

fed. Senator/-in: S 2, Dr. Chris Müller-von Wrycz Rekowski Federführendes Amt: Hafen- und Seemannsamt	Beteiligt: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Eigenbetrieb TZR & W
---	--

Sperrung - Hafen Naherholungsgebiet Schnatermann

Geplante Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
03.03.2021	Bürgerschaft	Kenntnisnahme
09.02.2021	Bau- und Planungsausschuss	Kenntnisnahme
23.02.2021	Ortsbeirat Gehlsdorf, Hinrichsdorf, Krummendorf, Nienhagen, Peez, Stuthof, Jürgeshof (19)	Kenntnisnahme
24.02.2021	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Kenntnisnahme
25.02.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme
24.02.2021	BUGA-Ausschuss	Kenntnisnahme

Sachverhalt:

Der „Schnatermann“ befindet sich im touristischen Naherholungsgebiet der Rostocker Heide und somit auf dem Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Hieran angrenzend liegt der Hafen am „Schnatermann“ am Übergang vom Breitling in den Moorgraben, der über den Radelsee nach Markgrafenheide führt.

Der Seglerhafen wurde in den 1974er Jahren, teils als unverankerte Stahlspundwand mit Abdeckblech als auch rückverankerte Spundwand im Rahmen eines Ersatzneubaus geplant und gebaut.

Dieser Bereich dient bis heute als Anlegemöglichkeit für die Fahrgastschifffahrt. Der Hafenbereich wird als Sommerliegeplatz und vereinzelt auch als Winterliegeplatz genutzt. Die gesamte Anlage hat eine Länge von ca. 600 m.

Die Bausubstanz der kommunalen Kaianlage am Schnatermann hat sich bereits seit mehreren Jahren stetig verschlechtert. Durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock konnte im Rahmen von aufwendigen Unterhaltungsmaßnahmen (Zeitraum 2005-2020 rund 300T €) die Verkehrssicherheit des Hafens gewährleistet werden. Dies ist nunmehr nicht mehr möglich. Die Lebensdauer hafenbaulicher Anlagen ist mit etwa 50 Jahren begrenzt, sodass bei der turnusmäßigen Überprüfung (Hauptprüfung) der Kaianlage gem. DIN 1076 bzw. VV-WSV 2101 durch das bewirtschaftende Hafen- und Seemannsamt, als auch durch ein externes Ingenieurbüro, gravierende Mängel am Gesamtsystem der Kaianlage Schnatermann festgestellt wurden. Die gesamte Spundwand ist stark korrodiert (Blattrostbildung) und weist zahllose Durchrostungen auf. Im Bereich der häufig vorhandenen Fehlstellen der Spundwand kommt es zu Ausspülungen des dahinterliegenden Erdreiches sowie Absackungen an der Oberfläche. Ein weiterer Betrieb der Anlage ließe ein Fortschreiten der Schäden an der gesamten Anlage erwarten und das endgültige Versagen des Bauwerkes wäre sehr wahrscheinlich.

Dem Prüfbericht ist zu entnehmen, dass die Standsicherheit, die Dauerhaftigkeit und die Verkehrssicherheit der untersuchten Kaianlage nicht mehr gewährleistet sind und Sofortmaßnahmen eingeleitet werden müssen.

Im Fazit der durchgeführten Bauwerksprüfung hat das Hafen- und Seemannsamt die nachfolgend aufgelisteten Maßnahmen eingeleitet:

- Sperrung der Anlage für den Schiffsverkehr;
- Kündigung der Liegeplatzverträge;
- Absperrung der öffentlichen Bereiche gegen unbefugtes Betreten.

Abschließend wird durch das Hafen- und Seemannsamt festgestellt, dass Reparaturen oder Erneuerungen von Bauteilen an der Ufersicherung aufgrund des maroden Zustandes der Tragkonstruktion nicht mehr möglich und aus wirtschaftlichen Gründen wenig sinnvoll sind.

