

Einladung / Tagesordnung

Sitzung der Bürgerschaft

Sitzungstermin: Mittwoch, 01.03.2023, 16:00 Uhr

Sitzungsort: Sitzungssaal der Bürgerschaft, Rathaus, Neuer Markt 1, 18055 Rostock

Öffentlicher Teil

1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der Ordnungsmäßigkeit der Einladung, der Anwesenheit und der Beschlussfähigkeit

2 Änderung der Tagesordnung

3 Einwohnerfragestunde

4 Aktuelle Stunde

5 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 18.01.2023

6 Mitteilungen der Präsidentin

7 Wahlen und Bestellungen

7.1 Nachwahl eines Mitgliedes für den Ortsbeirat Biestow

2022/BV/3312

- | | | |
|-------|---|----------------------|
| 7.2 | Nachwahl einer Vertreterin oder eines Vertreters der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in der Verbandversammlung des Planungsverbandes Region Rostock | 2023/BV/3979 |
| 7.2.1 | Julia K. Pittasch (FDP), Christoph Eisfeld (FDP):
Nachwahl einer Vertreterin oder eines Vertreters der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in der Verbandversammlung des Planungsverbandes Region Rostock | 2023/BV/3979-01 (ÄA) |
| 7.3 | Wahl von zwei Ersatzvertreterinnen oder Ersatzvertretern der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in der Mitgliederversammlung des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e.V. | 2023/BV/3984 |
| 7.4 | Andrea Krönert (für die Fraktion BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN)
Nachwahl eines Mitglieds in den Ortsbeirat Reutershagen | 2023/AN/3997 |
| 7.5 | Andrea Krönert (für die Fraktion BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN)
Wahl von stellv. Mitgliedern in den Ortsbeirat Stadtmitte | 2023/AN/3998 |
| 7.6 | Nachwahl einer Vertreterin/eines Vertreters der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in der Mitgliederversammlung des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e.V. | 2023/BV/4003 |
| 7.6.1 | Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI)
Nachwahl einer Vertreterin/eines Vertreters der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in der Mitgliederversammlung des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e.V. | 2023/BV/4003-01 (ÄA) |
| 7.7 | Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD)
Nachwahl eines Mitgliedes in den Ortsbeirat Reutershagen | 2023/AN/4044 |
| 7.8 | Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD)
Wahl eines stellvertretenden Mitgliedes in den Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt | 2023/AN/4045 |

7.9	Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD) Nachwahl eines Mitgliedes in den Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	2023/AN/4046
7.10	Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines Mitglieds in den Hauptausschuss	2023/AN/4065
7.11	Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines stellvertretenden Mitglieds in den Hauptausschuss	2023/AN/4066
7.12	Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines stellvertretenden Mitglieds in den Hauptausschuss	2023/AN/4067
7.13	Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines stellvertretenden Mitglieds in den Ausschuss für Schule, Hochschule und Sport	2023/AN/4068
7.14	Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines Mitglieds in den Ausschuss für Soziales, Gesundheit und Migration	2023/AN/4069
7.15	Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines stellvertretenden Mitglieds in den Ausschuss für Soziales, Gesundheit und Migration	2023/AN/4070
7.16	Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines Mitglieds in den Personalausschuss	2023/AN/4071
7.17	Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines Mitglieds in den Betriebsausschuss des Eigenbetriebs Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung	2023/AN/4072

- | | | |
|------|---|--------------|
| 7.18 | Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI)
Nachwahl eines Mitglieds in den
Rechnungsprüfungsausschuss | 2023/AN/4074 |
| 7.19 | Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI)
Nachwahl eines stellvertretenden Mitglieds im
Betriebsausschuss für den Eigenbetrieb Kommunale
Objektbewirtschaftung und -entwicklung | 2023/AN/4075 |
| 7.20 | Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI)
Nachwahl eines stellvertretenden Mitglieds in den
Rechnungsprüfungsausschuss | 2023/AN/4076 |
| 7.21 | Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI)
Nachwahl eines stellvertretenden Mitglieds in den
Jugendhilfeausschuss | 2023/AN/4077 |
| 7.22 | Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD)
Nachwahl eines Mitgliedes in den Ortsbeirat
Kröpeliner-Tor-Vorstadt | 2023/AN/4085 |

Bestellung

- | | | |
|------|---|--------------|
| 7.23 | Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI)
Bestellung einer Vertreterin in den Aufsichtsrat des
Digitalen Innovationszentrum Rostock GmbH | 2023/AN/4073 |
|------|---|--------------|

42. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages

- | | | |
|------|--|--------------|
| 7.24 | Entsendung von zwei Delegierten der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock zur 42. Hauptversammlung des
Deutschen Städtetages vom 23. bis 25. Mai 2023 in Köln | 2023/BV/3991 |
|------|--|--------------|

8 Anträge

- | | | |
|-------|---|----------------------|
| 8.1 | Chris Günther für die CDU/UFR-Fraktion
Eltern-Kind-Zentrum | 2022/AN/3906 |
| 8.1.1 | Eltern-Kind-Zentrum | 2022/AN/3906-01 (SN) |
| 8.1.2 | Chris Günther für die CDU/UFR-Fraktion
Eltern-Kind-Zentrum | 2022/AN/3906-02 (ÄÄ) |
| 8.2 | Kristin Schröder für den Ortsbeirat Südstadt
Bau der Kesselbornbrücke | 2023/AN/3925 |
| 8.2.1 | Bau der Kesselbornbrücke | 2023/AN/3925-01 (SN) |
| 8.3 | Stephan Weinges für den Ortsbeirat Gartenstadt /
Stadtweide
Prüfauftrag zur Sicherung der Verkehrswege im Groß-
Schwaßer-Weg | 2023/AN/3934 |
| 8.3.1 | Prüfauftrag zur Sicherung der Verkehrswege im Groß-
Schwaßer-Weg | 2023/AN/3934-01 (SN) |

9 Beschlussvorlagen

- 9.1 Beschluss zur weiteren Verfahrensweise zur Übertragung des Eigentums der denkmalgeschützten Mühlendammschleuse vom Besitz des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes an die Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2022/BV/3800

10 Bericht aus den Aufsichtsgremien

11 Berichterstattung der Oberbürgermeisterin

11.1 *Bericht der Oberbürgermeisterin über wichtige Angelegenheiten der Stadt*

11.2 *Informationsvorlagen*

- 11.2.1 Lokale Ökonomie stärken – Den Prozess verstetigen – Prüfauftrag Nr. 2022/AN/3722 - Terminverlängerung 2023/IV/3974

- 11.2.2 Bericht 2022 des Projekts Fairtrade-Stadt Rostock 2023/IV/4012

12 Fragestunde

- 12.1 Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Kesselborn-Arena 2023/AF/3996

- 12.2 Chris Günther für die CDU/UFR-Fraktion "Strandsatzung" 2023/AF/4009

- 12.3 Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund)
Verwendung Folgetonhorn für Einsatzfahrzeuge
(Martinhorn) 2023/AF/4017
- 12.4 Chris Günther (für die CDU/UFR-Fraktion)
Klärschlamm-Kooperation Mecklenburg-Vorpommern 2023/AF/4060

13 Schließen der öffentlichen Sitzung

Nichtöffentlicher Teil

14 Mitteilungen der Präsidentin

15 Anträge

16 Beschlussvorlagen

- 16.1 Verzinsung des Kaufpreises für das Grundstück „Parkplatz
Doberaner Landstraße“ 2023/BV/3923
- 16.2 Änderung des Generalpachtvertrages mit dem Verband
der Gartenfreunde Hansestadt Rostock e.V. und Zahlung
einer Entschädigung 2023/BV/3962

17 Bericht aus den Aufsichtsgremien

18 Berichterstattung der Oberbürgermeisterin

18.1 *Bericht der Oberbürgermeisterin über wichtige Angelegenheiten der Stadt*

18.2 Informationsvorlagen

- | | | |
|--------|---|--------------|
| 18.2.1 | Klärschlamm-Kooperation Mecklenburg-Vorpommern GmbH (KKMV)
- Quartalsbericht 03/2022 | 2023/IV/3940 |
| 18.2.2 | Gutachten zur möglichen Fusion des Klinikums Südstadt Rostock mit der Universitätsmedizin Rostock | 2023/IV/3943 |
| 18.2.3 | Klärschlamm-Kooperation M-V GmbH (KKMV) -
Quartalsbericht 04/2022 | 2023/IV/4020 |

19 Fragestunde

- | | | |
|------|---|--------------|
| 19.1 | Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund)
Klinikum Südstadt Rostock und GHD GesundHeits GmbH
Deutschland | 2023/AF/4018 |
|------|---|--------------|

20 Schließen der Sitzung

Die Unterlagen für den öffentlichen Teil dieser Sitzung können im Internet unter der Adresse www.rostock.de/ksd eingesehen werden. Sollte keine Möglichkeit der Einsichtnahme über das Internet bestehen, ist die Einsichtnahme nach vorheriger Terminvereinbarung mit dem Fachbereich Sitzungsdienst unter Tel. 0381 381-1303 im Rathaus, Neuer Markt 1, möglich.

Sollte die Tagesordnung nicht abgearbeitet werden, wird die Sitzung am Donnerstag, dem 2. März 2023 um 16.00 Uhr im Rathaus (Sitzungssaal der Bürgerschaft) fortgesetzt.

Die Sitzung wird über einen Livestream auf dem YouTube Kanal Sieben Tuerme der Hanse- und Universitätsstadt Rostock übertragen werden. Den Link dazu finden Sie auch auf der Internetseite <https://rathaus.rostock.de>.

Plätze für Besucherinnen und Besucher sind beim Fachbereich Sitzungsdienst (Telefon 0381 381-1303) oder per E-Mail [situationdienst@rostock.de](mailto:sitzungsdienst@rostock.de) bis zum 28. Februar 2023, 15.00 Uhr, zu reservieren.

Die Karten für die reservierten Plätze werden am 1. März 2023 bis 16.00 Uhr an der Infothek des Rathauses ausgegeben und gelten auch für eine eventuelle Fortsetzung der Sitzung am 2. März 2023.

Hinweis: Für die Benutzung der Führungs- und Dolmetscheranlage für Hörbehinderte wird gebeten, sich kurz vor Beginn der Sitzung beim Tontechniker im Sitzungssaal der Bürgerschaft zu melden.

Regine Lück
Präsidentin der Bürgerschaft

Tagesordnung - Nachtrag

Sitzung der Bürgerschaft

Sitzungstermin: Mittwoch, 01.03.2023, 16:00 Uhr

Sitzungsort: Sitzungssaal der Bürgerschaft, Rathaus, Neuer Markt 1, 18055 Rostock

Öffentlicher Teil

1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der Ordnungsmäßigkeit der Einladung, der Anwesenheit und der Beschlussfähigkeit

2 Änderung der Tagesordnung

3 Einwohnerfragestunde

3.1 Janin Lika, Genossenschaft "Solidarisches
(NT) Wohnen Ost2500 eG"
Förderung von Vielfalt und alternativen Wohnformen

2023/AR/4112

**4 Aktuelle Stunde
- entfällt -**

5 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 18.01.2023

6 Mitteilungen der Präsidentin

7 Wahlen und Bestellungen

7.1 Nachwahl eines Mitgliedes für den Ortsbeirat Biestow

2022/BV/3312

- | | | |
|-------|---|----------------------|
| 7.2 | Nachwahl einer Vertreterin oder eines Vertreters der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in der Verbandversammlung des Planungsverbandes Region Rostock | 2023/BV/3979 |
| 7.2.1 | Julia K. Pittasch (FDP), Christoph Eisfeld (FDP):
Nachwahl einer Vertreterin oder eines Vertreters der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in der Verbandversammlung des Planungsverbandes Region Rostock | 2023/BV/3979-01 (ÄA) |
| 7.3 | Wahl von zwei Ersatzvertreterinnen oder Ersatzvertretern der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in der Mitgliederversammlung des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e.V. | 2023/BV/3984 |
| 7.4 | Andrea Krönert (für die Fraktion BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN)
Nachwahl eines Mitglieds in den Ortsbeirat Reutershagen | 2023/AN/3997 |
| 7.5 | Andrea Krönert (für die Fraktion BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN)
Wahl von stellv. Mitgliedern in den Ortsbeirat Stadtmitte | 2023/AN/3998 |
| 7.6 | Nachwahl einer Vertreterin/eines Vertreters der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in der Mitgliederversammlung des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e.V. | 2023/BV/4003 |
| 7.6.1 | Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI)
Nachwahl einer Vertreterin/eines Vertreters der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in der Mitgliederversammlung des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e.V. | 2023/BV/4003-01 (ÄA) |
| 7.7 | Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD)
Nachwahl eines Mitgliedes in den Ortsbeirat Reutershagen | 2023/AN/4044 |

7.8	Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD) Nachwahl eines Mitgliedes in den Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt	2023/AN/4085
7.9	Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD) Wahl eines stellvertretenden Mitgliedes in den Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt	2023/AN/4045
7.10	Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD) Nachwahl eines Mitgliedes in den Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	2023/AN/4046
7.10.1 (NT)	Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD) Nachwahl eines Mitgliedes in den Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	2023/AN/4046-01 (ÄÄ)
7.11	Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines Mitglieds in den Hauptausschuss	2023/AN/4065
7.12	Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines stellvertretenden Mitglieds in den Hauptausschuss	2023/AN/4066
7.13	Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines stellvertretenden Mitglieds in den Hauptausschuss	2023/AN/4067
7.14	Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines stellvertretenden Mitglieds in den Ausschuss für Schule, Hochschule und Sport	2023/AN/4068
7.15	Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines Mitglieds in den Ausschuss für Soziales, Gesundheit und Migration	2023/AN/4069
7.16	Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines stellvertretenden Mitglieds in den Ausschuss für Soziales, Gesundheit und Migration	2023/AN/4070

7.17	Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines Mitglieds in den Personalausschuss	2023/AN/4071
7.18	Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines Mitglieds in den Betriebsausschuss des Eigenbetriebs Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung	2023/AN/4072
7.19	Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines Mitglieds in den Rechnungsprüfungsausschuss	2023/AN/4074
7.20	Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines stellvertretenden Mitglieds im Betriebsausschuss für den Eigenbetrieb Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung	2023/AN/4075
7.21	Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines stellvertretenden Mitglieds in den Rechnungsprüfungsausschuss	2023/AN/4076
7.22	Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines stellvertretenden Mitglieds in den Jugendhilfeausschuss	2023/AN/4077
7.23 (NT)	Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD) Nachwahl eines stellvertretenden Mitgliedes in den Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	2023/DA/4095
7.23.1 (NT)	Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD) Nachwahl eines stellvertretenden Mitgliedes in den Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	2023/DA/4095-01 (ÄÄ)

7.24 Andrea Krönert (für die Fraktion BÜNDNIS 90/
(NT) DIE GRÜNEN) 2023/DA/4098
Nachwahl eines Mitglieds in den Bau- und
Planungsausschuss

7.25 Andrea Krönert (für die Fraktion BÜNDNIS 90/
(NT) DIE GRÜNEN) 2023/DA/4099
Nachwahl eines Mitglieds in den KOE-Ausschuss

Bestellung

7.26 Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) 2023/AN/4073
Bestellung einer Vertreterin in den Aufsichtsrat des
Digitalen Innovationszentrum Rostock GmbH

42. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages

7.27 Entsendung von zwei Delegierten der Hanse- und 2023/BV/3991
Universitätsstadt Rostock zur 42. Hauptversammlung des
Deutschen Städtetages vom 23. bis 25. Mai 2023 in Köln

7.27.1 Regine Lück (Präsidentin der Bürgerschaft) 2023/BV/3991-01 (ÄA)
(NT) Entsendung von zwei Delegierten der Hanse- und
Universitätsstadt Rostock zur 42. Hauptversammlung des
Deutschen Städtetages vom 23. bis 25. Mai 2023 in Köln

8 Anträge

- | | | |
|-------|---|----------------------|
| 8.1 | Chris Günther für die CDU/UFR-Fraktion
Eltern-Kind-Zentrum | 2022/AN/3906 |
| 8.1.1 | Eltern-Kind-Zentrum | 2022/AN/3906-01 (SN) |
| 8.1.2 | Chris Günther für die CDU/UFR-Fraktion
Eltern-Kind-Zentrum | 2022/AN/3906-02 (ÄA) |
| 8.2 | Kristin Schröder für den Ortsbeirat Südstadt
Bau der Kesselbornbrücke | 2023/AN/3925 |
| 8.2.1 | Bau der Kesselbornbrücke | 2023/AN/3925-01 (SN) |
| 8.3 | Stephan Weinges für den Ortsbeirat Gartenstadt /
Stadtweide
Prüfauftrag zur Sicherung der Verkehrswege im Groß-
Schwaßer-Weg | 2023/AN/3934 |
| 8.3.1 | Prüfauftrag zur Sicherung der Verkehrswege im Groß-
Schwaßer-Weg | 2023/AN/3934-01 (SN) |

9 Beschlussvorlagen

- | | | |
|---------------|---|----------------------|
| 9.1 | Beschluss zur weiteren Verfahrensweise zur Übertragung
des Eigentums der denkmalgeschützten
Mühlendamm Schleuse vom Besitz des Wasserstraßen-
und Schifffahrtsamtes an die Hanse- und
Universitätsstadt Rostock | 2022/BV/3800 |
| 9.1.1
(NT) | Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund)
Beschluss zur weiteren Verfahrensweise zur Übertragung
des Eigentums der denkmalgeschützten
Mühlendamm Schleuse vom Besitz des Wasserstraßen-
und Schifffahrtsamtes an die Hanse- und
Universitätsstadt Rostock | 2022/BV/3800-01 (ÄA) |

10	Bericht aus den Aufsichtsgremien	
11	Berichterstattung der Oberbürgermeisterin	
11.1	<i>Bericht der Oberbürgermeisterin über wichtige Angelegenheiten der Stadt</i>	
11.2	<i>Informationsvorlagen</i>	
11.2.1 (NT)	Gutachten zur möglichen Fusion des Klinikums Südstadt Rostock mit der Universitätsmedizin Rostock	2023/IV/3943
11.2.2	Lokale Ökonomie stärken – Den Prozess verstetigen – Prüfauftrag Nr. 2022/AN/3722 - Terminverlängerung	2023/IV/3974
11.2.3	Bericht 2022 des Projekts Fairtrade-Stadt Rostock	2023/IV/4012
12	Fragestunde	
12.1	Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Kesselborn-Arena	2023/AF/3996
12.1.1 (NT)	Kesselborn-Arena	2023/AF/3996-01 (SN)
12.2	Chris Günther für die CDU/UFR-Fraktion "Strandsatzung"	2023/AF/4009
12.2.1 (NT)	"Strandsatzung"	2023/AF/4009-01 (SN)
12.3	Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund) Verwendung Folgetonhorn für Einsatzfahrzeuge (Martinhorn)	2023/AF/4017
12.3.1 (NT)	Verwendung Folgetonhorn für Einsatzfahrzeuge (Martinhorn)	2023/AF/4017-01 (SN)

12.4 Chris Günther (für die CDU/UFR-Fraktion) 2023/AF/4060
Klärschlamm-Kooperation Mecklenburg-Vorpommern

13 Schließen der öffentlichen Sitzung

Nichtöffentlicher Teil

14 Mitteilungen der Präsidentin

15 Anträge

16 Beschlussvorlagen

16.1 Verzinsung des Kaufpreises für das Grundstück 2023/BV/3923
„Parkplatz Doberaner Landstraße“

16.2 Änderung des Generalpachtvertrages mit dem Verband 2023/BV/3962
der Gartenfreunde Hansestadt Rostock e.V. und Zahlung
einer Entschädigung

17 Bericht aus den Aufsichtsgremien

18 Berichterstattung der Oberbürgermeisterin

**18.1 *Bericht der Oberbürgermeisterin über wichtige
Angelegenheiten der Stadt***

18.2 Informationsvorlagen

- 18.2.1 Klärschlamm-Kooperation Mecklenburg-Vorpommern GmbH (KKMV)
- Quartalsbericht 03/2022 2023/IV/3940
- 18.2.2 Klärschlamm-Kooperation M-V GmbH (KKMV) -
Quartalsbericht 04/2022 2023/IV/4020

19 Fragestunde

- 19.1 Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund)
Klinikum Südstadt Rostock und GHD GesundHeits GmbH
Deutschland 2023/AF/4018
- 19.1.1 Klinikum Südstadt Rostock und GHD GesundHeits GmbH
(NT) Deutschland 2023/AF/4018-01 (SN)

20 Schließen der Sitzung

Die Unterlagen für den öffentlichen Teil dieser Sitzung können im Internet unter der Adresse www.rostock.de/ksd und beim Fachbereich Sitzungsdienst im Sitzungssaal der Bürgerschaft eingesehen werden.

