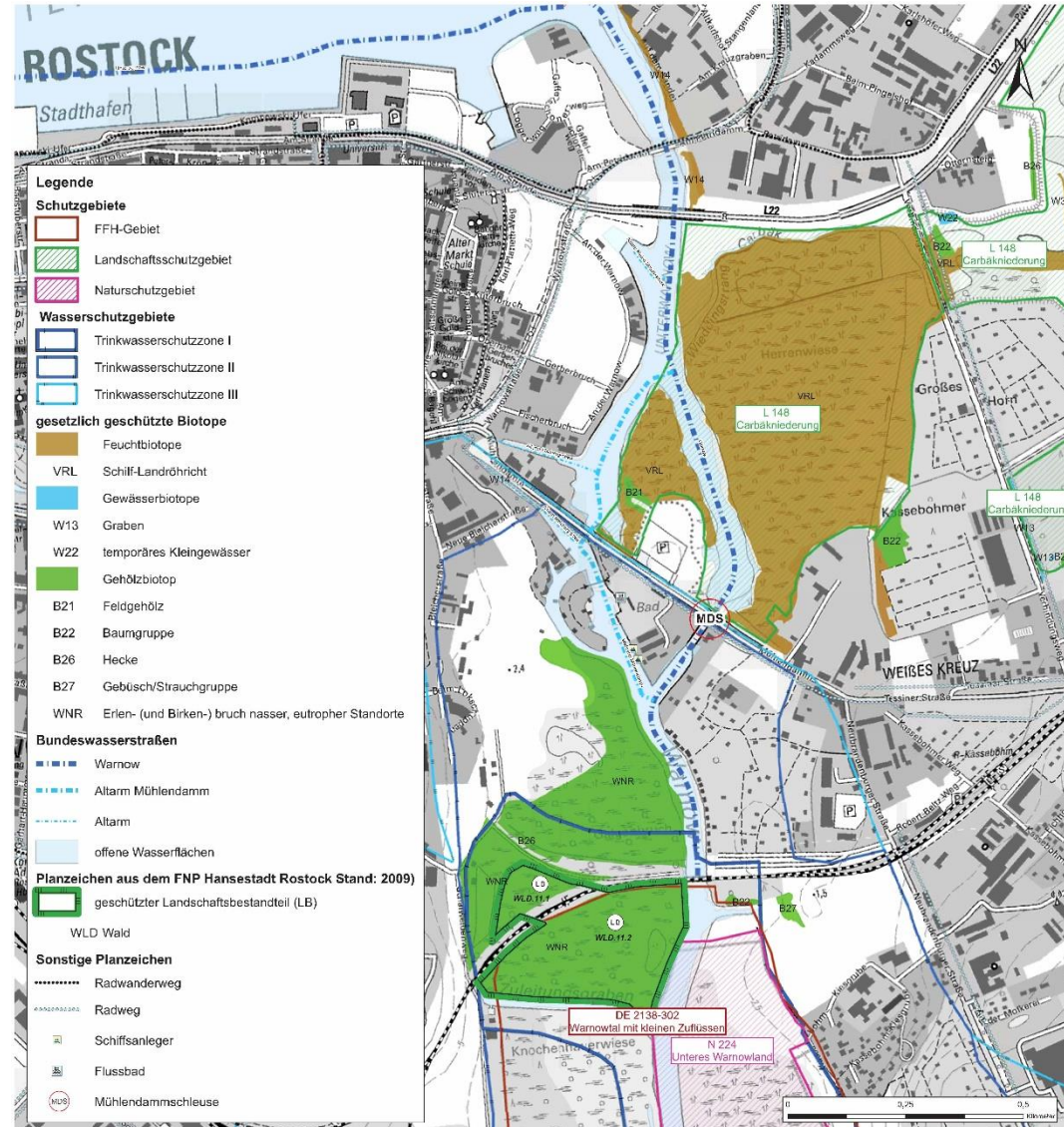
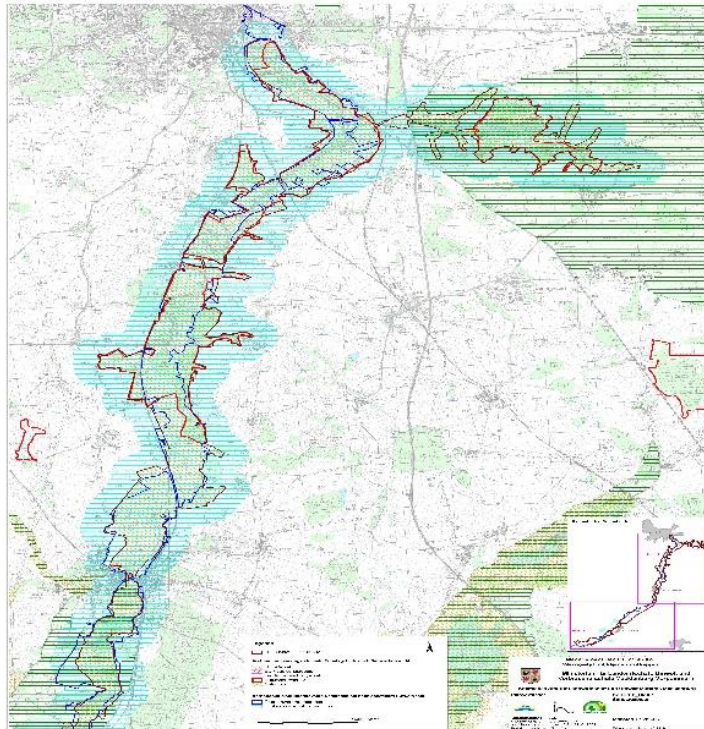
Neptun Hopper (Projekt/Vision)