Der Bereich des „Naherholungsgebietes Schnatermann“ wurde seit den 1970er Jahren stetig ausgebaut und ist heute gut erschlossen. Seit 2012 ist die Rostocker Heide als eines der drei großen touristischen Zentren Rostocks in der „Tourismuskonzeption 2022“ festgeschrieben. Die Kombination aus Landschaftsschutzgebiet mit einem der letzten großen geschlossenen Waldgebiete der deutschen Ostseeküste, Strand sowie der Großstadtnähe bietet der Schnatermann beste Voraussetzungen für einen naturorientierten, maritim geprägten Aktivtourismus. Auf Grundlage der Tourismuskonzeption wurde die Rostocker Heide als ein Schwerpunkt in der touristischen Vermarktung sukzessive ausgebaut und mit qualitativ hochwertigen Angeboten unteretzt.

Familien und aktive Urlauber jeden Alters bilden die größten Gästegruppen in der Rostocker Heide mit dem Seebad Markgrafenheide. Die Einzigartigkeit des Naturraums macht den Küstenwald ganzjährig zu einem idealen Ausflugsziel für Urlauber/ Besucher aus dem gesamten Stadtgebiet und zahlreiche Tagesgäste aus dem Umland. Das milde Reizklima und der gesunde Mix aus Wald- und Meeresklima ermöglichen dabei einen besonders hohen Erholungsfaktor. Mit dem wohltuenden Klima und inmitten der eindrucksvollen Naturlandschaft gelegen, bietet der Standort „Schnatermann“ ein vielfältiges Spektrum an Freizeitbeschäftigungen wie Wandern, Fahrrad fahren, Baden, Surfen, Reiten sowie Kremserfahrten oder geselliges Verweilen. Dies gewährleistet insbesondere eine gastronomische Einrichtung, die durch die HRO in Erbpacht vergeben wurde.

Über die Anlegestelle der Fahrgastschiffahrt kann dieser Bereich, einschließlich des beliebten Ausflugsrestaurants „Schnatermann“ sowie der Rostocker Heide, insbesondere von Warnemünde aus auf direktem und attraktivem Weg erreicht werden.

Mit der Übernahme des Komplexes „Schnatermann“ durch einen neuen Betreiber im Jahr 2019 bestehen sehr gute Voraussetzungen, um das reichhaltige touristische Potenzial des Standortes schrittweise wieder auszuschöpfen. Damit kann ein interessantes Angebot für Touristen erhalten bzw. geschaffen werden, das in gleichem Maße auch durch Einheimische nutzbar ist.

Das gesamte Gebiet liegt im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 16.SO.41 „Erholungsgebiet Stuthof – Schnatermann“. Im Bebauungsplan ist der Hafen mit den südlichen Bereichen als öffentliche Verkehrsfläche und im nördlichen Bereich als Sondergebiet Hafen festgesetzt. Hier sind dem Hafen dienende Baulichkeiten zulässig. Ohne funktionsfähige Kaianlage würde dem Standort „Schnatermann“ ein wesentlicher Teil seiner besonderen Qualität und der Erreichbarkeit fehlen.

Um dies zukünftig wieder zu ermöglichen, wurden durch das Hafen- und Seemannsamt die folgenden Neubauvarianten bzw. Provisorien untersucht:

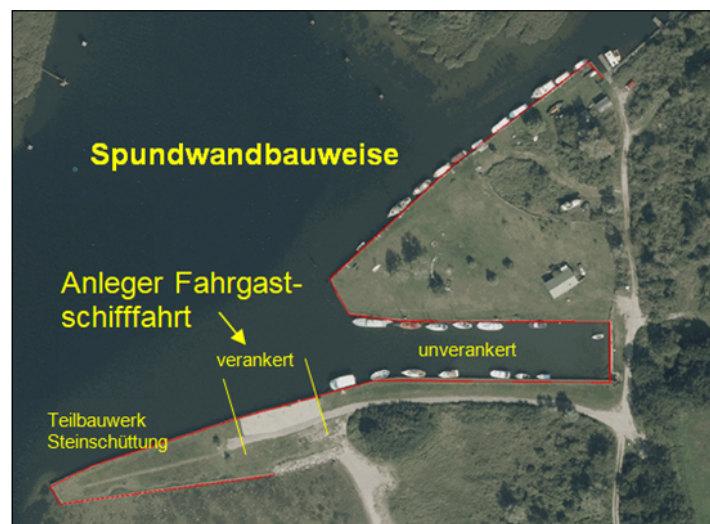
Neubauvariante 1 Spundwandlösung - Wiederherstellung Ist -Zustand