Sollte die Tagesordnung nicht abgearbeitet werden, wird die Sitzung am Donnerstag, dem 2. März 2023 um 16.00 Uhr im Rathaus (Sitzungssaal der Bürgerschaft) fortgesetzt.

Die Sitzung wird über einen Livestream auf dem YouTube Kanal Sieben Tuerme der Hanse- und Universitätsstadt Rostock übertragen werden. Den Link dazu finden Sie auch auf der Internetseite <https://rathaus.rostock.de>.

Hinweis: Für die Benutzung der Führungs- und Dolmetscheranlage für Hörbehinderte wird gebeten, sich kurz vor Beginn der Sitzung beim Tontechniker im Sitzungssaal der Bürgerschaft zu melden.

Regine Lück
Präsidentin der Bürgerschaft

Wichtige Hinweise für alle, an der Sitzung teilnehmenden Personen:

Nach der Corona-LVO M-V wird u.a. insbesondere für den Fall, dass der Mindestabstand von 1,5 Metern nicht eingehalten werden kann, das Tragen einer medizinischen Gesichtsmaske oder Atemschutzmaske dringend empfohlen.

Legende:

Vorlagenkürzel	Vorlagenbezeichnung
AR	Anregung (Einwohnerfragestunde)
BV	Beschlussvorlage der Verwaltung
NB	Nachtrag zu einer Beschlussvorlage
DV	Dringliche Beschlussvorlage der Verwaltung
PV	Personalvorlage der Verwaltung
NP	Nachtrag zu einer Personalvorlage
DP	Dringliche Personalvorlage der Verwaltung
IV	Informationsvorlage der Verwaltung
SN	Stellungnahme der Verwaltung (zu AN, DA, AA, AF, AM)
ES	Ergänzung zu einer Stellungnahme
AN	Antrag aus dem politischen Raum
DA	Dringlicher Antrag aus dem politischen Raum
AA	Änderungsantrag (zu BV, DV, PV, DP, AN, DA) aus dem politischen Raum
AF	Anfrage eines Viertels aller Mitglieder der Bürgerschaft oder einer Fraktion
AM	Anfrage eines Mitgliedes der Bürgerschaft (kein Sitzungsbestandteil)
WI	Widerspruch (§ 33 Kommunalverfassung MV)
BE	Beanstandung (§ 33 Kommunalverfassung MV, kein Sitzungsbestandteil)

Bericht von Oberbürgermeisterin Eva-Maria Kröger während der Sitzung der Bürgerschaft am 1. März 2023

(Hinweis: Der Bericht wurde in Teilen mündlich gehalten.)

Sehr geehrte Frau Präsidentin,
meine Damen und Herren,
liebe Gäste,

das ist für mich heute schon eine ungewohnte Perspektive während einer Bürgerschaftssitzung! Ganz herzlich möchte ich mich für die vielen Grüße und Glückwünsche zu meinem Amtsantritt bedanken. Und mein Dank gilt auch allen aus Kommunalpolitik, Einwohner*innenschaft und Verwaltung, die mir in den vergangenen Wochen meinen Start als Oberbürgermeisterin erleichtert haben.

Ich möchte Euch und Ihnen heute versprechen, dass ich die Perspektive aus Sicht als Gemeindevertreterin nicht vergessen werde, und freue mich sehr darüber, dass wir unsere bisherige gute Zusammenarbeit auch in der neuen Konstellation fortsetzen können!

Meine Damen und Herren,

nun ist schon seit über einem Jahr Krieg in der Ukraine.

Als Russland am 24. Februar 2022 sein Nachbarland überfiel, waren wir zunächst ungläubig und einfach entsetzt. Schnell entstand aber auch ein großes Netzwerk an Hilfen – von staatlicher und kommunaler Seite, insbesondere aber auch aus der Zivilgesellschaft heraus.

Über 2.700 Geflüchtete aus der Ukraine haben seither Schutz in unserer Stadt gesucht, darunter mehr als 600 Kinder und Jugendliche. Das Ankommen hier war nicht immer leicht und hat uns vor große Probleme gestellt. Und wir alle wissen nicht, wie der Krieg in den kommenden Wochen und Monaten weitergehen wird und wann endlich wieder Frieden ist. Aber unsere Solidarität als Gesellschaft ist auch in Zukunft gefragt. Für uns ist es keine Frage, OB wir Geflüchteten helfen können, sondern WIE wir gemeinsam die damit verbundenen Herausforderungen bewältigen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen das Vergessen haben wir gemeinsam mit der Initiative „Mord verjährt nicht“ am vergangenen Sonnabend an die Ermordung von Mehmet Turgut durch den so genannten Nationalsozialistischen Untergrund vor 19 Jahren im Neudierkower Weg erinnert.

Der 25-jährige Imbissverkäufer Mehmet Turgut war am 24. Februar 2004, kurz nachdem er das Geschäft geöffnet hatte, von zwei Personen mit mehreren Schüssen getötet worden. Er ist das fünfte Opfer der jahrelangen Mordserie des NSU. Es bleibt unsere Aufgabe, an Mehmet Turgut zu erinnern und uns mit anderen Betroffenen rechter und rassistischer Gewalt zu solidarisieren.

Meine Damen und Herren,

gemeinsam mit Bürgerschaftspräsidentin Regine Lück und der Integrationsbeauftragten des Landes Jana Michael haben wir am 2. Februar im Foyer der Stadthalle Rostocks Neubürgerinnen und Neubürger offiziell mit ihren Familien willkommen geheißen.

397 Personen sind im vergangenen Jahr in unserer Stadt eingebürgert worden. Davon wurden 42 Eingebürgerte bereits in Deutschland geboren. Insgesamt 44 Familien konnten sich zur Einbürgerung entschließen. 128 Migrant*innen konnten auf Grund besonders guter Integrationsleistungen vor allem in sprachlicher Hinsicht frühzeitiger eingebürgert werden. 352 Personen konnten ihre Staatsangehörigkeit behalten, davon sind 22 EU-Bürger*innen. Unsere Neubürgerinnen und Neubürger kommen aus 41 Nationen, darunter aus Syrien, aus der Ukraine, aus Ägypten, Polen, dem Iran sowie aus Rumänien.

Sehr geehrte Damen und Herren,

unsere Gemeindevahlbehörde hat bereits jetzt die bevorstehenden Wahlen im Frühjahr des nächsten Jahres im Blick. Neben den landesweiten Kommunalwahlen, die in Rostock als Bürgerschaftswahl stattfinden werden, endet auch die fünfjährige Wahlperiode des Europaparlaments. Das Wahlalter wurde von 18 auf 16 Jahre gesenkt. Darüber hinaus werden derzeit verschiedene Änderungen der Europawahlordnung diskutiert. Das betrifft die Farbe des Stimmzettels umschlages ebenso wie Informationen zur Stimmzettelschablone für Blinde und Sehbehinderte.

In Vorbereitung auf die Bürgerschaftswahl werden durch Sie die Wahlbereiche zu bestimmen sein. Die Verwaltung befasst sich gerade mit den wahlrechtlichen Regelungen, die bei der Einteilung des Wahlgebietes in Wahlbereiche, Wahlbezirke und Briefwahlbezirke zu berücksichtigen sind. Die Gliederungen innerhalb der Stadtgrenze finden dabei ebenso Beachtung wie die Vorschriften zur Größe von Wahlbereichen für die Bürgerschaftswahl und zur Größe von Urnen- und Briefwahlbezirken zu Europa- und Kommunalwahlen.

Daraus eine sinnvolle Wahlarchitektur zu entwickeln, die allen Anforderungen optimal gerecht wird, ist eine herausfordernde Aufgabe. Wir wollen Ihnen eine entsprechende Beschlussvorlage zur Wahlbereichseinteilung noch vor der diesjährigen Sommerpause vorlegen. Die Einteilung des Wahlgebietes in Urnenwahlbezirke ist eine Aufgabe der Gemeindevahlbehörde und obliegt dem Gemeindevahlleiter.

Meine Damen und Herren,

nicht nur bei Wahlen geht es um Zahlen, sondern auch in der neuesten Ausgabe des Statistischen Jahrbuchs. Auf mehr als 400 Seiten werden in einer Vielzahl von Tabellen, Grafiken und thematischen Karten die langjährigen Entwicklungen der wirtschaftlichen, sozialen, demografischen, kulturellen, politischen und ökologischen Verhältnisse Rostocks bis Ende 2021 dargestellt.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie waren auch im zweiten Pandemie-Jahr 2021 in verschiedenen Lebensbereichen deutlich zu erkennen. Besonders betroffen waren der Tourismus, die Kreuzschifffahrt, der Handel, die Verkehrsunternehmen, der Flughafen sowie die kulturellen Einrichtungen.

Das Jahr 2021 hatte aber auch eine Reihe guter Nachrichten parat. 2021 wurde mit 22,3 Mio. Tonnen der höchste Güterumschlag im Rostocker Hafen erzielt. Noch nie wurden mehr Güter im Rostocker Hafen umgeschlagen. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sowohl am Wohnort als auch am Arbeitsort stieg 2021 (Stand 30.06.) auf 81.340 bzw. 93.711 Personen. 58.580 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte wohnten und arbeiteten in Rostock. Im Bauhauptgewerbe wurde der höchste baugewerbliche Umsatz der letzten 20 Jahre und im Ausbaugewerbe seit 2004 erreicht. 2021 wurde die geringste Zahl an Verkehrsunfällen seit 1990 registriert. Auch die Zahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen war in den zurückliegenden 30 Jahren immer höher.

Sehr geehrte Damen und Herren,

für uns als Bürgerschaft und Stadtverwaltung hat die Bürger*innenbeteiligung einen immer größer werdenden Stellenwert. So fand am vergangenen Sonnabend in der Stadthalle das erste „Studio Südstadt“ zur Erarbeitung eines Rahmenplans für den Stadtteil statt. Gefragt war, wie das bestehende 60er-Jahre-Wohngebiet nachhaltig und zukunftsorientiert entwickelt werden kann, worauf die Planungen Rücksicht nehmen sollen, was ist wichtig und was auf keinen Fall vergessen werden darf.

Ich wünsche dem Prozess weiterhin viele interessierte Mitstreiterinnen und Mitstreiter und hoffe, dass dadurch auch das gegenseitige Verständnis dafür wächst, dass wir mit unseren Planungen leider nie ein Optimum für alle Menschen erreichen werden.

Meine Damen und Herren,

in der kommenden Woche startet das Stadtamt eine Pilotphase im Ortsamt Nordwest 1 in Groß Klein. Als Angebot für dringende Anliegen und in Notfällen können künftig Anliegen montags zu den Öffnungszeiten auch ohne vorherige Terminvereinbarung in diesem Ortsamt erledigt werden. Dies ist ein erster Schritt, die Zugänglichkeit unserer Bürgerservices weiter zu verbessern, und dafür danke ich den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in unseren Ortsämtern. Wenn das Angebot gut angenommen wird und funktioniert, werden wir es schrittweise auch auf weitere Ortsämter und Services ausdehnen.

Wer lieber zu einer bestimmten Zeit vorsprechen möchte, kann Termine in den fünf Rostocker Ortsämtern auch kurzfristig vereinbaren. Neben den langfristig buchbaren Terminen sind Zeitslots oft auch noch kurzfristig

buchbar. Je nach Personal-Verfügbarkeit werden weitere Termine jeweils morgens zum Teil noch für denselben Tag im Internet unter der Adresse www.rostock.de/onlinetermin freigeschaltet.

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum ersten Mal ist der Internationale Frauentag am 8. März in diesem Jahr in Mecklenburg-Vorpommern ein gesetzlicher Feiertag. Auch wenn wir auf diesem Weg in den vergangenen Jahren einige Erfolge erzielen und Akzeptanz erreichen konnten, so bleibt auch 2023 die Gleichbehandlung aller Geschlechter ein wichtiges Ziel. Der Kampf für die Gleichberechtigung von Frauen hat nichts an Aktualität verloren. Dabei geht es um unseren Alltag, um den Ausbildungs- und Arbeitsmarkt, um die Zusammenarbeit in den Betrieben und Institutionen, aber auch um unser Zusammenleben in den Familien und Partnerschaften.

Fast zeitgleich in diesem Jahr findet der Equal Pay Day am 7. März statt. Der internationale Aktionstag macht auf die bestehende Geschlechterlohnücke (Gender-Pay-Gap) zwischen Frauen und Männern aufmerksam. Im letzten Jahr betrug er in Deutschland nach Angabe des Statistischen Bundesamtes stolze 18 Prozent. In Tage umgerechnet müssten Frauen 66 Tage länger arbeiten, um auf den gleichen Durchschnittsvorjahreslohn wie Männer zu kommen.

Gründe dafür sind die schlechtere Bezahlung in frauendominierten Branchen, längere Erwerbspausen oder Teilzeitarbeit z. B. wegen Kinderbetreuung oder der Pflege von Angehörigen und die damit einhergehenden geringeren Karrierechancen. Folglich sind Frauen deutlich häufiger von Altersarmut betroffen als Männer. Selbst bei gleichen Voraussetzungen (gleiche Ausbildung, Tätigkeit, Position, Arbeitszeit etc.) beträgt die Lohnlücke trotzdem noch sechs Prozent.

Darauf wollen wir auch in Rostock mit zahlreichen Veranstaltungen und Aktionen aufmerksam machen. Vom 6. bis zum 13. März werden vor dem Rathaus-Anbau die Equal Pay Day-Flaggen hängen. Geplant sind ein Filmnachmittag im Gewerkschaftshaus, eine Demonstration am Vorabend des 8. März, Lesungen und Vorträge, ein Unternehmerinnen-Stammtisch und ein Frauentagsbrunch. Danke an alle, die sich dabei engagieren. Hoffen wir alle gemeinsam, dass dies irgendwann nicht mehr nötig sein muss!

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Die Oberbürgermeisterin
FB Presse- und Informationsstelle, 18050 Rostock
Verantwortlich: Ulrich Kunze
Tel. [0381 381-1417](tel:03813811417) und -1418
E-Mail: presse@rostock.de
www.rostock.de/presse

Janin Lika, Genossenschaft "Solidarisches Wohnen Ost2500 eG"
Förderung von Vielfalt und alternativen Wohnformen

Geplante Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Anliegen (Auszug aus dem Anschreiben):

Am 15.03.2023 steht eine Zwangsversteigerung der Häuser Am Bagehl 3 und 3a an. Aus Gründen von Milieuschutz, Sicherstellung von Subkultur und eines eigens auferlegten Anspruches der Hansestadt Rostock in der Förderung von Vielfalt und alternativen Wohnformen soll auf das kommunale Vorkaufsrecht der Gemeinde aufmerksam gemacht werden. Eine mögliche Übernahme der Häuser durch die Wiro GmbH würde die Bewohnerinnenschaft sichern.

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft fed. Senator/-in: S 2, Dr. Chris von Wrycz Rekowski Federführendes Amt: Ortsamt Mitte	Beteiligt:	
Nachwahl eines Mitgliedes für den Ortsbeirat Biestow		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
24.08.2022	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt ein neues Mitglied in den Ortsbeirat Biestow.

Beschlussvorschriften:

§ 15 der Hauptsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

bereits gefasste Beschlüsse 2019/BV/0363

Sachverhalt:

Nach § 15 der Hauptsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat die Bürgerschaft am 06.11.2019 die Mitglieder der Ortsbeiräte gewählt.

Die Wahl einer Nachfolgerin/ eines Nachfolgers wird entsprechend § 32 Abs. 2 KV M-V durchgeführt. Nach § 5 Abs. 3 der Ortsbeiratssatzung bereitet der Oberbürgermeister die Beschlussvorlage zur Neuwahl einer Nachfolgerin/ eines Nachfolgers vor, sodass die Vorschlagsberechtigten ihr Vorschlagsrecht ausüben können.

Im Ortsbeirat Biestow ist ein Sitz der CDU neu zu besetzen, da Herr Rüdiger Reuschel sein Mandat niedergelegt hat.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Claus Ruhe Madsen

Anlagen

Keine

<p>Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft</p> <p>fed. Senator/-in: Oberbürgermeister</p> <p>Federführendes Amt: Büro des Oberbürgermeisters</p>	<p>Beteiligt:</p>						
<p>Nachwahl einer Vertreterin oder eines Vertreters der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in der Verbandsversammlung des Planungsverbandes Region Rostock</p>							
<p>Geplante Beratungsfolge:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Datum</th> <th style="text-align: left;">Gremium</th> <th style="text-align: left;">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>01.03.2023</td> <td>Bürgerschaft</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung					

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt eine Vertreterin oder einen Vertreter in der Verbandsversammlung des Planungsverbandes Region Rostock nach.

Beschlussvorschriften:

§ 22 Abs. 3 Nr. 12 Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V)
 § 5 Abs. 3 Satzung des Planungsverbandes Region Rostock

bereits gefasste Beschlüsse:

Beschluss Nr. 2019/BV/4676
 Beschluss Nr. 2020/AN/1224

Sachverhalt:

Nach § 5 Abs. 3 der Satzung des Planungsverbandes Region Rostock ist jede Vertreterin und jeder Vertreter der Verbandsversammlung berechtigt, vor Ablauf der Wahlzeit ihr oder sein Mandat niederzulegen.

Prof. Dr. Dr. Markus Kipp hatte den Verzicht auf sein Mandat als Vertreter in der Verbandsversammlung des Planungsverbandes Region Rostock zum 29.11.2022 erklärt.