- Fahrgastschiff für Transfer auf/über Warnow
- optimiert für rasches Ein-/Aussteigen (wie Bus)



Aber: (Herausforderungen)

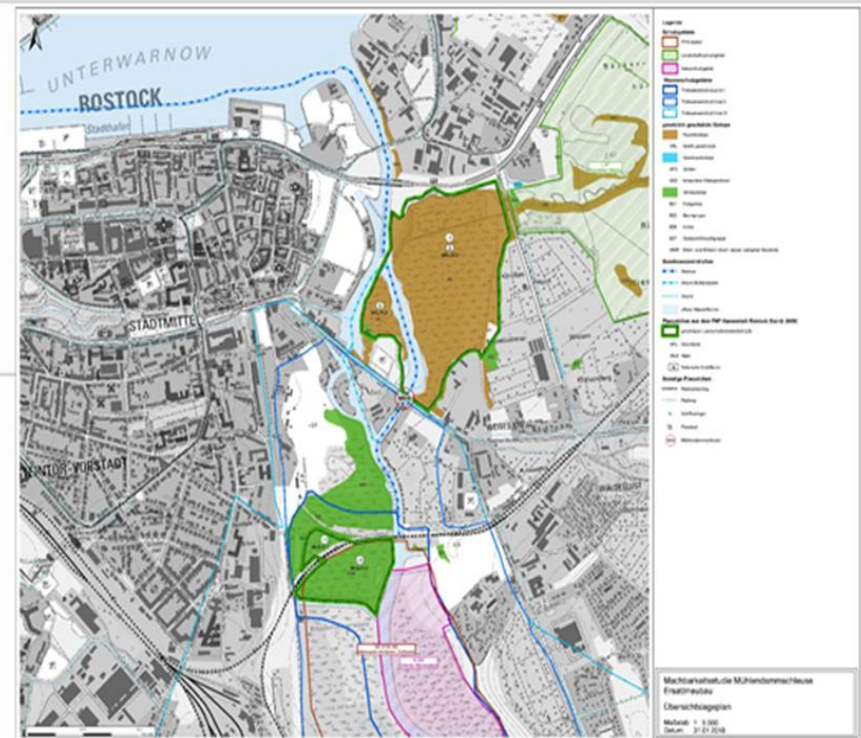
- Passage Rostock/Schwaan (plus Rückfahrt) füllt gesamten Tag, bietet aber nur eingeschränktes Erlebnis-Spektrum
- Naturerlebnis-Fahrt auf Warnow entspricht nicht Zielvorstellungen für einen stadttouristischen Ausflug
- „Naturerlebnis“ ist kein Handlungsfeld im Tourismuskonzept Stadt Rostock



Machbarkeit der Reaktivierung und Einbindung der Mühlendammschleuse in touristische Konzepte inkl. Wirtschaftlichkeit