Die **Neubauvariante 1** betrachtet den Neubau mit Hilfe einer Spundwandlösung. Die neue Spundwand wird ca. 1,0 m vor der Altkonstruktion wasserseitig eingebracht. Die gesamte Anlage wird als gestaffeltes Spundwandsystem hergestellt, wobei ein Teilabschnitt, welcher für die Fahrgastschiffahrt genutzt wird, zusätzlich eine Rückverankerung erhält. Die Altkonstruktion wird um jeweils 1,5 m gekürzt und verbleibt dauerhaft im Baugrund. Der Zwischenraum wird mit Baggergut aus den Spülfeldern der Hanse- und Universitätsstadt Rostock verfüllt. Als Abschluss wird ein Abdeckblech auf der Spundwand befestigt.



Neubauvariante 2 Spundwandlösung + Steinschüttung - Wiederherstellung des Ist-Zustandes

In **Variante 2** wird zur Kostenreduzierung die Variante 1 wie folgt abgewandelt. Ein 175 m langes Teilstück wird als Steinschüttung statt in Spundwandbauweise hergestellt.



Neubauvariante 3a Steinschüttung - Reine Ufersicherung

In **Variante 3a** wird zur weiteren Kostenreduzierung die Variante 2 soweit abgemindert, dass die gesamte Anlage nur als Steinschüttung hergerichtet wird. Ein erneuter Schiffsverkehr aus Fahrgastschiffahrt bzw. aus Vereinstätigkeit sowie Tageslieger mit Sportbooten wird nicht mit eingeplant.



Neubauvariante 3b Steinschüttung - Ufersicherung und Fahrgastschiffahrt

Die **Variante 3b** ist ein Versuch, die Variante 3a mit Hilfe eines Fahrgastanlegers (L = 50 m) aufzuwerten. Es besteht weiterhin die Möglichkeit, dass ein bis zwei Tageslieger an der Anlage festmachen können. Eine Vereinstätigkeit wird jedoch nicht mit eingeplant.