Vor diesem Hintergrund ist eine Vertreterin oder ein Vertreter für die Verbandsversammlung des Planungsverbandes Region Rostock nachzuwählen.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Dr. Chris von Wrycz Rekowski
Erster Stellvertreter des Oberbürgermeisters

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft			
Julia K. Pittasch (FDP), Christoph Eisfeld (FDP):			
Nachwahl einer Vertreterin oder eines Vertreters der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in der Verbandsversammlung des Planungsverbandes Region Rostock			
Geplante Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt einen Vertreter in der **Verbandsversammlung des Planungsverbandes** Region Rostock nach:

Carl-Henning Clodius (FDP)

Sachverhalt:

Prof. Dr. Dr. Markus Kipp (FDP) hat den Verzicht auf sein Mandat als Vertreter in der Verbandsversammlung des Planungsverbandes Region Rostock zum 29.11.2022 erklärt.

Finanzielle Auswirkungen:

Teilhaushalt:

Produkt:

ggf. Investitionsmaßnahme Nr.:

Bezeichnung:

Bezeichnung:

Haushalts- jahr	Konto / Bezeichnung	Ergebnishaushalt		Finanzhaushalt	
		Erträge	Aufwendungen	Einzahlungen	Auszahlungen

Die finanziellen Mittel sind Bestandteil der zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung.

Weitere mit der Vorlage mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:

liegen nicht vor.

werden nachfolgend angegeben:

Bezug zum zuletzt beschlossenen Haushaltssicherungskonzept:

Die Vorlage hat keine Auswirkungen.

Die Vorlage hat folgende Auswirkungen:

gez. Julia K. Pittasch (FDP) gez. Christoph Eisfeld (FDP)

Anlagen
Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft fed. Senator/-in: Oberbürgermeister Federführendes Amt: Büro des Oberbürgermeisters	Beteiligt:	
Wahl von zwei Ersatzvertreterinnen oder Ersatzvertretern der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in der Mitgliederversammlung des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e.V.		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt zwei Ersatzvertreterinnen oder Ersatzvertreter in der Mitgliederversammlung des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e.V. nach.

Beschlussvorschriften:

§ 22 Abs. 3 Nr. 12 Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V)
 § 6 Abs. 6 Satzung des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e.V.

bereits gefasste Beschlüsse:

Beschluss Nr. 2019/BV/0035

Sachverhalt:

Nach § 6 Abs. 6 der Satzung des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e.V. ist die Wahl von Ersatzvertretern in der Mitgliederversammlung zulässig.

Jana Blaschka hat den Verzicht auf ihr Mandat als Ersatzvertreterin in der Mitgliederversammlung des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e.V. zum 01.12.2022 erklärt.

Klaus Költzsch hat den Verzicht auf sein Mandat als Ersatzvertreter in der Mitgliederversammlung des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e.V. zum 31.12.2022 erklärt.

Vor diesem Hintergrund sind zwei Ersatzvertreterinnen oder Ersatzvertreter in der Mitgliederversammlung des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e.V. nachzuwählen.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Dr. Chris von Wrycz Rekowski
Erster Stellvertreter des Oberbürgermeisters

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Andrea Krönert (für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Nachwahl eines Mitglieds in den Ortsbeirat Reutershagen		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft wählt als Mitglied in den Ortsbeirat Reutershagen für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Henriette Pfeifer

Sachverhalt:

Annette Roeßler hat auf das Mandat verzichtet.

Andrea Krönert, Fraktionsvorsitzende

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Andrea Krönert (für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Wahl von stellv. Mitgliedern in den Ortsbeirat Stadtmitte		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft wählt als stellvertretende Mitglieder in den Ortsbeirat Stadtmitte für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

1. Marie-Luise Junga
2. Knut Brockmann
3. Nicole Peter
4. Vaclav Kaplan

Sachverhalt:

Für 4 Mitglieder im Ortsbeirat Stadtmitte werden 4 Stellvertreter*innen vorgeschlagen.

Andrea Krönert, Fraktionsvorsitzende

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft fed. Senator/-in: Oberbürgermeisterin Federführendes Amt: Büro des Oberbürgermeisters	Beteiligt:	
Nachwahl einer Vertreterin/eines Vertreters der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in der Mitgliederversammlung des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e.V.		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt eine Vertreterin oder einen Vertreter in der Mitgliederversammlung des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e.V. nach.

Beschlussvorschriften:

§ 22 Abs. 3 Nr. 12 Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V)
 § 6 Abs. 6 Satzung des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e.V.

bereits gefasste Beschlüsse: Beschluss Nr. 2019/BV/0035

Sachverhalt:

Eva-Maria Kröger hat den Verzicht auf ihr Mandat in der Bürgerschaft und in dem Zusammenhang auch als Vertreterin in der Mitgliederversammlung des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e.V. zum 31.01.2023 erklärt.

Vor diesem Hintergrund ist eine Vertreterin oder ein Vertreter in der Mitgliederversammlung des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e.V. nachzuwählen.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Eva-Maria Kröger

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl einer Vertreterin/eines Vertreters der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in der Mitgliederversammlung des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e.V.		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI: Lajos Orban

Sachverhalt:**Finanzielle Auswirkungen:** liegen nicht vor.Christian Albrecht
Fraktionsvorsitzender DIE LINKE.PARTEI**Anlagen**

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD) Nachwahl eines Mitgliedes in den Ortsbeirat Reutershagen		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt ein Mitglied in Ortsbeirat Reutershagen.

Für die SPD: **Stefan Gillwald**

Sachverhalt:

Henning Holländer hat auf sein Mandat mit Wirkung zum 28.02.2023 verzichtet.

Finanzielle Auswirkungen:

liegen nicht vor.

gez. Thoralf Sens
SPD-Fraktionsvorsitzender

Anlagen
Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD)		
Nachwahl eines Mitgliedes in den Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt ein Mitglied in den Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt.

Für die SPD: **Torsten Sohn**

Sachverhalt:

Matthias Siems hat auf sein Mandat mit Wirkung zum 24.02.2023 verzichtet.

Finanzielle Auswirkungen:

liegen nicht vor.

gez. Thoralf Sens
SPD-Fraktionsvorsitzender

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD) Wahl eines stellvertretenden Mitgliedes in den Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt ein stellvertretendes Mitglied in den Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt.

Für die SPD: **Jan Kronwald**

Sachverhalt:**Finanzielle Auswirkungen:**

liegen nicht vor.

gez. Thoralf Sens
SPD-Fraktionsvorsitzender

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD)		
Nachwahl eines Mitgliedes in den Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt ein Mitglied in den Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung nach.

Sachverhalt:

Michael Khachatryan (s.E.) hat auf sein Mandat verzichtet.

Finanzielle Auswirkungen:

liegen nicht vor.

gez. Thoralf Sens
SPD-Fraktionsvorsitzender

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD) Nachwahl eines Mitgliedes in den Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt ein Mitglied in den Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung.

Für die Fraktion der SPD: **Dr. Stefan Posselt**

Sachverhalt:

Michael Khachatryan (s.E.) hat auf sein Mandat verzichtet.

Finanzielle Auswirkungen:

liegen nicht vor.

gez. Thoralf Sens
SPD-Fraktionsvorsitzender

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines Mitglieds in den Hauptausschuss		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt ein Mitglied in den Hauptausschuss:

Für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI: Robert Kröger

Sachverhalt:

Eva-Maria Kröger hat auf ihr Mandat mit Wirkung vom 31.01.2023 verzichtet.

Finanzielle Auswirkungen:

liegen nicht vor.

Christian Albrecht
Fraktionsvorsitzender DIE LINKE.PARTEI

Anlagen
Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines stellvertretenden Mitglieds in den Hauptausschuss		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt ein stellvertretendes Mitglied in den Hauptausschuss:

Für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI: Regine Lück

Sachverhalt:

Christian Albrecht hat mit Wirkung zum 28.2.2023 auf sein Mandat verzichtet.

Finanzielle Auswirkungen:

liegen nicht vor.

Christian Albrecht
Fraktionsvorsitzender DIE LINKE.PARTEI

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI)		
Nachwahl eines stellvertretenden Mitglieds in den Hauptausschuss		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt ein stellvertretendes Mitglied in den Hauptausschuss:

Für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI: Jutta Reinders

Sachverhalt:

Robert Kröger hat mit Wirkung zum 28.2.2023 auf sein Mandat verzichtet.

Finanzielle Auswirkungen:

liegen nicht vor.

Christian Albrecht
Fraktionsvorsitzender DIE LINKE.PARTEI

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines stellvertretenden Mitglieds in den Ausschuss für Schule, Hochschule und Sport		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt ein stellvertretendes Mitglied in den Ausschuss für Schule, Hochschule und Sport.

Für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI: Lisa Kranig

Sachverhalt:

Hannes Nehls auf sein Mandat mit Wirkung vom 28.2.2023 verzichtet.

Finanzielle Auswirkungen:

liegen nicht vor.

Christian Albrecht
Fraktionsvorsitzender DIE LINKE.PARTEI

Anlagen
Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI)		
Nachwahl eines Mitglieds in den Ausschuss für Soziales, Gesundheit und Migration		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt ein Mitglied in den Ausschuss für Soziales, Gesundheit und Migration.

Für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI: Lajos Orban

Sachverhalt:

Nurgül Senli hat mit Wirkung zum 28.2.2023 auf ihr Mandat verzichtet.

Finanzielle Auswirkungen:

liegen nicht vor.

Christian Albrecht
Fraktionsvorsitzender DIE LINKE.PARTEI

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines stellvertretenden Mitglieds in den Ausschuss für Soziales, Gesundheit und Migration		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt ein stellvertretendes Mitglied in den Ausschuss für Soziales, Gesundheit und Migration.

Für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI: Monique Tannhäuser

Sachverhalt:

Eva-Maria Kröger hat mit Wirkung zum 31.1.2023 auf ihr Mandat verzichtet.

Finanzielle Auswirkungen:

liegen nicht vor.

Christian Albrecht
Fraktionsvorsitzender DIE LINKE.PARTEI

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines Mitglieds in den Personalausschuss		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt ein Mitglied in den Personalausschuss.

Für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI: Lajos Orban

Sachverhalt:

Nurgül Senli hat mit Wirkung zum 28.2.2023 auf ihr Mandat verzichtet.

Finanzielle Auswirkungen:

liegen nicht vor.

Christian Albrecht
Fraktionsvorsitzender DIE LINKE.PARTEI

Anlagen
Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines Mitglieds in den Betriebsausschuss des Eigenbetriebs Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt ein Mitglied in den Betriebsausschuss des Eigenbetriebs Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung.

Für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI: Nurgül Senli

Sachverhalt:

Christian Albrecht hat mit Wirkung zum 28.2.2023 auf sein Mandat verzichtet.

Finanzielle Auswirkungen:

liegen nicht vor.

Christian Albrecht
Fraktionsvorsitzender DIE LINKE.PARTEI

Anlagen
Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines Mitglieds in den Rechnungsprüfungsausschuss		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt ein Mitglied in den Rechnungsprüfungsausschuss.

Für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI: Christian Albrecht

Sachverhalt:

Eva-Maria Kröger hat mit Wirkung zum 31.1.2023 auf ihr Mandat verzichtet.

Finanzielle Auswirkungen:

liegen nicht vor.

Christian Albrecht
Fraktionsvorsitzender DIE LINKE.PARTEI

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines stellvertretenden Mitglieds im Betriebsausschuss für den Eigenbetrieb Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt ein stellvertretendes Mitglied in den Betriebsausschuss für den Eigenbetrieb Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung.

Für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI: Eric Adelsberger

Sachverhalt:

Nurgül Senli hat mit Wirkung zum 28.2.2023 auf ihr Mandat verzichtet.

Finanzielle Auswirkungen:

liegen nicht vor.

Christian Albrecht
Fraktionsvorsitzender DIE LINKE.PARTEI

Anlagen
Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines stellvertretenden Mitglieds in den Rechnungsprüfungsausschuss		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt ein stellvertretendes Mitglied in den Rechnungsprüfungsausschuss.

Für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI: Kristin Schröder

Sachverhalt:

Gerit Losand-Gärber hat mit Wirkung zum 28.2.2023 auf ihr Mandat verzichtet.

Finanzielle Auswirkungen:

liegen nicht vor.

Christian Albrecht
Fraktionsvorsitzender DIE LINKE.PARTEI

Anlagen
Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Nachwahl eines stellvertretenden Mitglieds in den Jugendhilfeausschuss		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt ein stellvertretendes Mitglied in den Jugendhilfeausschuss.

Für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI: Sara Klamann

Sachverhalt:

Gerit Losand-Gärber hat mit Wirkung zum 28.2.2023 auf ihr Mandat verzichtet.

Finanzielle Auswirkungen:

liegen nicht vor.

Christian Albrecht
Fraktionsvorsitzender DIE LINKE.PARTEI

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD) Nachwahl eines stellvertretenden Mitgliedes in den Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt ein stellvertretendes Mitglied in den Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung

Sachverhalt:

Dr. Stefan Posselt soll zum regulären Ausschussmitglied gewählt werden, wodurch der bisher von ihm ausgefüllte Posten als stellvertretendes Ausschussmitglied frei wird.

Begründung der Dringlichkeit:

Die Fraktion der SPD möchte eine Teilnahme am Ausschuss, im Zweifel durch beide stellvertretenden Mitglieder, durchgehend absichern.

Finanzielle Auswirkungen:

liegen nicht vor.

gez. Thoralf Sens
SPD-Fraktionsvorsitzender

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD) Nachwahl eines stellvertretenden Mitgliedes in den Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt ein stellvertretendes Mitglied in den Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung.

Für die Fraktion der SPD: **Marcus Dejosez (s.E.)**

Sachverhalt:**Finanzielle Auswirkungen:**

liegen nicht vor.

gez. Thoralf Sens
SPD-Fraktionsvorsitzender

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Andrea Krönert (für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Nachwahl eines Mitglieds in den Bau- und Planungsausschuss		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft wählt als Mitglied in den Bau- und Planungsausschuss für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Uwe Flachsmeyer

Sachverhalt:

Stephan Porst hat auf sein Mandat verzichtet.

Dringlichkeit:

Der Zeitpunkt des Verzichts macht einen Dringlichkeitsantrag erforderlich, um den Platz im Ausschuss umgehend wieder zu besetzen.

Andrea Krönert, Fraktionsvorsitzende

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Andrea Krönert (für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Nachwahl eines Mitglieds in den KOE-Ausschuss		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft wählt als Mitglied in den Betriebsausschuss für den Eigenbetrieb Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung (KOE-Ausschuss) für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Stephan Porst

Sachverhalt:

Uwe Flachsmeier hat auf sein Mandat verzichtet.

Dringlichkeit:

Der Zeitpunkt des Verzichts macht einen Dringlichkeitsantrag erforderlich, um den Platz im Ausschuss umgehend wieder zu besetzen.

Andrea Krönert, Fraktionsvorsitzende

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Bestellung einer Vertreterin in den Aufsichtsrat des Digitalen Innovationszentrum Rostock GmbH		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock bestellt eine Vertreterin in den Aufsichtsrat des Digitalen Innovationszentrum Rostock GmbH.

Für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI: Monique Tannhäuser

Sachverhalt:

Christian Albrecht hat auf sein Mandat mit Wirkung zum 28.2.2023 verzichtet.

Finanzielle Auswirkungen:

liegen nicht vor.

Christian Albrecht
Fraktionsvorsitzender DIE LINKE.PARTEI

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft fed. Senator/-in: Oberbürgermeister Federführendes Amt: Büro des Oberbürgermeisters	Beteiligt:	
Entsendung von zwei Delegierten der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur 42. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages vom 23. bis 25. Mai 2023 in Köln		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock entsendet zwei Delegierte zur 42. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages vom 23. bis 25. Mai 2023 in Köln.

Beschlussvorschriften:

§ 22 Abs. 3 Nr. 12 Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V)
 § 6 Abs. 2 a Satzung des Deutschen Städtetages (DST)

bereits gefasste Beschlüsse: keine

Sachverhalt:

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist unmittelbare Mitgliedstadt des Deutschen Städtetages. Gemäß § 6 Abs. 2 a der Satzung des Deutschen Städtetages können unmittelbare Mitglieder mit bis zu 250.000 Einwohnern zwei stimmberechtigte Abgeordnete in die Hauptversammlung des Deutschen Städtetages entsenden.

Dabei soll die Hälfte der Abgeordneten aus vom Volk gewählten Gemeindevertretern/Gemeindevertreterinnen (Stadtverordneten, Ratsherren/Ratsfrauen, Gemeinderäten/Gemeinderätinnen) bestehen.

Dr. Chris von Wrycz Rekowski
 Erster Stellvertreter des Oberbürgermeisters

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Regine Lück (Präsidentin der Bürgerschaft) Entsendung von zwei Delegierten der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur 42. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages vom 23. bis 25. Mai 2023 in Köln		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock entsendet

Eva-Maria Kröger (Oberbürgermeisterin)
und Regine Lück (Präsidentin der Bürgerschaft)

als Delegierte zur 42. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages vom 23. bis 25. Mai 2023 in Köln.

Sachverhalt:

Regine Lück
Präsidentin der Bürgerschaft

Anlagen
Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Chris Günther für die CDU/UFR-Fraktion Eltern-Kind-Zentrum		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
08.02.2023	Klinikausschuss	Empfehlung
11.01.2023	Ausschuss für Soziales, Gesundheit und Migration	Empfehlung
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

von der Einreicherin am 17.01.2023 von der Tagesordnung der Sitzung der Bürgerschaft am 18.01.2023 zurückgestellt bis zur Sitzung der Bürgerschaft am 01.03.2023 (Krae, 17.01.23)

Beschlussvorschlag:

Die Oberbürgermeisterin wird aufgefordert, eine Arbeitsgruppe „Eltern-Kind-Zentrum“ mit dem Ziel einzurichten, eine für alle Beteiligten konsensfähige Lösung zur Errichtung eines „Eltern-Kind-Zentrums“ zu entwickeln und dabei insbesondere die Fragen der Trägerschaft und des Standortes zu klären.

Die Arbeitsgruppe besteht aus Vertretern des Klinikums Südstadt und der Universitätsmedizin Rostock (jeweils 3), aus Mitgliedern der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (3) und des Landtages Mecklenburg-Vorpommern (3) sowie der Oberbürgermeisterin, dem Senator für Jugend, Soziales, Gesundheit und Schule sowie der Gesundheits- und der Wissenschaftsministerin des Landes Mecklenburg-Vorpommern. In Abstimmung mit der Universitätsmedizin Rostock ist die Leitung der Arbeitsgruppe extern zu besetzen. Hierbei ist eine fachliche Expertise der Person zwingende Voraussetzung. Die Arbeitsgruppe sollte sich spätestens einen Monat nach Beschlussfassung konstituieren und monatlich tagen. Sie hat sowohl der Bürgerschaft als auch dem Landtag regelmäßig zu berichten.