- Betrachtungsraum geändert: Oberwarnow Warnowbrücke bis MDS / MDS - Unterwarnow
 - Ein Fokus auf das MDS Gelände selbst
- Betrachtung verschiedener technischer Varianten

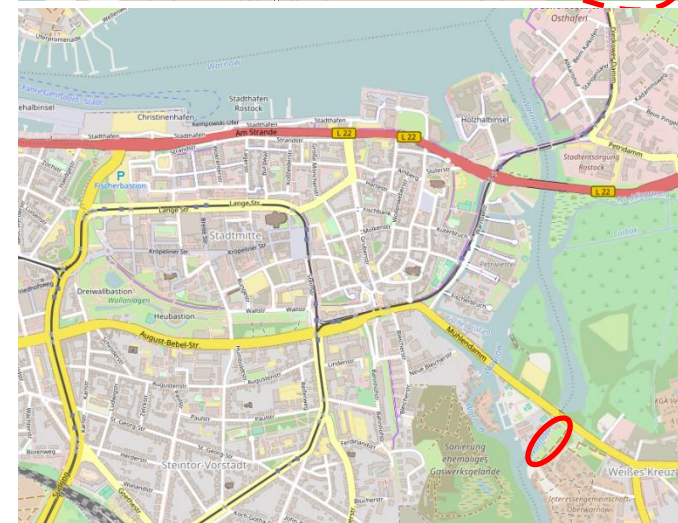
- ~~Fahrgastschiffahrt auf der Oberwarnow~~
- **Potenziale für individuellen Tourismus**
- ~~Fahrrad-Tourismus entlang der Warnow~~
- **MDS als erlebbares Denkmal**
- ~~„Warnowtal“ als Marke~~
- **Einbindung der MDS in touristische Konzepte**



Standort Mühlendammsschleuse: kleine Fläche - große Aufgabe

Stärken und Schwächen

- ✓ malerische Situation (Natur, Bootshäuser)
 - ✓ erlebbare historische Schleusenanlage
 - ✓ Schnittstelle zwischen Warnow/Unterwarnow
 - ✓ hinreichend Flächen für vielfältige Nutzungen
-
- peripher zur Innenstadt (1,2 km bis Steintor)
 - abseits touristischer Routen („Trampelpfade“)



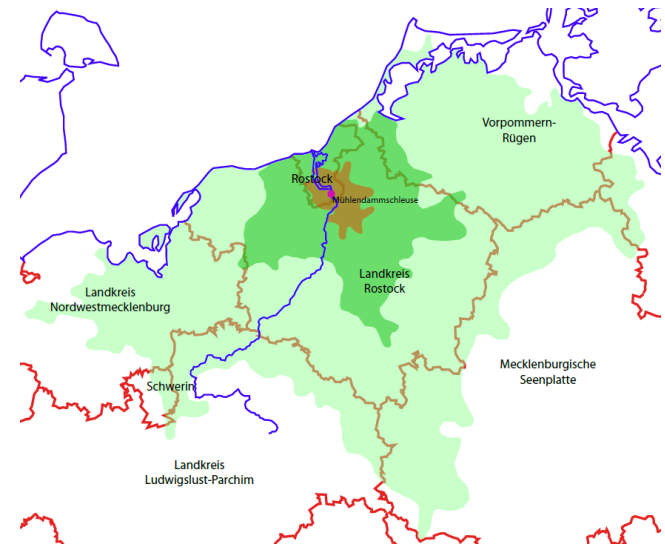
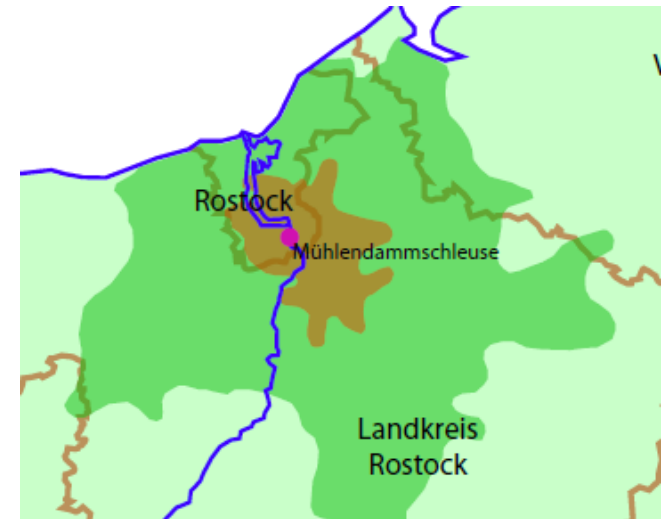
Nutzungskonzept für den Bereich Mühlendammschleuse mit 5 Entwicklungsstufen