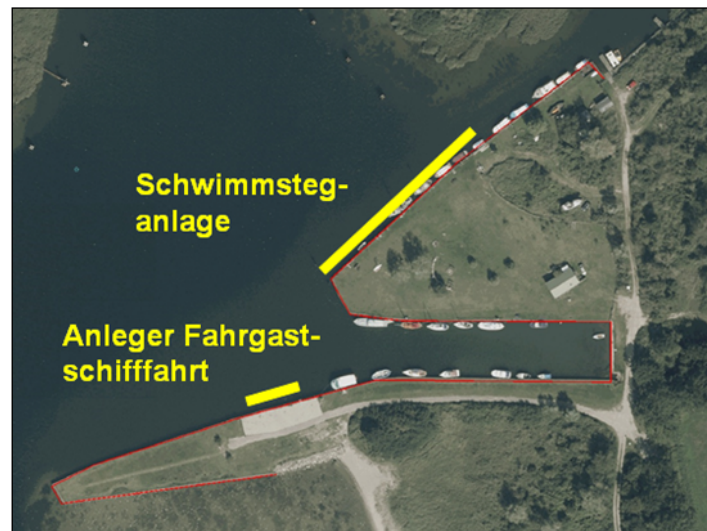


Provisorische Lösungen

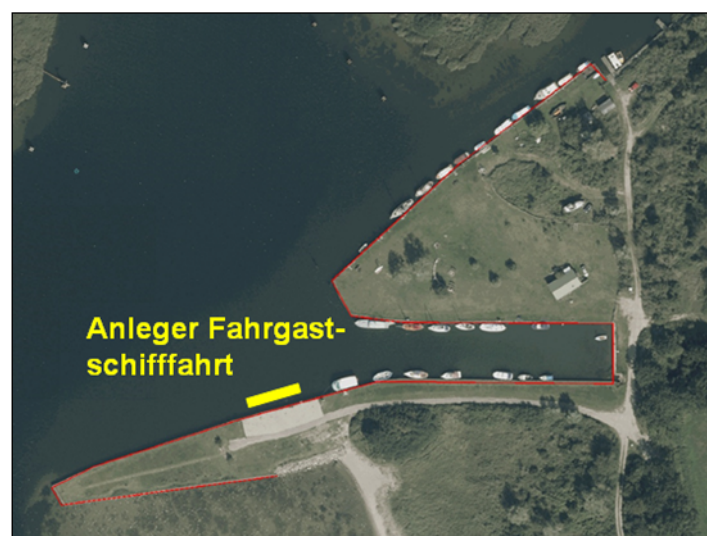
Um den Vereinsbetrieb und/oder Fahrgastschifffahrt aufrecht zu erhalten, werden provisorische Maßnahmen untersucht. Die Sicherung der Uferbefestigung wird hierbei vernachlässigt und müsste langfristig gemäß Neubauvariante 1 oder 2 durchgeführt werden.

Das **Provisorium 1** dient als eine provisorische Lösung um den Vereinsbetrieb wie auch die Fahrgastschifffahrt weiterhin aufrecht zu erhalten.

Hier wird eine Schwimmsteganlage vor die alte Spundwandkonstruktion gebaut. Diverse Landzugänge gewährleisten den Zugang. Die Altanlage wird nicht zurückgebaut und verbleibt im Bestand und muss weiterhin abgesperrt bleiben. Bei einem Neubau der Anlage müssen die Schwimmstege zurückgebaut werden.



Das **Provisorium 2** zeigt eine Lösung für die Aufrechterhaltung der Fahrgastschifffahrt. Hier wird ein vorhandener ehemaliger Fähranleger der Fährverbindung „Kabutzenhof – Gehlsdorf“ wiederverwendet und mit Hilfe von zwei neu zu rammenden Dalben verankert. Ein neu zu schaffender Landgang ermöglicht den Zugang. Die Altanlage wird, wie im Provisorium 1, nicht zurückgebaut und muss weiterhin abgesperrt bleiben.



Gegenüberstellung von Neubauvarianten/Provisorien

	Vorteile	Nachteile
Neubauvariante 1 Ist-Zustand Spundwandbauweise ca. 5,2 Mio € (Netto)	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Nutzungsdauer: 30-35 Jahre Arbeiten weitestgehend im Winter möglich LP für Sportboote LP Fahrgastschiffahrt 	<ul style="list-style-type: none"> hohe Baukosten Baumaterial muss von See gebracht werden Bau von Wasser aus
Neubauvariante 2 Ist-Zustand kombinierte Bauweise aus einer Steinschüttung und einer SpW ca. 4,5 Mio € (Netto)	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Nutzungsdauer: 30-50 Jahre Kostenreduzierung Arbeiten weitestgehend im Winter möglich LP für Sportboote LP Fahrgastschiffahrt 	<ul style="list-style-type: none"> hohe Baukosten Baumaterial muss von See gebracht werden Wasserbaumaßnahmen
Neubauvariante 3a Ufersicherung Steinschüttung ca. 3,3 Mio € (Netto)	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Nutzungsdauer: 40-50 Jahre Kostenreduzierung Arbeiten weitestgehend im Winter möglich geringe Wartungskosten 	<ul style="list-style-type: none"> Baumaterial muss von See gebracht werden Wasserbaumaßnahmen keine LP für Sportboote, Vereinstätigkeit kein LP für Fahrgastschiffahrt
Neubauvariante 3b Ufersicherung Steinschüttung und ein 60m Abschnitt mit einer SpW ca. 3,8 Mio € (Netto)	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Nutzungsdauer: 30-50 Jahre Arbeiten weitestgehend im Winter möglich LP Fahrgastschiffahrt, 1 - 2 Tageslieger 	<ul style="list-style-type: none"> Baumaterial muss von See gebracht werden Wasserbaumaßnahmen keine LP für Vereinstätigkeit, Dauerlieger
Provisorium 1 Schwimmsteganlage (Verein Länge ca. l=200m + Fahrgastanleger Länge ca. l=20m) ca. 3,3 Mio € (Netto)	<ul style="list-style-type: none"> LP für Sportboote LP für Fahrgastschiffahrt neue Schwimmsteganlage: ca. 20 Jahre Nutzungsdauer 	<ul style="list-style-type: none"> hohe Kosten langfristiges Provisorium, Altbestand bleibt weiterhin gesperrt langfristig Neubau analog Neubauvariante 1 oder 2 notwendig
Provisorium 2 Schwimmsteganlage (Fahrgastanleger Länge ca. l=20m) ca. 400 T € (Netto)	<ul style="list-style-type: none"> Sicherstellung der Fahrgastschiffahrt Wiederverwendung von Bestandsschwimmstegen (Fähre Gehlsdorf) 	<ul style="list-style-type: none"> Altbestand bleibt weiterhin gesperrt, keine LP für Sportboote mittelfristiges Provisorium Restlebensdauer Bestands-Schwimmsteg max. 5 bis 10 Jahre mittelfristig Neubau analog Neubauvariante 1 oder 2 notwendig