Sachverhalt:

Seit mehreren Jahren steht die Errichtung eines „Eltern-Kind-Zentrums“ im Raum. Hinsichtlich der Notwendigkeit besteht zwischen den beteiligten Akteuren Konsens. Das Vorhaben wird auch durch die aktuelle Landesregierung, insbesondere namens der Ministerpräsidentin Schwesig und der Gesundheitsministerin Drese, unterstützt. Gleichwohl konnte bisher keine Einigung erzielt werden. Die Äußerungen in jüngster Zeit erwecken den Eindruck einer zunehmenden Vertiefung des Grabens zwischen den Akteuren des Südstadtklinikums und der Universitätsmedizin Rostock. Die von der Landesregierung und dem Südstadtklinikum initiierten Gutachten haben mit ihren gegenteiligen Ergebnissen die jeweiligen Positionen verfestigt, die zeitnahe Umsetzung des Vorhabens im partnerschaftlichen Miteinander aber nicht befördert. Fakt ist ferner, dass kein Erkenntnisdefizit besteht. Alle Argumente zu der Thematik sind weitestgehend ausgetauscht. Entscheidend ist, dass die Akteure zu einer konsensfähigen Lösung gelangen, die einerseits mögliche Synergieeffekte bestmöglich nutzt, andererseits aber vor allem die bestmögliche Versorgung der Kinder und Jugendlichen ins Zentrum der

Betrachtung stellt. Dem fortbestehenden Versuch der Durchsetzung von Partikularinteressen und der damit verbundenen Inkaufnahme einer zunehmenden Schädigung des medizinischen und wissenschaftlichen Standortes der Kinder- und Jugendmedizin Rostock ist eine Absage zu erteilen. Die einzusetzende Arbeitsgruppe kann hierzu einen entscheidenden Beitrag leisten, vor allem eine notwendige Kommunikation sicherstellen.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

gez. Chris Günther
Fraktionsvorsitzende

Anlagen

Keine

fed. Senator/-in: S 2 - Finanzen, Digitalisierung und Ordnung Federführendes Amt: Eigenbetrieb Klinikum Südstadt Rostock	Beteiligt:						
Eltern-Kind-Zentrum							
Geplante Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="188 696 395 723">Datum</th> <th data-bbox="395 696 1123 723">Gremium</th> <th data-bbox="1123 696 1442 723">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="188 730 395 757">18.01.2023</td> <td data-bbox="395 730 1123 757">Bürgerschaft</td> <td data-bbox="1123 730 1442 757">Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	18.01.2023	Bürgerschaft	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
18.01.2023	Bürgerschaft	Kenntnisnahme					

Sachverhalt:

Der Antrag zielt auf die Einrichtung einer Arbeitsgruppe „Eltern-Kind-Zentrum“ mit dem Ziel eine für alle Beteiligten konsensfähige Lösung zur Errichtung eines „Eltern-Kind-Zentrums“ zu entwickeln und dabei insbesondere die Fragen von Trägerschaft und Standort zu klären.

Der Vorschlag wird nicht befürwortet.

Begründung:

Die Motivation für diesen Beschlussvorschlag wie auch das Interesse vieler Fraktionen, das für Rostock und das Land sinnvolle und wichtige Projekt eines Eltern-Kind-Zentrums zu realisieren, sieht die Verwaltung sehr positiv und als das Klinikum in seinen Bestrebungen hierzu unterstützend an. Die breite Unterstützung des städtischen Klinikums durch die Bürgerschaft und deren Vertrauen hat dessen erfolgreiche und auch nachhaltige medizinische wie auch wirtschaftliche Entwicklung für die Rostockerinnen und Rostocker möglich gemacht.

Das Projekt eines Eltern-Kind-Zentrums blickt leider auf eine recht lange Historie ohne konkrete Entscheidung des Landes zurück. Vor mehr als 10 Jahren hatte das Klinikum Südstadt Rostock (KSR) die Realisierung eines Eltern-Kind-Zentrums in Rostock vorgeschlagen und hierzu dann auch die Universitätsmedizin Rostock (UMR) eingeladen, gemeinsam dieses Projekt umzusetzen und zu betreiben. Eltern-Kind-Zentren existieren mittlerweile in vielen Bundesländern und größeren Städten, sind dort etabliert sowie in die medizinische Versorgung und in die Netzwerke der die medizinische Versorgung Leistenden eingebunden. Für Rostock war ein Eltern-Kind-Zentrum (ElKiZ) in der Südstadt vorgesehen, in welches dann die am KSR im sogenannten Perinatal Zentrum Level 1 etablierten Fachbereiche Geburtshilfe und Frühchen Versorgung integriert werden sollten. Das Perinatal Zentrum des KSR stellt das größte Perinatal Zentrum dieser höchsten Versorgungsstufe im Land und eines der größten bundesweit dar. Aus der UMR war die Einbringung der Fachbereiche allgemeine Pädiatrie und Kinderchirurgie vorgesehen.

Zur Abstimmung und Umsetzung dieses wichtigen und herausfordernden Projektes existierten bereits schon damals Arbeitsgruppen aus den beteiligten Einrichtungen sowie der Stadt und dem Land.

Da das Projekt nicht zur Umsetzung gelangte, erfolgten in der jüngeren Geschichte nochmals verschiedene Versuche hierzu. So existierte eine intensiv tätige Arbeitsgruppe zwischen der UMR und dem KSR in 2017/2018, die gemeinsam ein Konzept für das gemeinsame ELKiZ am Standort des KSR entwickelte und damals auch gemeinsam der Landesregierung vorstellte. Leider distanzierte sich in 2019 die UMR von diesem Konzept, da angeblich nicht der Vorstand der UMR einbezogen worden sei, obwohl in der Arbeitsgruppe 2 Vorstandmitglieder nebst einer Staatssekretärin aus dem Wirtschafts- und Gesundheitsministerium auch mit hohem persönlichen Aufwand und in der Sache zielführend agierten.

Ende 2021 wurden Vertreter der KSR und der UMR durch die Bildungsministerin und den Wirtschaftsminister zu einer weiteren AG zu diesem Projekt eingeladen. Auch hier brachte sich das KSR erneut stark ein und unterbreitete zusätzlich einen Vorschlag zur Bildung einer neuen und paritätisch-gemeinsamen Trägergesellschaft von Stadt und Land für ein neues Eltern-Kind-Krankenhaus. Diese dann neue Einrichtung sollte genau die bislang für das ELKiZ vorgesehenen Fachbereiche aus beiden Krankenhäusern umfassen und damit eigenständig gegenüber KSR und UMR, aber in enger Kooperation mit beiden Einrichtungen, die stationäre kindermedizinische Versorgung in Rostock leisten, verantworten und entwickeln. Auch diese AG wurde nicht fortgeführt. Der an beide Ministerien übermittelte Vorschlag wurde durch diese weder bewertet noch aufgegriffen.

Letztmalig in 2022 wurde dann das Thema nochmals in einer AG aufgegriffen, in welcher sich die Sozialministerin, die Bildungsministerin, der Finanzminister sowie der Chef der Staatskanzlei jeweils mit weiteren Vertretern der beteiligten Ministerien und Vertretern von KSR und UMR in mehrfachen Treffen mit dem Projekt, den Inhalten und auch bezüglich der Themen Trägerschaft und Standort auseinandersetzten. Durch das KSR wurden verschiedenste Informationen und Präsentationen zugearbeitet. Aus dieser AG erfolgte bisher keine Rückmeldung seitens der Landesregierung, eine solche wird aber weiter avisiert und die Arbeit der AG ist somit nicht abgeschlossen. Das Format der neu in der Beschlussvorlage vorgesehenen AG entspricht auch der derzeit noch nicht beendeten AG unter Beteiligung der beiden Einrichtungen, der Stadt und der Landesregierung.

Nun, nachdem alle vorherigen AGs zu keinem Ergebnis geführt bzw. die letzte AG mit der Landesregierung noch nicht abgeschlossen ist, wie im Beschlussvorschlag vorgesehen eine weitere AG einzurichten, würde aus Sicht des KSR das Verfahren nochmals weiter verlängern und wird daher nicht als zielführend eingeschätzt. Alle für das Projekt ELKiZ wesentlichen Informationen sind dem Land wie auch den Vertretern der beiden Einrichtungen bekannt, hierzu erfolgte ein mehrfacher Austausch verbunden mit entsprechenden Bewertungen. Beide Einrichtungen haben nach vorheriger selben Meinung zum Standort am KSR nun seit 2019 leider eine unterschiedliche Meinung zur Standortfrage und sehen hier das ELKiZ jeweils am eigenen Standort positioniert. Es bedarf grundsätzlich einer klaren Entscheidung des Landes, die vorhandenen umfassenden Informationen und Bewertungen bilden eine ausreichende Entscheidungsgrundlage.

Der Klinikausschuss ist während der langen Zeit der Entwicklung und Auseinandersetzung zu diesem Projekt, die die Positionierung des ELKiZ am städtischen Klinikum favorisierte und den Argumenten des KSR in der Sache gefolgt. Ebenso hat dieses Aufsichtsgremium die gemeinsam von KSR und UMR in 2017 erarbeitete Konzeption zum Projekt wie auch die zwischenzeitlichen und zusätzlichen Vorschläge des KSR zur Ermöglichung einer Realisierung in 2021 und 2022 getragen und unterstützt.

Im Mai 2022 hatte dann eine vom Land M-V eingesetzte Kommission Universitätsmedizin MV 2030 die „Ergebnisse ... zur Begutachtung der Universitätsmedizinen Greifswald und Rostock“, auch als UnimedMV 2030 bezeichnet, vorgelegt. Hierin war u.a. die Fusion zwischen KSR und UMR thematisiert und als rechtlich umsetzbar und sinnvoll beschrieben worden. Zudem sahen die Gutachter die UMR als Standort für ein ELKiZ.

Da auf dieses Gutachten, obwohl nie transparent öffentlich gemacht, in der AG in 2022 immer wieder seitens der UMR hingewiesen und eine Fusion von UMR und KSR sowie als Standort für in ELKiZ die UMR gefordert wurde, hatte das KSR eine renommierte Kanzlei um ein Gutachten gebeten, welches eine wettbewerbsrechtliche Begutachtung von möglichen Zusammenschlussvorhaben zwischen KSR und UMR vornehmen soll.

Im September 2022 haben die beauftragten GÖRG Rechtsanwälte das neue Gutachten vorgelegt. Die GÖRG Rechtsanwälte kommen darin zu dem Ergebnis, dass eine Vollfusion zwischen KSR und UMR kartellrechtlich nicht zulässig ist und auch nicht auf der Grundlage der Gesetzesänderung mit der 10. GWB-Novelle mit der Ausnahmeregelung des § 186 Abs. 9 GWB vollzogen werden darf. Sie kommen ferner zu der juristischen Einschätzung, dass in Bezug auf das Eltern-Kind-Zentrum als einziger Standort das Klinikum Südstadt Rostock in Trägerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in Betracht kommt, da sich andernfalls die marktbeherrschende Stellung der Universitätsmedizin Rostock verstärken würde und sich so das Leistungs- und Qualitätsangebot für Patienten verschlechtern würde.

Die gutachterlichen Bewertungen der renommierten GÖRG Rechtsanwälte zeigen sehr deutlich, dass die Vorschläge von „UnimedMV 2030“ hinsichtlich einer Fusion von UMR und KSR rechtlich nicht umsetzbar und auch wirtschaftlich sowie auch in Bezug auf eine Qualitätserhöhung wenig sinnvoll erscheinen. Dies ist eine wichtige Botschaft auch in die eigene Belegschaft des KSR, die sich weiterhin ein eigenständiges Klinikum Südstadt wünscht und die Sicherstellung der medizinischen Versorgung in sehr hoher Qualität verbunden mit wirtschaftlichem Erfolg mit eben diesem städtischen Klinikum seit sehr vielen Jahren bewiesen hat und leider durch das Gutachten des Landes verunsichert wurde. Es ist zudem eine wichtige Botschaft an das Land, unter welchen Bedingungen und an welchem Standort ein zukünftiges Eltern-Kind-Zentrum überhaupt rechtlich umsetzbar ist. Stadt und KSR sehen sich hiermit in den bisherigen Ideen und Auffassungen für das Eltern-Kind-Zentrum bestätigt und stehen auch weiterhin für die Abstimmung medizinischer Kooperationen mit der UMR als eigenständiges Klinikum der Hanse- und Universitätsstadt und auf Augenhöhe zur Verfügung.

Dr. Chris von Wrycz Rekowski
Erster Stellvertreter des Oberbürgermeisters

Anlagen
Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Chris Günther für die CDU/UFR-Fraktion Eltern-Kind-Zentrum		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
18.01.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Beschlussvorschlag wird wie folgt ergänzt:

Die Leitung der Arbeitsgruppe soll durch einen zertifizierten unabhängigen Mediator übernommen werden.

Sachverhalt:

Die Äußerungen in jüngster Zeit erwecken den Eindruck einer zunehmenden Vertiefung des Grabens zwischen den Akteuren des Südstadtklinikums und der Universitätsmedizin Rostock. Die von der Landesregierung und dem Südstadtklinikum initiierten Gutachten haben mit ihren gegenteiligen Ergebnissen die jeweiligen Positionen verfestigt, die zeitnahe Umsetzung des Vorhabens im partnerschaftlichen Miteinander aber nicht befördert. Fakt ist ferner, dass kein Erkenntnisdefizit besteht. Alle Argumente zu der Thematik sind weitestgehend ausgetauscht. Entscheidend ist, dass die Akteure zu einer konsensfähigen Lösung gelangen, die einerseits mögliche Synergieeffekte bestmöglich nutzt, andererseits aber vor allem die bestmögliche Versorgung der Kinder und Jugendlichen ins Zentrum der Betrachtung stellt.

Der einzusetzende Mediator stellt eine Hilfe dar, um die Gespräche zwischen den Beteiligten wiederaufzunehmen.

Finanzielle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen: Ja (Kosten für Mediation)

Deckung: TH 03



Chris Günther
Fraktionsvorsitzende

Anlagen

Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Kristin Schröder für den Ortsbeirat Südstadt		
Bau der Kesselbornbrücke		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung
02.02.2023	Finanzausschuss	Empfehlung
02.02.2023	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
07.02.2023	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung

auf Bitte der Einreicherin wurde der Beschlussvorschlag redaktionell an die Formulierung der Stellungnahme angepasst und somit präzisiert (Krae, 08.02.2023)

Beschlussvorschlag:

~~Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, den Bau der im Bebauungsplan „Kesselborn“ festgesetzten Verbindungsbrücke zwischen Arena der Stadthalle mit der Ostseesparkasse mit dem Ziel zu verhandeln, die Realisierung im Zuge der Baumaßnahmen im Gebiet durch die Ostseesparkasse durchführen zu lassen.~~

Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, den Bau der im Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 12.MU.205 „Kesselborn“ vorgesehenen Verbindungsbrücke zwischen der geplanten Sportarena und der Stadthalle mit dem Ziel zu verhandeln, die Realisierung im Zuge der Baumaßnahmen im Gebiet durch die OSPA Kesselbornpark GmbH & Co. KG („OSPA“) durchführen zu lassen.

Sachverhalt:

Der Ortsbeirat Südstadt sieht in der Brückenverbindung einen sehr wichtigen Vorteil für den gesamten Bereich.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

gez.
Kristin Schröder
Vorsitzende des Ortsbeirates Südstadt

Anlagen

Keine

fed. Senator/-in: S 4 - Infrastruktur, Umwelt und Bau	Beteiligt: Tiefbauamt Amt für Mobilität	
Federführendes Amt: Bauamt		
Bau der Kesselbornbrücke		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
02.02.2023	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme
07.02.2023	Bau- und Planungsausschuss	Kenntnisnahme
16.02.2023	Finanzausschuss	Kenntnisnahme
01.03.2023	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Sachverhalt:

Die Oberbürgermeisterin kann beauftragt werden, den Bau der im Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 12.MU.205 „Kesselborn“ vorgesehenen Verbindungsbrücke zwischen der geplanten Sportarena und der Stadthalle mit dem Ziel zu verhandeln, die Realisierung im Zuge der Baumaßnahmen im Gebiet durch die OSPA Kesselbornpark GmbH & Co. KG („OSPA“) durchführen zu lassen.

Begründung:

Auf der Grundlage des Bebauungsplanes Nr. 12.MU.205 „Kesselborn“ ist beabsichtigt,

- die Herstellung der zur Erschließung der Baugebiete erforderlichen Verkehrsanlagen,
- die Durchführung der im Bebauungsplan festgesetzten grünordnerischen Maßnahmen (Straßenbegleitgrün, öffentliche Grünanlagen) sowie
- Artenschutzmaßnahmen

in einem städtebaulichen Vertrag nach § 11 BauGB auf die „OSPA“ zu übertragen.

Zusätzliche Leistungen, die dem Gebiet förderlich sind, wie die im Bebauungsplan festgesetzte Verbindungsbrücke zwischen der geplanten Sportarena und der Stadthalle, können unter Beachtung von § 11 Abs. 2 BauGB (Angemessenheit und Koppelungsverbot) sowie des Vergaberechts auf die „OSPA“ übertragen werden. Gegebenenfalls ist eine Kostenbeteiligung der Stadt erforderlich.

Die Verwaltung hat bereits geprüft, dass kein Verstoß gegen das Koppelungsverbot vorliegen würde, wenn sich die OSPA vor Planreife des Bebauungsplanes (§ 33 BauGB) vertraglich verpflichtet, diese Leistungen zu übernehmen. Die am Kesselborn geplante Bebauung setzt die alleinige Ursache für das Brückenbauwerk, indem sie das urbane Gebiet mit der Stadthalle verbinden soll. Damit besteht ein sachlicher Zusammenhang zwischen der Brücke und der geplanten Bebauung.

Im Hinblick auf die Angemessenheit wird bei den Vertragsverhandlungen zu beachten sein, dass das Vertragswerk insgesamt ausgewogen bleibt.

Eine Vereinbarung der Generalunternehmerschaft für Planung und Bau durch die OSPA ist vergaberechtlich möglich, weil man sie als öffentlich-öffentliche Kooperation im Sinne des § 108 Abs. 6 GWB ansehen kann.

Eine zwingende Notwendigkeit zum Bau der Brücke für die Erschließung des Gebietes besteht jedoch nicht, da eine leistungsfähige Fußgänger-Lichtsignalanlage den Kesselborn und die Stadthalle Rostock verbindet. Daher ist zu prüfen, ob und in welcher Höhe die „OSPA“ sich finanziell am Bau beteiligen wird.

Vor Vertragsschluss muss bei einer Kostenbeteiligung der Stadt die Finanzierung durch eine Verpflichtungsermächtigung im Haushalt gesichert sein. Darüber hinaus wird der Abschluss des Vertrages voraussichtlich nach § 52 Abs. 5 KV M-V der Genehmigung der Rechtsaufsichtsbehörde bedürfen.