- 1) Einrichtung eines Wasserwanderrastplatzes
- 2) Ausbau zu einem hochattraktiven Wasserwander-Zentrum
- 3) Einrichtung eines Informationszentrums
- 4) Ausbau zu einem attraktiven touristischen Ausflugsziel
- 5) Entwicklung zum Erlebnis-Standort im künftigen Tourismuskonzept

Nachfrageprognose - Einzugsgebiet

Erfassung und Gliederung des Einzugsgebiets in drei Entfernungszonen

- **Zone 1: bis 15 Min. Fahrzeit**
 - kleinen, ergänzenden Ausflüge
 - v. a. Innenstadt von Rostock
- **Zone 2: 16 bis 30 Min. Fahrzeit**
 - mittleren Ausflüge zu touristischen Zielen
 - HRO plus angrenzende Bereiche
- **Zone 3: 31 bis 60 Min. Fahrzeit**
 - große Ausflüge zu besonderen Zielen
 - ohne Prerow/Zingst, ohne Rügen



Nachfrageprognose - Modell 3

Potenzielle Nachfrage für ein fahrradtouristisches Portal / beworbene Erlebnisstation (Grüne Stadt am Wasser) nach Umsetzung der Entwicklungsstufen 1 bis 5

		Anzahl Ausflüge		zu vergl. Zielen		davon zur MDS		
	Einw.	A/J.	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
Zone 1: bis 15 Min.	166.226	30	4.986.771	7,5%	374.008	2,00%	7.480	26%
Zone 2: 16 bis 30 Min.	201.867	30	6.056.012	7,5%	454.201	0,60%	2.725	9%
Zone 3: 31 bis 60 Min	405.375	30	12.161.241	7,5%	912.093	0,10%	912	3%
Summe Besuche durch Einwohner Zone 1-3							11.117	39%
	Übern.	A./Ü.	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
Zone 1: bis 15 Min.	1.224.515	0,5	612.257	30%	183.677	5,00%	9.184	32%
Zone 2: 16 bis 30 Min.	3.394.774	0,5	1.697.387	30%	509.216	1,00%	5.092	18%
Zone 3: 31 bis 60 Min	6.952.894	0,5	3.476.447	30%	1.042.934	0,05%	521	2%
Summe Besuche durch Touristen Zone 1-3							14.797	51%
Summe der über Quoten ermittelten Besuche aus dem Einzugsgebiet							25.915	90%
Pauschaler Aufschlag für weitere Besucher aus größerer Entfernung: 10% von gesamt							2.879	10%
Summe: Besucher insgesamt							28.794	100%

Abgeleitete touristische Nutzungskonzepte

Modell 1

E1

Einrichtung eines Wasserwanderrastplatzes

E2

Ausbau zu einem hochattraktiven Wasserwander-Zentrum

E3

Einrichtung eines Informationszentrums

Modell 2

E4

Ausbau zu einem attraktiven touristischen Ausflugsziel

Modell 3

E5

Entwicklung zum Erlebnis-Standort im künftigen
Tourismuskonzept

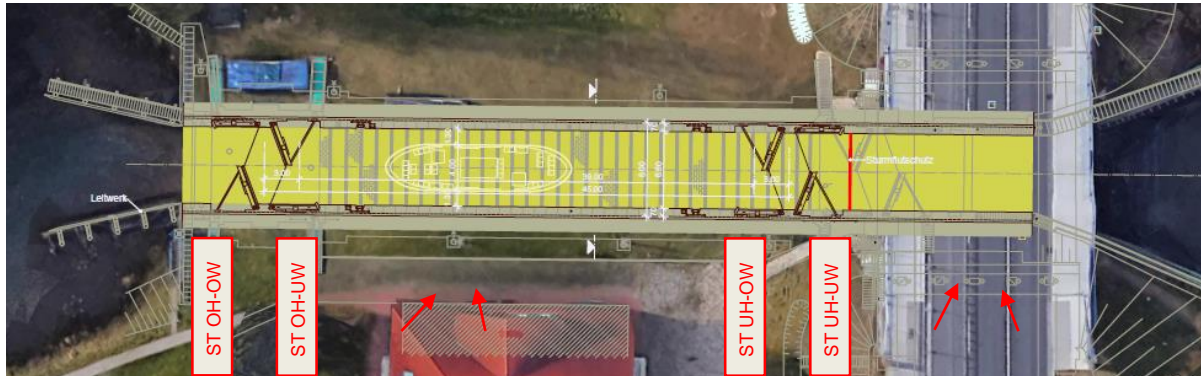
Untersuchung der technischen Machbarkeit verschiedener Ausbauvarianten der Mühlendammschleuse (MDS) Rostock