- Gesamtkosten berücksichtigen Planungs-, und Bauleistungen
- Kostenschätzung auf Basis von aktuellen Bauvorhaben des Hafen- und Seemannsamtes, Preisniveau 2019/2020 (Preisschwankungen bis zu ca. +/-25 % möglich),
- Preissteigerung pro Jahr derzeit ca. 5%
- Folgekosten, wie z.B. Wartung, Kontrollen, Reparaturen etc. sind nicht mit berücksichtigt

Finanzielle Auswirkungen:

Es entfallen jährliche Einnahmen in Höhe von ca. 9.000 €, die sich aus Nutzungsentgelten ergeben, welche aus Vereinstätigkeit sowie Tageslieger (30 bis 50 Boote pro Jahr) mit Sportbooten (ca. 8600 €) und Hafenentgelten von Fahrgastschiffen (ca. 400 €) stammen.

Durch das Hafen- und Seemannsamt wurde erstmalig in 2017 ein Neubau in die mittelfristige Finanzplanung aufgenommen und in den Finanzhaushaltsplan der Jahre 2020/2021 aufgenommen. Aufgrund der Haushaltskonsolidierung in 2019 wurde die Maßnahme vorerst in die Haushaltjahre 2023/2024 verschoben. Dies bedeutet, dass dem Hafen- und Seemannsamt im Jahr 2021 für diese Maßnahme keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

Das Hafen- und Seemannsamt empfiehlt vor Durchführung einer möglichen Neubaumaßnahme eine städteplanerische Studie durch das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft zur weiteren Entwicklung des Standortes Schnatermann, auch unter Berücksichtigung der Hafenentwicklung des Rostocker Überseehafens, durchzuführen, um daraus die angemessenen und wirtschaftlich verträglichen baulichen Maßnahmen sowie Bedarfe an wasserbaulicher Hafeninfrastruktur ableiten zu können. Ebenso zu prüfen ist die Einwerbung von Fördermitteln, insbesondere vor dem Hintergrund der Ausrichtung der BUGA 2025.

Als kurzfristige Handlungsmaßnahme wird zwecks Wiederaufnahme des Fahrgastschiffbetriebes der Bau eines öffentlichen Anlegers in Anlehnung an die Variante Provisorium 2 vorbereitet. Soweit möglich, sollen dabei auch einige Gastliegeplätze für Sportboote geschaffen werden. Zu den hierfür benötigten, außerplanmäßigen finanziellen Mitteln wird die Verwaltung einen Deckungsvorschlag erarbeiten.

Claus Ruhe Madsen

Anlagen

Keine