Dr. Ute Fischer-Gäde

Anlagen
Keine

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Stephan Weinges für den Ortsbeirat Gartenstadt / Stadtweide		
Prüfauftrag zur Sicherung der Verkehrswege im Groß-Schwaßer-Weg		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
07.02.2023	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung
02.02.2023	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

auf Wunsch des Einreichers wurde der Antrag redaktionell geändert (rot markiert); Krae, 07.02.2023

Beschlussvorschlag:

Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, folgende Fragen klären zu lassen:

- Welche Maßnahmen sind durch die Verwaltung kurzfristig umsetzbar, um die Sicherheit der Radfahrenden und Fußgänger*innen, insbesondere der Kinder, im Groß-Schwaßer-Weges zu gewährleisten?
- Wurde bereits eine Verkehrszählung bzw. eine Verkehrsmessung durchgeführt?
- Ist die ganzjährige Ausweitung der „Tempo 30 km/h Zone“ auf den gesamten Bereich von der Kopernikusstraße / NETTO bis zur Bushaltestelle „Groß-Schwaßer-Weg“ möglich?
- Ist der Einbau von Schutzbügeln o.ä. zwischen Fahrbahn und Gehweg im Bereich vom CJD bis zur Bushaltestelle möglich?
- Können in den Bereichen der LSA und des FGÜ Aufpflasterungen vorgenommen werden?

Die Beantwortung der Fragen soll in Form einer Informationsvorlage bis ~~31.03.2023~~
31.05.2023 erfolgen.

Sachverhalt:

Der Groß – Schwaßer – Weg hatte über viele Jahrzehnte nur eine begrenzte lokale Bedeutung für den allgemeinen Straßenverkehr und Militärtransporte. Dies änderte sich nach 1990 allmählich mit der zunehmenden Motorisierung der Bevölkerung. Dem folgte eine wachsende Bedeutung mit dem Bau und Anschluss an den Autobahnzubringer zur BAB 20 und der damit verbundenen Abbindung der Bonhoefferstraße, dem Wandel der Kinder- und Jugendsportschule (KJS) zum Christophorus Schulcampus mit überregionaler Bedeutung sowie als Hauptzufahrt zum Bundespolizeipräsidium, dem Technischen Hilfswerk, der Arbeitsagentur, dem Bundesvermögensamt, dem Marineamt, der Universitätsmedizin, der neuen Wohnbebauung einschließlich Supermarkt in der Johannes-Keplerstraße und nicht zuletzt dem Sportstätten Ostseestadion, Neptun-Schwimmhalle und der OSPA-Arena. Darüber hinaus ist dieser Abschnitt des Groß – Schwaßer – Weges werktäglich durch den Pendlerverkehr derzeit in jeder Hinsicht überlastet und diesen Verkehrslagen in keiner Weise gewachsen. Noch gravierender hat

sich die Situation durch den stetig wachsenden Radverkehr verschärft. Radfahrer haben keinen eigenen Radweg und müssen sich die recht schmalen Fahrspuren mit dem Kraftverkehr teilen oder unzulässigerweise den schmalen Gehweg mit den Fußgängern. Beides ist für keinen Verkehrsteilnehmer noch länger zumutbar und birgt ein hohes Unfallrisiko, wobei die meisten Radfahrer Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen sind. Allein bei dem direkten Anlieger dem Schulcampus, lernen 1093 Schüler und Schülerinnen im Gymnasium, 267 Schüler und Schülerinnen in der Grundschule, 63 Kinder wohnen im Internat und es gibt ca. 150 Mitarbeiter. Das heißt, täglich passieren ca. 1500 Menschen, 2-mal am Tag, die Schultore. Zahlreiche Schüler und Schülerinnen erreichen selbstständig oder in Begleitung ihrer Eltern mit dem Fahrrad das Schulgelände, auf dem dann bis zu 400 Fahrräder abgestellt sind.

Leider ist das Radfahren, nicht nur für Schüler und Schülerrinnen, im Groß-Schwaßer-Weg sehr gefährlich. Aus Richtung Stadtweide kommend, können die Radfahrer noch einige Meter den Radweg nutzen, der dann aber nach links abbiegt. Anschließend müssen sie regulär die Gegenfahrbahn passieren und sich gleichzeitig in den Verkehr einfädeln- ein hochriskanter Vorgang (das gleiche Problem haben die Radfahrer aus Richtung Schutow). Verständlich, dass sie sich dem entziehen und verbotenerweise den Fußweg nutzen. Dort gefährden sie nicht nur Passanten, sondern auch sich selbst. Auf dem Schulparkplatz einbiegende Fahrzeuge müssen nicht zwangsläufig annehmen oder erkennen, dass sich ihnen entgegenkommende Radfahrer nähern. Während der Gartensaison drohen darüber hinaus Kollisionen mit Kleingärtnern, die mit ihren Schubkarren den engen Fußweg kreuzen.

Der Radweg aus Richtung Kopernikusstraße endet an der Einmündung zum A sternweg, wird aber durch eine rote Wegpflasterung auf der gegenüberliegenden Straßenseite in Richtung Fußgängerüberweg fortgesetzt. Hier kommt es oft zu Irritationen. Regulär muss ab hier auf der Straße gefahren werden, was auch nicht ungefährlich ist, zumal die Kraftfahrer nicht zwangsläufig mit dem Wechsel der Radfahrer auf die Fahrbahn rechnen. Folglich ist eine komplett neu gestaltete Verkehrsfläche, die allen Verkehrsteilnehmern und dem Verkehrsaufkommen gerecht wird, unumgänglich.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Stephan Weinges
Vorsitzender des OBR

Anlagen

Keine

Hanse- und Universitätsstadt

Rostock

Die Oberbürgermeisterin

Stellungnahme

2023/AN/3934-01 (SN)

öffentlich

fed. Senator/-in: S 4 - Infrastruktur, Umwelt und Bau	Beteiligt:
Federführendes Amt: Amt für Mobilität	

Prüfauftrag zur Sicherung der Verkehrswege im Groß-Schwaßer-Weg

Geplante Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
02.02.2023	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme
07.02.2023	Bau- und Planungsausschuss	Kenntnisnahme
01.03.2023	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Sachverhalt:

Der Prüfauftrag wird angenommen. Abweichend zum Antrag kann die Informationsvorlage erst zum 31.05.23 erarbeitet werden.

Finanzielle Auswirkungen: Keine

Dr. Ute Fischer-Gäde

Anlagen

Keine

<p>Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft</p> <p>fed. Senator/-in: S 2 - Finanzen, Digitalisierung und Ordnung</p> <p>Federführendes Amt: Hafen- und Seemannsamt</p>	<p>Beteiligt:</p> <p>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</p>																								
<p>Beschluss zur weiteren Verfahrensweise zur Übertragung des Eigentums der denkmalgeschützten Mühlendamm Schleuse vom Besitz des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes an die Hanse- und Universitätsstadt Rostock</p>																									
<p>Geplante Beratungsfolge:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>15.12.2022</td> <td>Kulturausschuss</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>03.01.2023</td> <td>Ortsbeirat Brinckmansdorf (15)</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>11.01.2023</td> <td>Ortsbeirat Stadtmitte (14)</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>12.01.2023</td> <td>Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>07.02.2023</td> <td>Bau- und Planungsausschuss</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>22.02.2023</td> <td>Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>01.03.2023</td> <td>Bürgerschaft</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		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
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 Vorgängerfassung 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

MACHBARKEITSUNTERSUCHUNG

Bootsschleusenanlage Rostock

Auftraggeber: **Hanse- und Universitätsstadt Rostock**
Neuer Markt 1
18055 Rostock
Vertreten durch:
Hafen- und Seemannsamt
Ost-West-Straße 8
18147 Rostock

Auftragnehmer: Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16
18055 Rostock

Vorhaben: Planungsleistungen für die
Bootsschleusenanlage Rostock

Phase: **LP 02 - Vorplanung**

IL -
Auftrags-Nr.: **2020-0623**

Rostock, 25.05.2022

i.V. Tobias Günzl
Fachbereichsleiter Wasserbau

i.V. Martin Göricke
Projektleiter

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkungen	8
2	Grundlagenermittlung	8
3	Strategische Ziele und Planungsgrundlagen.....	9
4	Örtliche Verhältnisse.....	11
4.1	Lage der Schleuse.....	11
4.2	Klassifizierung der Wasserstraßen.....	11
4.3	Erschließung.....	12
4.4	Wasserstände und Baugrund	12
4.5	Peilungen.....	15
4.6	Schadstoffbelastung der Sedimente.....	16
4.7	Zu schützende Bereiche und Objekte	18
4.8	Munitionsfunde	18
5	Alternativen- und Variantenbetrachtung	19
5.1	Allgemeine Hinweise	19
5.1.1	Wiederverwendung der Schleusentore.....	19
5.1.2	Trockenlegung der Schleuse	21
5.1.3	Baugrubensicherung	22
5.1.4	Hochwasserschutzmaßnahmen	23
5.1.5	Freianlagen.....	24
5.1.6	Nassbaggerarbeiten	26
5.1.7	Bauablauf	27
5.2	Variante 0 - Instandsetzung.....	28
5.2.1	Allgemeine Hinweise	28
5.2.2	Zusammenstellung der Planungsparameter	28
5.2.3	Schleusenvorhöfen.....	29
5.2.4	Schleuse.....	30
5.2.5	Einrichtungen für die Sicherung und Erleichterung des Schiffsverkehrs	39
5.2.6	Betriebseinrichtungen.....	40
5.2.7	Hochbauten	43
5.2.8	Verkehrseinrichtungen, sonstige Grundstücksflächen.....	44
5.3	Variante 1 - Bestandssanierung mit Stahlbetontrog	45
5.3.1	Allgemeine Hinweise	45
5.3.2	Zusammenstellung der Planungsparameter	45
5.3.3	Schleusenvorhöfen.....	46
5.3.4	Schleuse.....	46
5.3.5	Einrichtungen für die Sicherung und Erleichterung des Schiffsverkehrs	48
5.3.6	Betriebseinrichtungen.....	48

5.3.7 Hochbauten	48
5.3.8 Verkehrseinrichtungen, sonstige Grundstücksflächen	48
5.4 Variante 2 - Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen	48
5.4.1 Allgemeine Hinweise	48
5.4.2 Zusammenstellung der Planungsparameter	48
5.4.3 Schleusenvorhöfen	49
5.4.4 Schleuse	50
5.4.5 Einrichtungen für die Sicherung und Erleichterung des Schiffsverkehrs	51
5.4.6 Betriebseinrichtungen	51
5.4.7 Hochbauten	51
5.4.8 Verkehrseinrichtungen, sonstige Grundstücksflächen	51
5.5 Variante 3 - Verfüllung mit Bootsschleppe	52
5.5.1 Allgemeine Hinweise	52
5.5.2 Zusammenstellung der Planungsparameter	53
5.5.3 Schleusenvorhöfen	53
5.5.4 Schleuse	53
5.5.5 Einrichtungen für die Sicherung und Erleichterung des Schiffsverkehrs	55
5.5.6 Betriebseinrichtungen	55
5.5.7 Hochbauten	55
5.5.8 Verkehrseinrichtungen, sonstige Grundstücksflächen	55
6 Haushaltsmittelbedarfsabschätzung	56
7 Bewertung der Varianten	57
7.1 Umwelt- und Naturschutz	57
7.2 Hochwasser- und Trinkwasserschutz	59
7.3 Denkmalschutz	61
7.4 Art und Auswirkung der touristischen Nutzung	62
7.5 Betrieb und Unterhaltung	64
7.6 Technischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Machbarkeit	66
7.6.1 Technische Machbarkeit	66
7.6.2 Rechtliche Machbarkeit	66
7.6.3 Wirtschaftliche Machbarkeit	68
7.7 Realisierungszeitraum	71
7.8 Mögliche Risiken	72
7.8.1 Genehmigungsrisiken	72
7.8.2 Finanzierung	73
7.8.3 Nutzbarkeit als Schleuse	74
7.8.4 Zusammenfassende Bewertung der Risiken	74
7.9 Zusammenfassung der Bewertung	75
7.9.1 Auswertung der Kriterien	75
7.9.2 Sensitivitäten	77

8	Literatur- und Quellenverzeichnis.....	82
9	Planungsgrundlagen	83

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage der Bootsschleusenanlage Rostock an der BinWaStr „Warnow“	11
Abbildung 2: Häufigkeitsverteilung OW-UW (2010-2020) (Y-Achse = Pegeldifferenz OW-UW).....	14
Abbildung 3: Häufigkeitsverteilung OW-UW (2010-2020), (2045-2055), (2095-2105), prognostiziert ..	14
Abbildung 4: Peilung Unterwasser (November 2019).....	15
Abbildung 5: Peilung Oberwasser (Februar 2011).....	15
Abbildung 6: Entnahmestellen des Schadstoffbelastungsgutachtens in 2019 [B07].....	16
Abbildung 7: Entnahmestellen des Schadstoffbelastungsgutachtens in 2013 [B07].....	17
Abbildung 8: Eingelagerte Schleusentore (April 2021)	19
Abbildung 9: 3D – Tragmodell Stemmtore OH.....	20
Abbildung 10: 3D – Tragmodell mit MW und HW - Beanspruchung.....	20
Abbildung 11: Spannungsauslastung bei MW und HW	21
Abbildung 12: Konzept Baugrubensicherung - Draufsicht Variante 1 (Bestandssanierung mit Stahlbetontrog).....	22
Abbildung 13: Konzept Baugrubensicherung - Schnitt Schleusenammer Variante 1 (Bestandssanierung mit Stahlbetontrog).....	23
Abbildung 14: Regelgeometrie Hochwasserschutzdamm (bis 2085)	24
Abbildung 15: Erforderliche Freianlagen und betroffene Flurstücke.....	25
Abbildung 16: Variante 3 - Freianlagen.....	26
Abbildung 17: Hauptabmessungen Schleusenvorhafen Oberwasser.....	30
Abbildung 18: Geometrie des Vorhafens, Fahrstreifen, Wartestelle, Sicherheitsabstand	30
Abbildung 19: Sanierung der Betonwände unterhalb der Mühlendammbücke (WSV, April 2021)	31
Abbildung 20: Variante 0 (Instandsetzung) - Erhalt der originalen Schleusenammer (grün).....	31
Abbildung 21: Variante 0 (Instandsetzung) - Bauzustand Oberhaupt, Draufsicht	33
Abbildung 22: Variante 0 (Instandsetzung) - Bauzustand Unterhaupt, Draufsicht	34
Abbildung 23: Torrahmen mit Drempel, Nischenpanzerung, Halslagerkästen	36
Abbildung 24: Stemmtorflügel	36
Abbildung 25: Torstege	37
Abbildung 26: Tordichtung	37
Abbildung 27: Füllschütz	37
Abbildung 28: Spurlager	38
Abbildung 29: Halslager	38
Abbildung 30: Handmechanischer Torantrieb.....	38
Abbildung 31: Elektromechanischer Torantrieb	39

Abbildung 32: Füllschützenantriebe	39
Abbildung 33: Hauptschalter Hausanschluss.....	40
Abbildung 34: Betriebstechnikgebäude, Schnitt und Ansicht.....	43
Abbildung 35: Betriebstechnikgebäude, Grundriss	44
Abbildung 36: Variante 1 (Bestandssanierung mit Stahlbetontrog) – Bauzustand, Draufsicht.....	47
Abbildung 37: Variante 1 (Bestandssanierung mit Stahlbetontrog) - Bauzustand, Längsschnitt	47
Abbildung 38: Variante 2 (Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen) – Bauzustand, Draufsicht...50	
Abbildung 39: Variante 2 (Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen) – Bauzustand, Längsschnitt	51
Abbildung 40: Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe) - Planung der Schwimmsteganlage April 2021	52
Abbildung 41: Schwimmstege der Bootschleppe (August 2021).....	53
Abbildung 42: Sanierte Kammerwände Oberhaupt (Juli 2021).....	54
Abbildung 43: Revisionsverschluss mit Dammtafeln am Oberhaupt (WSV, April 2021)	54
Abbildung 44: Revisionsverschluss mit Dammtafeln am Unterhaupt (WSV, April 2021)	55
Abbildung 45: Uferbebauung südliche der Mühlendammschleuse vor der Geinitzbrücke	63
Abbildung 46: Skalierte Einzelergebnisse der Bewertung für alle Varianten und Kriterien	76
Abbildung 47: Skaliertes Bewertungsnetz.....	76
Abbildung 48: Skaliertes Bewertungsnetz - Fokus auf Schutzziele.....	78
Abbildung 49: Skaliertes Bewertungsnetz - Fokus auf Art und Auswirkung der touristischen Nutzung	79
Abbildung 50: Skaliertes Bewertungsnetz - Fokus auf Wirtschaftlichkeit	80
Abbildung 51: Skaliertes Bewertungsnetz - Fokus auf Machbarkeit.....	81

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Abkürzungsverzeichnis.....	7
Tabelle 2: Klassifizierung der Oberwarnow.....	12
Tabelle 3: Häufigkeit der Stundenterminwerte Oberwasser - Unterwasser im Zeitraum 2010-2020	13
Tabelle 4: Einstufung der Proben Schleusenammer gemäß LAGA [B07]	17
Tabelle 5: Einstufung der Proben Oberwarnow gemäß LAGA [B07].....	18
Tabelle 6: Zusammenfassung Bewertung Bestandstore	21
Tabelle 7: Erforderlicher Regelquerschnitt für die Schleusenzufahrten [29].....	27
Tabelle 8: Überschlägliche Bestimmung der Baggermenge für eine Inbetriebnahme als Schleuse	27
Tabelle 9: Planungsparameter Variante 0 (Instandsetzung).....	29
Tabelle 10: Planungsparameter Variante 1 (Bestandssanierung mit Stahlbetontrog).....	46
Tabelle 11: Planungsparameter Variante 2 (Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen).....	49
Tabelle 12: Planungsparameter Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe)	53
Tabelle 13: Bau- und Baunebenausgaben Variante 0, 1, 2 und 3.....	57
Tabelle 14: Umwelt- und Naturschutz - Bewertungsgrenzen.....	59

Tabelle 15: Variantenbewertung - Umwelt- und Naturschutz	59
Tabelle 16: Hochwasser- und Trinkwasserschutz - Bewertungsgrenzen	61
Tabelle 17: Variantenbewertung - Trinkwasserschutz	61
Tabelle 18: Denkmalschutz - Bewertungsgrenzen.....	62
Tabelle 19: Variantenbewertung - Denkmalschutz	62
Tabelle 20: Touristische Nutzung - Bewertungsgrenzen	64
Tabelle 21: Variantenbewertung - Art und Auswirkung der touristischen Nutzung.....	64
Tabelle 22: Variantenbewertung - Abschätzung der Betriebs- und Unterhaltungskosten	65
Tabelle 23: Betrieb und Unterhaltung - Bewertungsgrenzen	65
Tabelle 24: Variantenbewertung - Betrieb und Unterhaltung.....	66
Tabelle 25: Technische Machbarkeit - Bewertungsgrenzen	66
Tabelle 26: Variantenbewertung - Technische Machbarkeit.....	66
Tabelle 27: Rechtliche Machbarkeit - Bewertungsgrenzen.....	67
Tabelle 28: Variantenbewertung - Rechtliche Machbarkeit	68
Tabelle 29: Variantenvergleich - Bau- und sonstige Bauausgaben	68
Tabelle 30: Einschätzung der Förderfähigkeit.....	70
Tabelle 31: Abschätzung der Finanzierung aus Eigenmitteln der Stadt	70
Tabelle 32: Wirtschaftliche Machbarkeit - Bewertungsgrenzen	71
Tabelle 33: Variantenbewertung - Wirtschaftliche Machbarkeit.....	71
Tabelle 34: Abschätzung der Realisierungszeiträume.....	71
Tabelle 35: Realisierungszeitraum - Bewertungsgrenzen	71
Tabelle 36: Variantenbewertung - Realisierungszeitraum	72
Tabelle 37: Mögliche Risiken - Bewertungsgrenzen	74
Tabelle 38: Variantenvergleich - Mögliche Risiken	74
Tabelle 39: Variantenbewertung - Erreichte Gesamtpunktzahl	75
Tabelle 40: Variantenbewertung - Skalierte Gesamtpunktzahl.....	75
Tabelle 41: Faktoren für eine gewichtete Bewertung.....	77
Tabelle 42: Variantenbewertung - Gewichtetes Ergebnis mit Fokus auf Schutzzielen.....	78
Tabelle 43: Variantenbewertung - Gewichtetes Ergebnis mit Fokus auf Art und Umfang der touristischen Nutzung.....	78
Tabelle 44: Variantenbewertung - Gewichtetes Ergebnis mit Fokus auf Wirtschaftlichkeit.....	79
Tabelle 45: Variantenbewertung - Gewichtetes Ergebnis mit Fokus auf Machbarkeit	80