- Var. I:** Instandsetzung der Schleuse inkl. Technik und Funktion, Anpassung der Schleuse auf Fahrgastbetrieb entspr. bestehender Konzepte (Neptun-Hopper / Warnowlöper)
- Var. II:** Anpassung der Schleuse auf Sportbootbetrieb (muskelbetrieben) unter Nutzung von manuell / individueller Schleusenbedienung (ähnlich Spreewald)
- Var. III:** WSA-Variante (Kiesverfüllung, Bootsschleppe, Fischpass)



Untersuchung der technischen Machbarkeit verschiedener Ausbauvarianten der Mühlendammschleuse (MDS) Rostock

Var. I: Instandsetzung der Schleuse inkl. Technik und Funktion, Anpassung der Schleuse auf Fahrgastbetrieb entspr. bestehender Konzepte (Neptun-Hopper / Warnowlöper)



Untersuchung der technischen Machbarkeit verschiedener Ausbauvarianten der Mühlendammschleuse (MDS) Rostock

Var. II: Anpassung der Schleuse auf Sportbootbetrieb (muskelbetrieben) unter Nutzung von manuell / individueller Schleusenbedienung (ähnlich Spreewald)



Var. III: WSA-Variante (Kiesverfüllung, Bootsschleppe, Fischpass)

Vergleich der resultierenden Grob- und Planungskosten der Varianten I, II und III

	Variante I	Variante II	Variante III
Resultierende Grobkosten (Nicht zur Budgetbildung geeignet; Baujahr 2020), ca.	6.444.000 €	6.050.000 €	2.601.000 €
Abschätzung Planungskosten	975.000 €	866.000 €	437.000 €

Vergleich der Folgekosten der Varianten I, II und III

	Variante I	Variante II	Variante III
Abschätzung jährliche Betriebskosten	85.000 €	83.000 €	17.000 €
Abschätzung Ersatzinvestitionen	2.500.000 €	2.600.000 €	500.000 €

Zusammenfassung Wirtschaftlichkeit der Mühlendammschleuse

- **Ausbauvariante 1:** Nachhaltiger, komplexer Neubau mit entsprechenden Kosten
- **Ausbauvariante 1:** Unvollständige Nutzung des touristischen Potenzials
- **Ausbauvariante 2:** Geringere Investitionskosten und Folgekosten als Variante I
- **Ausbauvariante 2:** Realisierung aller touristischen Potenziale möglich
- **Variante 3 (WSA):** Keine Hebung zusätzlicher touristischer Potenziale, aber keine Kosten für die Hansestadt Rostock (Vergleichsfall)

Wirtschaftlichkeit der Variante 2 für Rostock ist gegeben, wenn

1. alle touristischen Potenziale gehoben werden
2. die touristische Investition in die MDS bestimmungsgemäß gefördert wird
3. die WSV bei Übertrag der Schleuse an die Hansestadt Rostock Ihren Verpflichtungen / Abstandzahlungen vollumfänglich nachkommt





Danke

Ihr Team

Peter Feuerpfel

INROS LACKNER SE

Tel. 0381 45 67 897

Peter.Feuerpfel@inros-lackner.de

Harald Geißler

B T E TOURISMUS- UND REGIONALBERATUNG

Tel. 0511 701 32 30

geissler@bte-tourismus.de

Ralf Behrens

WAGENER & HERBST Management Consultants GmbH,

Tel. 0331 27 50 447

r.behrens@wagener-herbst.com

Mathias Kuhl

INROS LACKNER SE

Tel.: 0381 45 67 556

Mathias.Kuhl@inros-lackner.dee