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
AG	Auftraggeber
BAW	Bundesanstalt für Wasserbau
BHW	Bemessungshochwasser
BinWaStr	Binnenwasserstraße
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bn	Nutzbare Breite
BWaStr	Bundeswasserstraße
B _{wo}	Oberer Betriebswasserstand
B _{wu}	Unterer Betriebswasserstand
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
BWaStrIdNr	Bundeswasserstraßen-Identnummer
EAU	Empfehlungen des Arbeitsausschusses „Ufereinfassungen, Häfen und Wasserstraßen“
GDWS	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
HSA	Hafen- und Seemannsamt
HW	Höchster Wasserstand in einer Zeitspanne
Ln	Nutzlänge
LRT	Lebensraumtyp
MBS	Machbarkeitsstudie
MHW	Mittlerer höchster Wert der Wasserstände
MNW	Mittlerer niedrigster Wert der Wasserstände in einer Zeitspanne
MW	Mittelwasser (bezogen auf den jeweils angegebenen Pegel)
NNW	Niedrigster bekannter Wasserstand
NW	Niedrigster Wasserstand in einer Zeitspanne
OP	Oberpegel
OW	Oberwasser
PNP	Pegelnullpunkt, Höhenlage des Nullpunktes der Pegellatte bezogen auf ein amtlich festgelegtes Höhensystem, hier DHHN2016. (Meter über Normalnull, m ü. NHN)
StALU MM	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg
UP	Unterpegel
UW	Unterwasser
VV-WSV	Verwaltungsvorschrift der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
WHG	Wasserhaushaltsgesetz (Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts)
WSA	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Tabelle 1: Abkürzungsverzeichnis

Anlagen

Anlage 1: Grundlagenermittlung und Lastenheft

1 Vorbemerkungen

Bei der Erstellung dieser Voruntersuchung (Machbarkeitsuntersuchung) zur Bootsschleusenanlage Rostock sind die Vorgaben der relevanten Regelwerke der WSV, der Vorschriften, Richtlinien und Merkblätter des BMVI bzw. der BAW zu beachten und anzuwenden.

Dazu gehören insbesondere:

- VV-WSV 2107 Entwurfsaufstellung
- VV-WSV 1103 Abkürzungen und Identnummernsysteme für Organisationseinheiten, technische Objekte und Bundeswasserstraßen
- Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen - Wasserbau (ZTV-W)
- Richtlinie für die Übergabe digitaler Unterlagen an Dienststellen der WSV (RiDaLi)
- Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen (Ri-GeW)
- BAW-Merkblätter

Die vom BMVI herausgegebene RiGeW enthält Gestaltungsvorschläge für Anlagen der Sport- und Freizeitschifffahrt zur Überwindung von Fallstufen, Einsetz- und Anlegestellen, die von Booten bis zu einer Länge von 20 m genutzt werden können. Entsprechend dieser Richtlinie sind Bootsschleusen sowie Einsetz- und Anlegestellen für alle in der Richtlinie (Kapitel 2) angeführten Sportboottypen auszulegen. Ausnahmen bilden Anlagen, bei denen aufgrund der Wasserstraßenabmessungen nur kleinere Fahrzeuggrößen verkehren können, bzw. wenn bestimmte Sportboottypen keinen nennenswerten Anteil haben. Festlegungen hierzu wurden in der Grundlagenermittlung getroffen.

2 Grundlagenermittlung

Der VV-WSV 2107 zufolge ist eine Grundlagenermittlung Bestandteil der Voruntersuchung. Dabei umfasst die Voruntersuchung eine Darstellung der Ziele, Anforderungen, Alternativen sowie mögliche Varianten einer Maßnahme und stellt die daraus abgeleitete zweckmäßigste Lösung dar. Die Grundlagenermittlung wurde vor dieser Voruntersuchung erstellt und ist als Anlage 1 beigefügt. Zur besseren Lesbarkeit dieser Voruntersuchung werden ausgewählte Inhalte noch einmal kurz zitiert:

Die Bootsschleusenanlage Rostock ist mit der unweit gelegenen Wehranlage Rostock Teil der Staustufe Mühlendamm der Binnenwasserstraße (BinWaStr) Warnow und befinden sich am Mühlendamm in der Hanse- und Universitätsstadt (Stadt) Rostock. Beide Anlagen dieser Bundeswasserstraße (BWaStr) stehen im Eigentum und insgesamt in der Unterhaltungslast der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Für den Betrieb und die Unterhaltung der Schleuse ist das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Ostsee, Standort Stralsund zuständig.

Die Bootsschleusenanlage Rostock wurde 1886 erbaut und deren Inbetriebnahme erfolgte 1887. Zum Betreiben der Wassermühlen wurde 1902 eine Wehranlage errichtet. Im Laufe der Zeit hat sich die Bedeutung der Schleuse für die WSV, aber auch für die Stadt Rostock gewandelt. So wurde nicht nur der Frachtverkehr eingestellt, auch die Mühlen existieren in ihrer Funktion nicht mehr.

Mit Beschluss der Bezirkstage für den ehemaligen Bezirk Rostock (1980) und für den ehemaligen Bezirk Schwerin (1982) ist das Befahren der Warnow mit motorbetriebenen Wasserfahrzeugen sowohl in der Schutzzone I auf dem Gebiet der Stadt Rostock als auch in der

Schutzzone I und II bis zur Einmündung des Huckstorfer Baches auf dem Gebiet des Landkreises Rostock verboten. Zulässig bleibt das Befahren mit nicht motorisierten Wasserfahrzeugen (Gemeingebrauch). Motorbootverkehr ist demzufolge in den Schutzzonenordnungen als eine dem Schutzzweck zuwiderlaufende Nutzung definiert.

Die heutige Nutzung ist geprägt durch Tourismus und den hohen Freizeitwert für Wasserwanderer und Angler (manuelle Fortbewegungsformen).

Aufgrund des Neubaus der Brückenanlage am Mühlendamm wurde die Schleusenanlage Ende 2011 außer Betrieb genommen. Nach Fertigstellung der Brücke Anfang 2015 blieb die Schleuse weiterhin, insbesondere auch aus Gründen des Sturmflut- und Hochwasserschutzes sowie Trinkwasserschutzes, bis Herbst 2019 geschlossen. Seit der Sperrung 2011 wurden keine Unterhaltungs- oder Instandsetzungsarbeiten durchgeführt. Das Schleusenbauwerk mit seiner Stahl- und Maschinenbaukonstruktion befand sich bis 2019 in einem ungenügenden Zustand. Die Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit waren erheblich beeinträchtigt. Die Dauerhaftigkeit einzelner Bauteile war nicht mehr gegeben. Die Bootsschleusenanlage Rostock steht seit Oktober 2015 unter Denkmalschutz und wird als Einzeldenkmal in der Denkmalliste der Stadt Rostock geführt.

Im Herbst 2019 wurde durch das WSA Ostsee die Schleusenammer für die Durchführung einer Bauwerksprüfung aus besonderem Anlass trockengelegt. Im Anschluss daran fanden durch das WSA notwendige bauliche Maßnahmen für eine ausreichende Sicherung der Schleuse gegen Hochwasserereignisse und zur Vermeidung eines Eintrages von salzigem Brackwasser aus der Unterwarnow statt. Die Sicherung der Schleuse wurde durch die Demontage und Einlagerung der Stemmtpaare sowie eine vollständige reversible Teilverfüllung / Abdichtung der Schleusenammer hergestellt.

Im Frühsommer 2021 erfolgten vorbereitende Baumaßnahmen für die Errichtung einer Schwimmsteganlage. Die Schwimmstege, die ein sicheres An- und Ablegen sowie Aus- und Einsteigen für Wassersportler ermöglichen, wurden im August 2021 ergänzt. Am 12.08.2021 fand eine feierliche Inbetriebnahme der Schwimmsteganlage statt.

Weitere Einzelheiten können der Grundlagenermittlung als Bestandteil der Machbarkeitsuntersuchung (Anlage 1) entnommen werden.

3 Strategische Ziele und Planungsgrundlagen

Die BWaStr Warnow verbindet das Landesgewässer Oberwarnow mit der Seewasserstraße Unterwarnow und der Ostsee.

Mit einer gesamten Streckenlänge von 2,04 km ist die BWaStr Warnow (ohne Nebenarm) nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 WaStrG eine BinWaStr, aufgeführt in der Anlage 1 WaStrG, Lfd. Nr. 61, mit ihren Endpunkten [km] 140,964 bis 143,001. Alle BWaStr stehen im Eigentum des Bundes.

Die BinWaStr „Warnow“ mit der BWaStrIdNr. 8501 wird laut VV-WSV 1103 durch die Bootsschleusenanlage Rostock in zwei Teilstrecken unterteilt, die *Oberwarnow* (staugeregelte Flussstrecke, km 140,964 (Südkante der Eisenbahnbrücke Rostock - Stralsund) bis km 141,612 (unt. Ende Schleusenkanal Mühlendamm) und die *Flussstrecke Unterwarnow*, km 141,612 (unt. Ende Schleusenkanal Mühlendamm) bis km 143,001 (seew. Begrenzung zur Ostsee, Unterwarnow, lt. WaStrG).

Von km 140,960 bis km 141,612 zählt die Oberwarnow zu den „sonstigen Binnenwasserstraßen des Bundes“. Durch das Wegfallen der ursprünglichen Zweckbestimmung

(Gütertransport) der Schleuse ist ein Nutzen für die WSV nicht mehr gegeben. Für die WSV ist das Vorhalten einer aufwendigen Infrastruktur wie der Schleuse daher unwirtschaftlich. Aus regionalen Interessen wird allerdings die Aufrechterhaltung der wassertouristischen Nutzung der Ober- und Unterwarnow über die Bootsschleusenanlage Rostock angestrebt. Eine Ausweitung des wassertouristischen Verkehrsaufkommens wird aber unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Bedingungen durch den Trinkwasser- und Naturschutz ([5], [6]) nachrangig behandelt.

Gemäß dem Beschluss der Rostocker Bürgerschaft Nr. 2019/BV/4320 in der Sitzung am 06. März 2019 wurde die weitere Verfahrensweise mit der Zielstellung beschlossen, das Eigentum an der denkmalgeschützten Schleuse sowie des umliegenden Schleusengeländes samt Immobilien, von der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die WSV, auf die Stadt Rostock übertragen zu bekommen, hierzu im Wortlaut:

Beschluss Nr. 2019/BV/4320

Auf Basis der „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 Schifffahrtsverwaltung (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.),

In die zielführenden weiteren Untersuchungen und Bewertungen ist die Variante einer Instandsetzung des historisch vorhandenen Schleusenbeckens mit vorgezogenem Unterhaupt unter Berücksichtigung des vorliegenden Angebotes des WSV im Rahmen der Übergabeverhandlungen, vorzunehmen.

Dazu ist ein Bauschadensgutachten durchzuführen, zu finanzieren und einzubeziehen. Die Untersuchungen dienen der Erstellung einer abgestimmten, in allen Parametern optimalen, 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, Maßnahmenbereich (MB) 13 und der Machbarkeitsstudie MDS.

Für eine Entscheidung zur Übernahme des Eigentums auf der Grundlage einer zielgeführten Untersuchung und Bewertung der Varianten zur Erstellung einer abgestimmten Ausbauvariante wurde die hiermit vorgelegte Machbarkeitsuntersuchung fundierend auf der

Grundlagenermittlung erstellt. Die verwendeten Planungsgrundlagen sind in Abschnitt 9 zusammengestellt.

4 Örtliche Verhältnisse

4.1 Lage der Schleuse

Die Bootsschleusenanlage Rostock befindet sich in der Bundesrepublik Deutschland, im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern, in 18055 Rostock am Mühlendamm 35. Die Schleuse befindet sich unmittelbar südlich der Straße „Mühlendamm“ im Grenzbereich der Rostocker Stadtteile „Stadtmitte“ und „Brinckmannsdorf“. Die Schleuse trennt gemeinsam mit einer ca. 300 m nordwestlich der Schleuse sich befindenden Wehranlage die Oberwarnow von der Unterwarnow. Das Gelände im näheren Umfeld der Schleuse besteht aus Grünflächen und einigen befestigten Zuwegungen. Auf der östlichen Seite der Schleuse steht ein Wohngebäude. Die Schleuse wird im nördlichen Teil von der Straße „Mühlendamm“ mit einem Brückenbauwerk überquert. Die Geländehöhen beidseitig der Schleuse liegen zwischen ca. + 1,45 m ü. NHN und + 1,65 m ü. NHN.

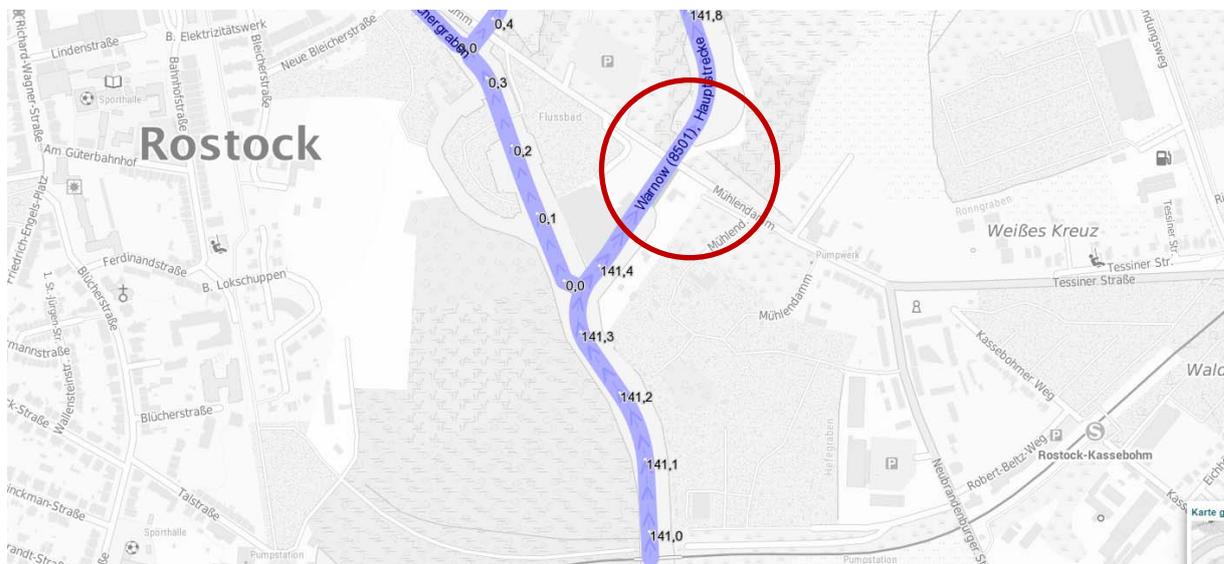


Abbildung 1: Lage der Bootsschleusenanlage Rostock an der BinWaStr „Warnow“

4.2 Klassifizierung der Wasserstraßen

Die Warnow (BWaStrIDNr 8501) ist nach den Tabellen und Listen in der VV-WSV 1103 eine dem allgemeinen Verkehr dienende BinWaStr des Bundes und wird der Wasserstraßenklasse I zugeordnet.

Dem System der Klassifizierung der BinWaStr können für Motorschiffe und Schleppkähne entsprechend den Wasserstraßenklassen die Typenbezeichnung des Schiffes und allgemeine Merkmale [maxim. Länge L (m), maxim. Breite B (m), Tiefgang d (m), Tonnage T (t)] entnommen werden. Für die Klasse I östlich der Elbe werden unter den Merkmalen die Abmessungen mit $L \times B \times d = 41 \text{ m} \times 4,7 \text{ m} \times 1,4 \text{ m}$ und die Tonnage mit 180 t angegeben.

Aufgrund der gegebenen Verhältnisse (Temporäre Verfüllung der Bootsschleuse, nicht ausreichende Wassertiefen) ist eine Befahrung der Oberwarnow mit den für diese Klassifizierung vorgesehenen Schiffstypen nicht möglich, aber auch aus Gründen des Trinkwasser- und Naturschutzes nicht erlaubt.

Klassifizierte Binnenwasserstraßen

Graphisches Symbol auf der Karte	Klasse der Binnenwasserstraße	MOTORSCHIFFE UND SCHLEPPKÄHNE Typ des Schiffes: Allgemeine Merkmale					SCHUBVERBÄNDE Art des Schubverbandes: Allgemeine Merkmale					Brückendurchfahrts- höhe
		Bezeichnung	Länge L (m)	Breite B (m)	Tiefgang d (m)	Tonnage T (t)	Formation	Länge L (m)	Breite B (m)	Tiefgang d (m)	Tonnage T (t)	
	I	Peniche Westlich der Elbe	38,5	5,05	1,8-2,2	250-400						4,0
		Gross Flinow Östlich der Elbe	41	4,7	1,4	180						3,0
	II	Kempenaar Westlich der Elbe	50-55	6,6	2,5	400-650						4,0-5,0
		BM-500 Östlich der Elbe	57	7,5-9,0	1,6	500-630						3,0

Tabelle 2: Klassifizierung der Oberwarnow

4.3 Erschließung

Die Schleusenanlage ist über das öffentliche Straßennetz der Stadt Rostock zu erreichen. Die Hauptzufahrt liegt westlich der Schleuse. Die östliche Nebenzufahrt soll in möglichst geringem Umfang durch Fahrzeuge genutzt werden. Für Baumaßnahmen sind die Baustellenzufahrten entsprechend abzusichern.

4.4 Wasserstände und Baugrund

Maßgebliche Wasserstände, Angaben zum Baugrund und zum Grundwasser sind in Anlage 1 (Lastenheft) zur Grundlagenermittlung in Abschnitt 3 und 4 dargelegt.

Ein Schleusenbetrieb ist grundsätzlich nur möglich, wenn der Oberwasserspiegel mindestens 8 cm über dem Unterwasserspiegel liegt. Andernfalls darf zum Schutz des Trinkwassers für die Stadt Rostock keine Schleusung erfolgen.

In Ergänzung zu den Angaben im Lastenheft wurden daher die in [B07] zur Verfügung gestellten 24 Stundeterminwerte vom 01.11.2010 bis 01.11.2020 der beiden Pegel am Mühlenendamm (OP - Oberwarnow, UP - Unterwarnow) hinsichtlich der Differenz zwischen den Pegelständen von Oberwasser zu Unterwasser ausgewertet.

Hierfür wurde jeweils der Stundeterminwert der Pegelmessung am Oberwasser vom Stundeterminwert der Pegelmessung am Unterwasser abgezogen, um so die Pegeldifferenz festzustellen. Die Häufigkeit der Einzelergebnisse dieser Pegeldifferenz für die somit vorliegenden 87.696 Messwerte innerhalb des Zeitraums von 2010 bis 2020 wurde dann in Klassen von 10 cm Pegeldifferenz ausgewertet. Die Ergebnisse sind in Tabelle 3 dargestellt.

Wertebereich der Pegeldifferenz Oberwasser - Unterwasser	Anzahl der Ereignisse im Zeitraum 01.11.2010- 01.11.2020	Hinweise
150	7	Die Summe aller Stundenterminwerte mit einer positiven Pegeldifferenz zwischen Oberwasser und Unterwasser (Schleusen erlaubt) beträgt 85.228 . Dies sind 97,2 % aller Stundenterminwerte, an denen das Schleusen im Betrachtungszeitraum möglich war.
140	14	
130	24	
120	39	
110	87	
100	217	
90	396	
80	967	
70	1.973	
60	4.084	
50	8.453	
40	14.799	
30	18.832	
20	23.733	
10	11.603	
0	1.408	
-10	526	
-20	223	
-30	132	
-40	97	
-50	32	
-60	19	
-70	11	
-80	3	
-90	3	
-100	7	
-110	3	
-120	2	
-130	1	
-140	0	
-150	0	

Tabelle 3: Häufigkeit der Stundenterminwerte Oberwasser - Unterwasser im Zeitraum 2010-2020

Abbildung 2 und Abbildung 3 zeigen die Verteilung der Pegeldifferenzen. Auf der horizontalen Achse (x-Achse) ist die Pegeldifferenz mit einer Wertedistanz von 10 cm zu sehen und auf der vertikalen Achse (y-Achse) zugehörig wie häufig diese in dem Zeitraum 01.11.2010 bis 01.11.2020 aufgetreten ist.

Wie in Abbildung 2 dargestellt, betrug im genannten Zeitraum die Differenz zwischen Oberwasser und Unterwasser in **97,2 %** aller Ereignisse (= Zeitraum von einer Stunde) mehr als 10 cm, so dass ein Schleusenvorgang erlaubt gewesen wäre.

Der vom Umweltbundesamtes herausgegebene Bericht „Klimawirkungs- und Risikoanalyse 2021 für Deutschland (KWRA 2021)“ [18] untersuchte über 100 Wirkungen des Klimawandels und deren Wechselwirkungen. Der klimawandelbedingte Anstieg des Meeresspiegels ist an deutschen Küsten bereits messbar. Aufgrund projizierter Ergebnisse eines Sonderberichtes wird bis zur Mitte des Jahrhunderts ein globaler mittlerer Meeresspiegelanstieg [hier: 2050] um 0,32 m mit einer wahrscheinlichen Bandbreite von 0,23 m bis 0,40 m und bis zum Ende des Jahrhunderts [hier: 2100] einen Anstieg um 0,84 m mit einer wahrscheinlichen Bandbreite von 0,61 m bis 1,10 m (jeweils relativ zum Zeitraum 1986 bis 2005) erwartet.

Pegel Rostock Mühlendamm
Häufigkeit der Ereignisse OW-UW
(01.11.2010 - 01.11.2020)

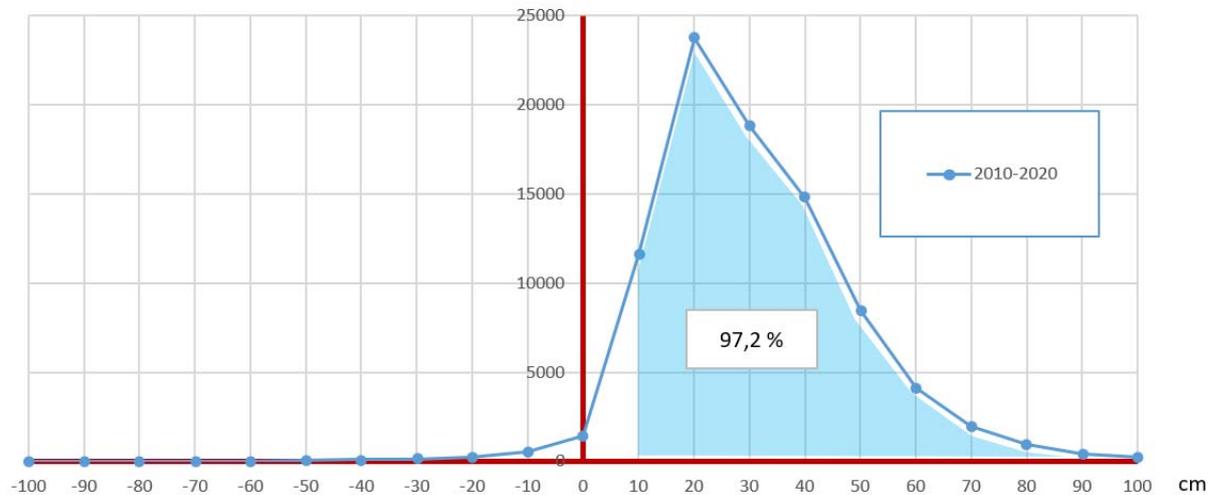


Abbildung 2: Häufigkeitsverteilung OW-UW (2010-2020) (Y-Achse = Pegeldifferenz OW-UW)

Steigt der Pegel im Unterwasser bis 2050 um die prognostizierten 0,32 m an, so würde die Differenz der Pegelwasserstände zwischen Ober- und Unterwasser nur noch während 31,5 % der Pegelereignisse eine Schleusung erlauben (Abbildung 3). Zum Ende des Jahrhunderts reduziert sich dieser Wert auf 0,7 % (in der Abbildung nicht mehr darstellbar).

Pegel Rostock Mühlendamm
Häufigkeit der Ereignisse OW-UW
(2010 - 2020) und (2045 - 2055), (2095-2105), prognostiziert

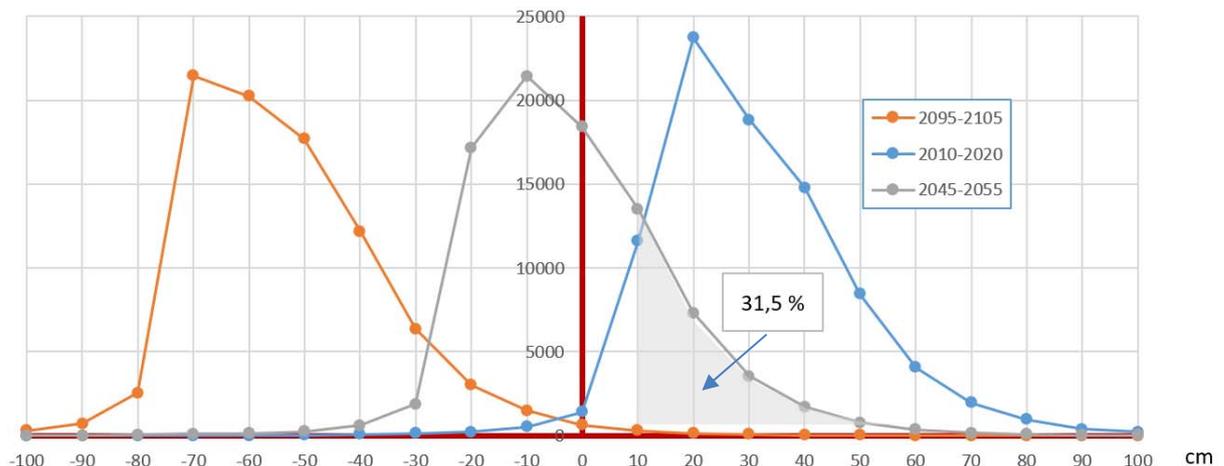


Abbildung 3: Häufigkeitsverteilung OW-UW (2010-2020), (2045-2055), (2095-2105), prognostiziert

Hinsichtlich der durch den Klimawandel im prognostizierten Zeitraum bis 2100 zu erwartenden Pegelständen im Oberwasser aufgrund der Entwicklung der Niederschlagsmengen ist gemäß [18] zumindest in den betriebsrelevanten Sommermonaten keine eindeutige Aussage gemacht. Lediglich für die Winterniederschläge wird eine leichte Zunahme für den Osten und die Ostseeküste erwartet, was hier außer Acht gelassen wird.

4.5 Peilungen

Es liegen zwei Peilungen vor, eine Erhebung zum Unterwasser (November 2019) und eine zum Oberwasser (Februar 2011).

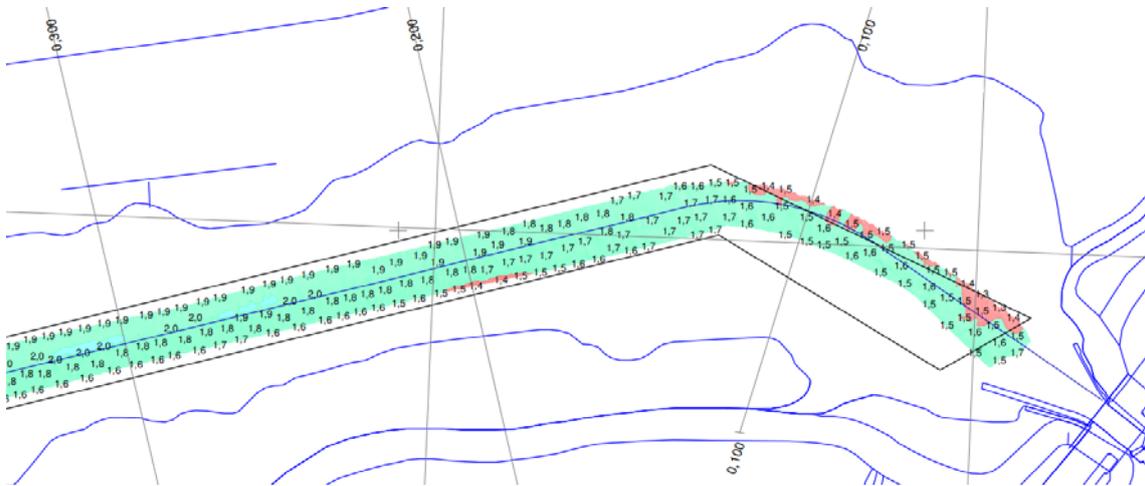


Abbildung 4: Peilung Unterwasser (November 2019)

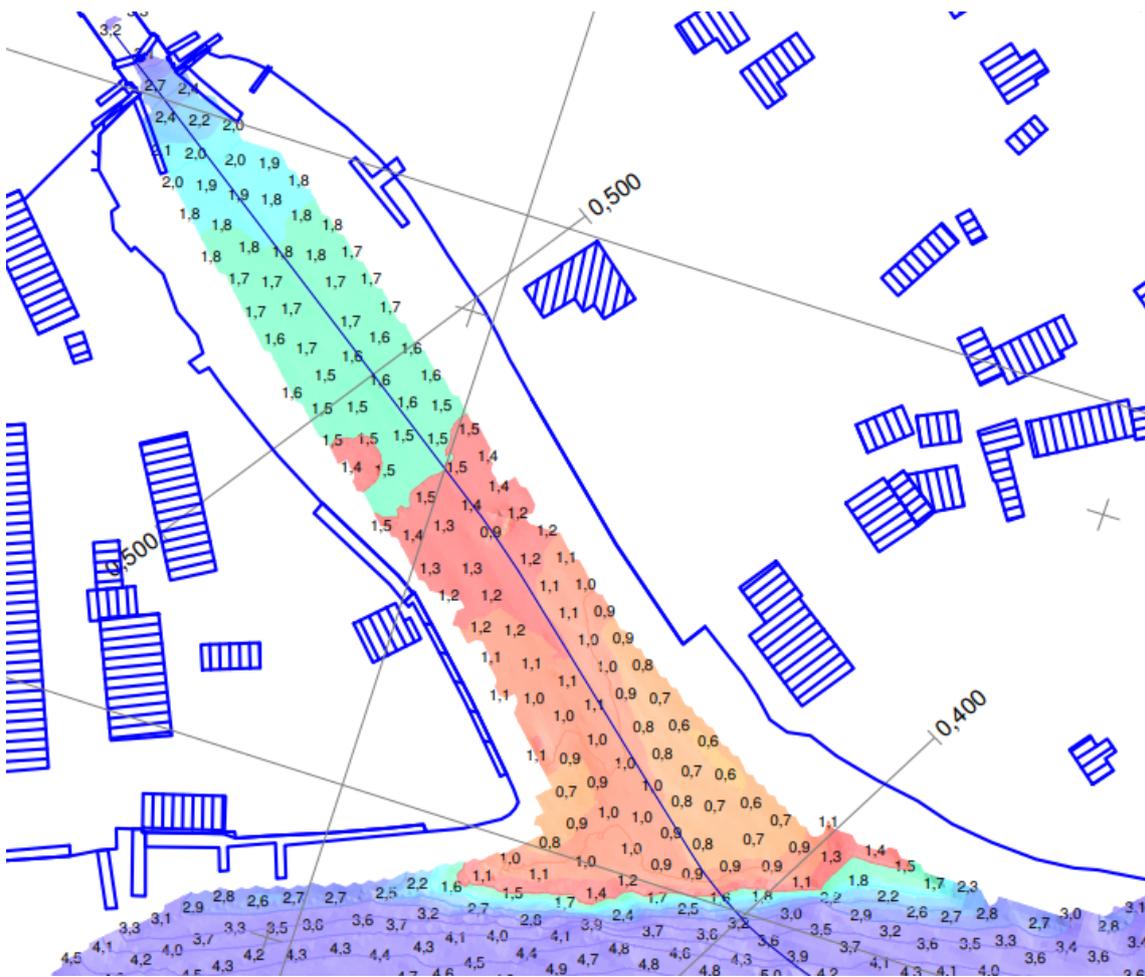


Abbildung 5: Peilung Oberwasser (Februar 2011)

Gemäß den Peilergebissen beträgt im Unterwasser der Schleuse die Wassertiefe zwischen 1,5 m und 2,0 m in der Flussstrecke Unterwarnow von km 141,612 (Unterhaupt der Schleuse)

bis km 142,4 (Streckenlänge ca. 600 m). Erst ab km 142,4 liegen die Wassertiefen bei 3,0 m bis 3,6 m.

Der Ein- und Ausfahrtsbereich der Schleuse im Oberwasser weist auf den ersten 100 m Fahrweg eine Tiefe von 1,5 m bis 2,0 m auf. Darauf folgt bis ca. km 141,4 der BinWaStr Oberwarnow eine ca. 100 m lange Flachwasserstrecke mit einer Tiefe zwischen 0,7 m bis 1,5 m (roter Bereich in Abbildung 5). Da die Peilung im Oberwasser bereits ca. 10 Jahre alt ist kann davon ausgegangen werden, dass sich dieser Bereich durch Sedimenteintrag weiter zugesetzt hat.

Für einen geregelten Schleusen- und Schifffahrtsbetrieb wären sowohl im Ober- als auch im Unterwasser einschließlich der Vorhäfen die für eine Schifffahrt erforderlichen Wassertiefen durch **eine Abbaggerung** wiederherzustellen. Die auftretende Sedimentation von Schwebstoffen und Geschiebmaterial im Gewässer wird immer wieder zu Ablagerungen und in der Folge zu Einschränkungen der festgelegten Wassertiefen führen. Diese Sedimentablagerungen sind für die Wiederherstellung und Beibehaltung der Funktionsfähigkeit des Gewässers und somit auch der Schleuse dann durch regelmäßige Unterhaltungsbaggerungen zu entfernen.

4.6 Schadstoffbelastung der Sedimente

In [B07] sind zwei Gutachten zur Schadstoffbelastung vorhanden. Das erste Gutachten betrifft den Bereich der Schleusenammer, und wurde für die Bäräumung im Jahr 2019 erstellt. Die Ergebnisse sind in Tabelle 4 zusammengestellt. Von den vier entnommenen Proben wurden (nach LAGA M20) 3 Proben in Zuordnungskategorie >Z2 und eine Probe in Z2 eingestuft. Eine Verwertung des Materials ist aufgrund der Einstufung nicht möglich. Alle Proben wurden in Deponieklasse DK I eingestuft [B07], da laut DepV Überschreitungen der Zuordnungswerte für Chlorid und Sulfat nur bis zu 100 % zulässig sind.

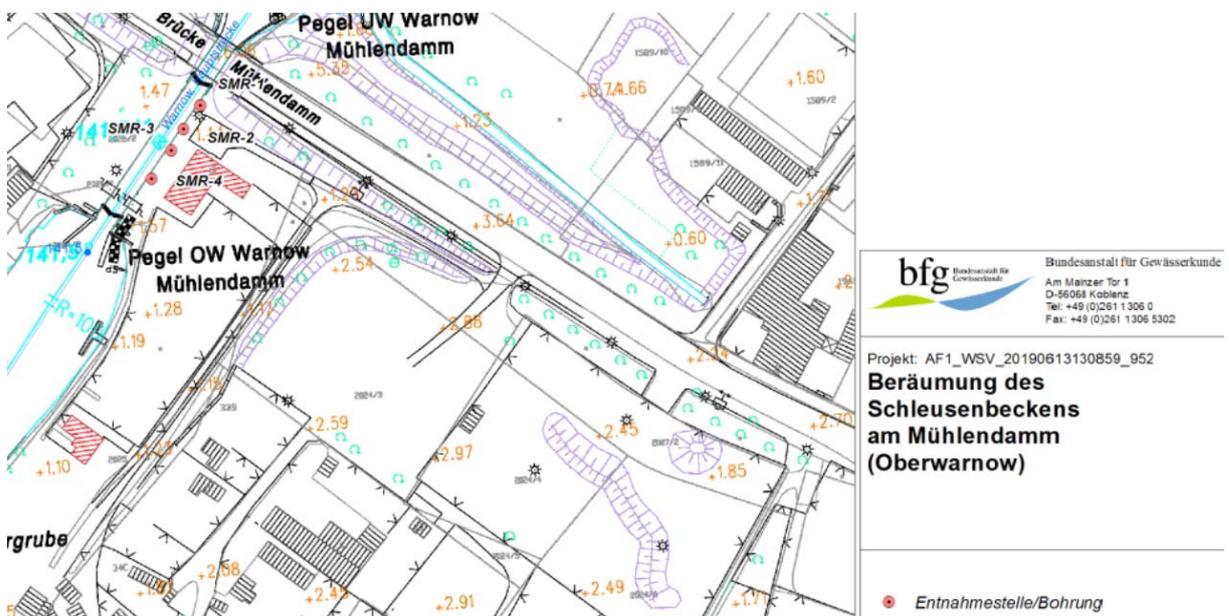


Abbildung 6: Entnahmestellen des Schadstoffbelastungsgutachtens in 2019 [B07]

Probennahmepunkt	Feinkornanteil < 63 µm [%]	organischer Kohlenstoff [%]	Zuordnung gemäß LAGA	
			Sediment	Eluat
952-SMR1	22,8	7,3	Z 2 (PAK, EOX)	Z 0
952-SMR2	44,9	6,9	> Z 2 (EOX)	Z 0
952-SMR3	67	12	> Z 2 (LHKW, BTEX)	Z 0
952-SMR4	46,8	11	> Z 2 (LHKW, BTEX)	Z 0

Tabelle 4: Einstufung der Proben Schleusenammer gemäß LAGA [B07]

Das zweite Gutachten wurde für das Vorhaben „Wasserwirtschaftliche Unterhaltung Oberwarnow“ erstellt, und weist einen Untersuchungsbereich vom Mühlendammwehr bis zur Geinitzbrücke auf. Die Ergebnisse der Probennahme sind in Tabelle 5 zusammengestellt. Im unmittelbaren Bereich der Zufahrt zur Schleuse liegen für eine Unterhaltungsbaggerung und der Ermittlung dessen Verbringung oder Verwertung die relevanten Entnahmepunkte 486-7 und 486-8. Die beiden Proben aus der Schleusenzufahrt wurden hier in Z0 und Deponieklasse DK I eingestuft.



Abbildung 7: Entnahmestellen des Schadstoffbelastungsgutachtens in 2013 [B07]

Probennahmepunkt	Entnahmetiefe uGS [cm]	Zuordnung gemäß LAGA	
		Sediment	Eluat
486-1	0 - 30	> Z 2 (LHKW)	Z 0
486-2	0 - 30	Z 0	Z 0
486-3	0 - 30	> Z 2 (LHKW, BTEX)	Z 0
486-4	0 - 30	> Z 2 (LHKW)	Z 0
486-5	0 - 30	> Z 2 (LHKW)	Z 0
486-6	0 - 30	> Z 2 (LHKW)	Z 0
486-7	0 - 30	Z 0	Z 0
486-8	0 - 30	Z 0*	Z 0
486-9	0 - 30	> Z 2 (LHKW)	Z 0
486-10	0 - 30	> Z 2 (LHKW)	Z 0
486-11	0 - 30	> Z 2 (LHKW)	Z 0
486-12	0 - 30	> Z 2 (LHKW)	Z 0
486-13	0 - 30	Z 0	Z 0
486-14	0 - 30	> Z 2 (LHKW)	Z 0
486-15	0 - 30	> Z 2 (LHKW)	Z 0
486-16	0 - 30	> Z 2 (BTEX, PAK)	Z 0
486-17	0 - 30	> Z 2 (LHKW)	Z 0
486-18	0 - 30	> Z 2 (LHKW, BTEX)	Z 0
486-19	0 - 30	> Z 2 (LHKW, BTEX)	Z 0

Tabelle 5: Einstufung der Proben Oberwarnow gemäß LAGA [B07]

4.7 Zu schützende Bereiche und Objekte

Schutzgüter des Umwelt- und Naturschutzes, des Trink- und Hochwasserschutzes sowie des Denkmalschutzes sind in der Grundlagenermittlung im Abschnitt 4 beschrieben.

4.8 Munitionsfunde

In den Vergabeunterlagen zur Bauleistung „Temporäre „Sicherung des Schleusenbauwerks durch Teilverfüllung“ [23] wurde von keiner Gefährdung durch Munitionsfunde ausgegangen.

In der Baubeschreibung zum Ersatzneubau der Schleusenbrücke [24] wird allerdings ein Schreiben vom LPBK Mecklenburg-Vorpommern, Munitionsbergungsdienst vom 15.01.2013 erwähnt, wonach Hinweise auf eine latente Gefahr durch Kampfmittel vorliegen. Bei Bauarbeiten am Mühlendamm 2011 / 2012 wurden Munition und Panzerteile im Erdreich der Böschung der Schleusenbrücke entdeckt.

Im Zuge der weiteren Planung ist zu klären, ob sich der Hinweis in [24] allein auf den Bereich der Widerlager der Mühlendammbrücke beschränkt, oder auch im Bereich der Schleuse einschließlich deren Vorhäfen selbst Gefahren bestehen¹.

¹ Im Erdreich der Böschung der Schleusenbrücke wurde 2011 der Turm eines T-34 Panzers geborgen ([T-34 Panzer bei Bauarbeiten am Mühlendamm geborgen | Rostock-Heute](#)).

5 Alternativen- und Variantenbetrachtung

5.1 Allgemeine Hinweise

5.1.1 Wiederverwendung der Schleusentore

Die vorhandenen Schleusentore, welche zwischenzeitlich auf dem angrenzenden Schleusengelände eingelagert wurden, können nicht weiterverwendet werden.



Abbildung 8: Einlagerte Schleusentore (April 2021)

Zur Entscheidungsfindung der weiteren Verwendung wurden die Tore am Ablageort untersucht. Es erfolgte eine Überprüfung der Hauptmaße mit Bezug zur Bestandsdokumentation und durch Stichproben wurden Restwanddickenmessungen vorgenommen. Anhand der Ergebnisse wurde eine Einschätzung hinsichtlich der folgenden Kriterien vorgenommen:

- Technischer Zustand der Tore
- Normenkonformität zur aktuellen DIN 19704
- Tragsicherheit der Tore mit Vorgabe der aktuellen DIN 19704

5.1.1.1 Angaben zum Technischen Zustand

Der Korrosionsschutz ist verschlissen und müsste bei einer weiteren Nutzung neu hergestellt werden. Bei einer Sollwandstärke von 10 mm der Stauhaut wurde durch Stichproben ein Minimalwert von 7,8 mm gemessen.

5.1.1.2 Normenkonformität

Gemäß der DIN 19704-2 Pkt. 4.2 müssen Mindestdicken für Bauteile aus unlegierten Baustählen eingehalten werden. Als Mindestdicken wird gefordert: „Stauwandbleche bei Schleusen, Sperrwerks- und Sicherheitsverschlüssen 12 mm“. Die Stauhaut der vorhandenen Stemmtore mit einer Blechstärke von 10 mm (Bl. 10) erfüllt nicht den geforderten Vorgabewert.

5.1.1.3 Tragsicherheit

Auf der Grundlage der Bestandsdokumentation wurde ein 3D - Tragmodell für das Stemmtor im Oberhaupt generiert (Abbildung 9).

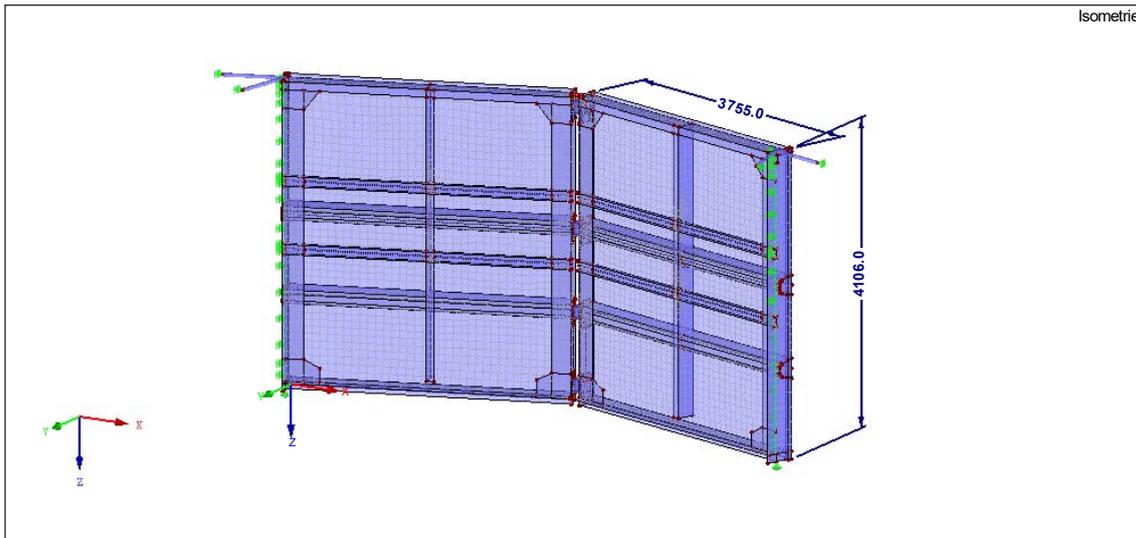


Abbildung 9: 3D – Tragmodell Stemmtore OH

Als Material der Stemmtore wurde Stahl St 37 (Einstufung nach DIN 17100) angenommen. Schädigungen durch Abrostung wurden nicht berücksichtigt. Für eine Aussage zur Tragsicherheit wurden die Beanspruchungen bei MW + 0,36 m ü. NHN und HW = + 1,12 m ü. NHN als charakteristische Größe angesetzt.

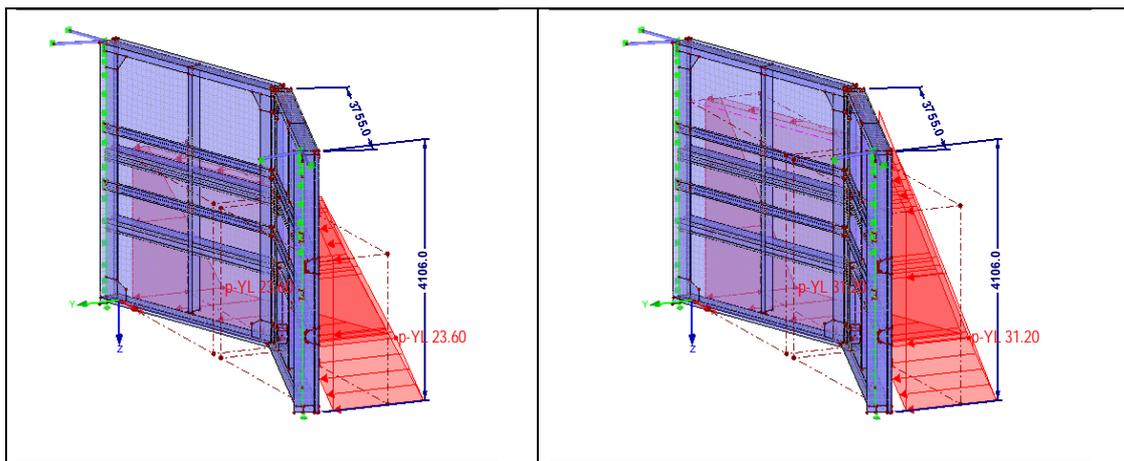


Abbildung 10: 3D – Tragmodell mit MW und HW - Beanspruchung

Zur Darstellung der Tragsicherheit erfolgt eine Einzelbewertung der Stauhaut als das bestimmende Bauteil der Konstruktion.

Stauhaut - Baustahl ISO 1990 St 37 - Dicke d: 10.0 mm									
Spannung [kN/cm ²]					Spannung [kN/cm ²]				
Belastung		Vorh.	Grenze	Ausnut- zung [-]	Belastung		Vorh.	Grenze	Ausnut- zung [-]
LF2	τ_{\max}	2,40	12,70	0,19	LF3	τ_{\max}	4,06	12,70	0,32
LF2	$\sigma_{v,\max}$	13,20	22,00	0,60	LF3	$\sigma_{v,\max}$	23,45	22,00	1,07

Abbildung 11: Spannungsauslastung bei MW und HW

5.1.1.4 Auswertung

Kriterium	Ergebnis
Technischer Zustand	Starke Rostschädigung – Kompletter Neuaufbau des Schutzsystems erforderlich.
Normenkonformität	Nicht erfüllt.
Tragsicherheit	Ein normgerechter Nachweis (mit Sicherheitsbeiwert) kann mit der bestehenden Konstruktion nicht erbracht werden.

Tabelle 6: Zusammenfassung Bewertung Bestandstore

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass die vorhandenen Tore nicht weiter genutzt werden können, und ein Ersatzneubau der Tore erforderlich ist. Eine Umrüstung der Schleuse auf neue Tore und Antriebstechnik nach dem aktuellen Stand der Technik und Normung erfordert allerdings auch einen Neubau der Schleusenhäupter in allen Varianten, außer Variante 3 (Bootsschleppe).

5.1.2 Trockenlegung der Schleuse

Im Jahr 2019 wurde die Schleuse für einen Zeitraum von mehreren Wochen vollständig trockengelegt. Weitere Trockenlegungen fanden 1992 und 2004 statt. Bei der Trockenlegung 1992 wurden die Kammerwände am Kopf mit I-240 Stahlträgern im Abstand von 2,0 m gegeneinander ausgesteift. Ein begleitendes Messprogramm konnte keine nennenswerten Aussteifungskräfte feststellen. Daher wurden im Jahr 2004 nur noch 1 Steife auf halber Kammerlänge mit einer Kraftmesseinrichtung zur Kontrolle und Überwachung verbaut. Auch wenn die Standicherheit der Kammerwände bei den letzten, kurzzeitigen Trockenlegungen gewährleistet war, ist hinsichtlich einer längerfristigen Trockenlegung für Bau- und Umbaumaßnahmen die Gefahr eines hydraulischen Grundbruchs zu beachten.

Für die erfolgte Lenzung 1992 wurde eine Untersuchung einer möglichen Filterströmung um den Fuß der die Schleuse umgebenden Holzspundwand durchgeführt. Eine derartige Unterströmung ist eine Voraussetzung für einen Grundbruch unterhalb der Schleuse. Die Betrachtung ging davon aus, dass die umlaufende Holzspundwand aus dem Errichtungsjahr der Schleuse (1885) noch intakt ist und in grundwassersperrende Schichten mündet. Eine genauere Untersuchung, ob die Holzspundwand die hierfür erforderliche Dichtigkeit aufweist, und ein Durch- bzw. Unterströmen ausgeschlossen werden kann, erfolgte nicht.

Unterhalb der Schleusenanlage befindet sich gemäß Abschnitt 5.4. des Baugrundgutachtens [B06] eine ca. 2,3 m starke Muddeschicht mit geringen Durchlässigkeiten. Diese weist jedoch eine sehr geringe Dichte unter Auftrieb auf und kann nicht als grundwassersperrende Schicht angesetzt werden. Eine statische Voruntersuchung im Rahmen dieser Machbarkeitsuntersuchung mit dem EDV-Programm GGU-Uplift hat ergeben, dass ein Lenzen der Schleuse und der Ansatz der Muddeschicht als Sperrschicht rechnerisch einen Grundbruch in dieser Schicht und somit ein Volllaufen der Schleusenkammer zur Folge hätte, da die Mude hinsichtlich Auftriebs- und Grundbruchsicherheit nicht angesetzt werden kann. Eine längerfristige

Trockenlegung und Trockenhaltung der Schleusenanlage für Bau- oder Sanierungsmaßnahmen ist demzufolge ohne zusätzlich Maßnahmen nicht umsetzbar.

Für den Bau der Varianten 0, 1 und 2 wird daher eine bauzeitliche Einfassung (z.B. mit Spundwänden) der Baufelder vorgesehen, in deren Schutz alle betroffenen Bauwerksteile der bestehenden Bausubstanz abgebrochen und durch Ersatzneubauten ersetzt werden können.

5.1.3 Baugrubensicherung

Für die Baumaßnahmen in Variante 0, 1 und 2 ist eine dichte Baugrube erforderlich, in deren Schutz die Abbrucharbeiten, der Einbau der Tiefgründung und der Unterwasserbetonsohle sowie der Neubau der Häupter und der Schleusenammer (Variante 1 und 2) erfolgen kann. Für die Vorplanung wird als eine von mehreren Alternativen von einem geschlossenen Spundwandkasten ausgegangen (Abbildung 13). Die Spundwände werden ca. 2,0 m über die Geländeoberkante geführt, und gegeneinander mit Stahlrohren ausgesteift, so dass keine Rückverankerung erforderlich ist.

Die Geometrie der Baugrubensicherung bestimmt sich aus den Abmessungen des Bestandsbauwerks. In Längsrichtung der Schleuse verläuft die Baugrubensicherung so direkt hinter den vorhandenen Schwergewichtsmauern. In Querrichtung verläuft die Sicherung jeweils an den Abschnittsgrenzen der Neubaumaßnahmen (Abbildung 12). Für den Einbau sind Räumungsbohrungen durch den Bestand erforderlich.

Nach dem Abbruch des Bestands, dem Einbau der Anker und der Unterwasserbetonsohle kann die Baugrube ohne Belastung der grundbruchgefährdeten Muddeschicht gelenzt, und die Schleusenhäupter in klassischer Massivbauweise hergestellt werden. Die bestehende Bausubstanz muss bauzeitlich gegeneinander abgestrebt werden, um Beschädigungen zu vermeiden. Nach Ende der Bauarbeiten verbleiben die Spundwände des Baubehelfes im Boden und werden entsprechend der erforderlichen Schleusengeometrie auf der Vorder- und Rückseite geöffnet.

Für Variante 3 ist keine gesonderte Baugrube erforderlich.

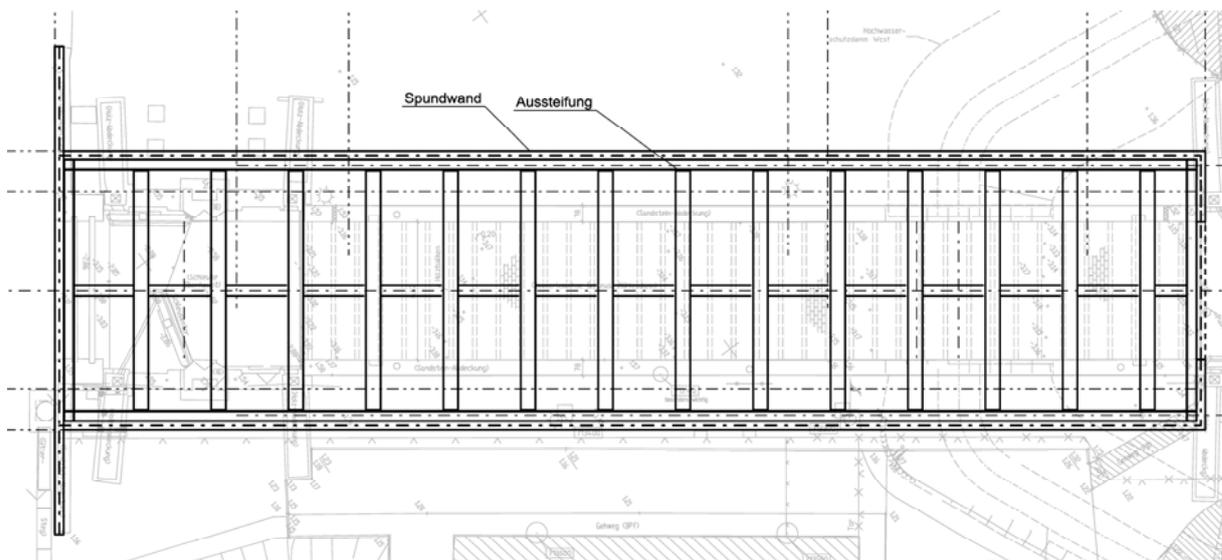


Abbildung 12: Konzept Baugrubensicherung - Draufsicht Variante 1 (Bestandssanierung mit Stahlbetontrog)

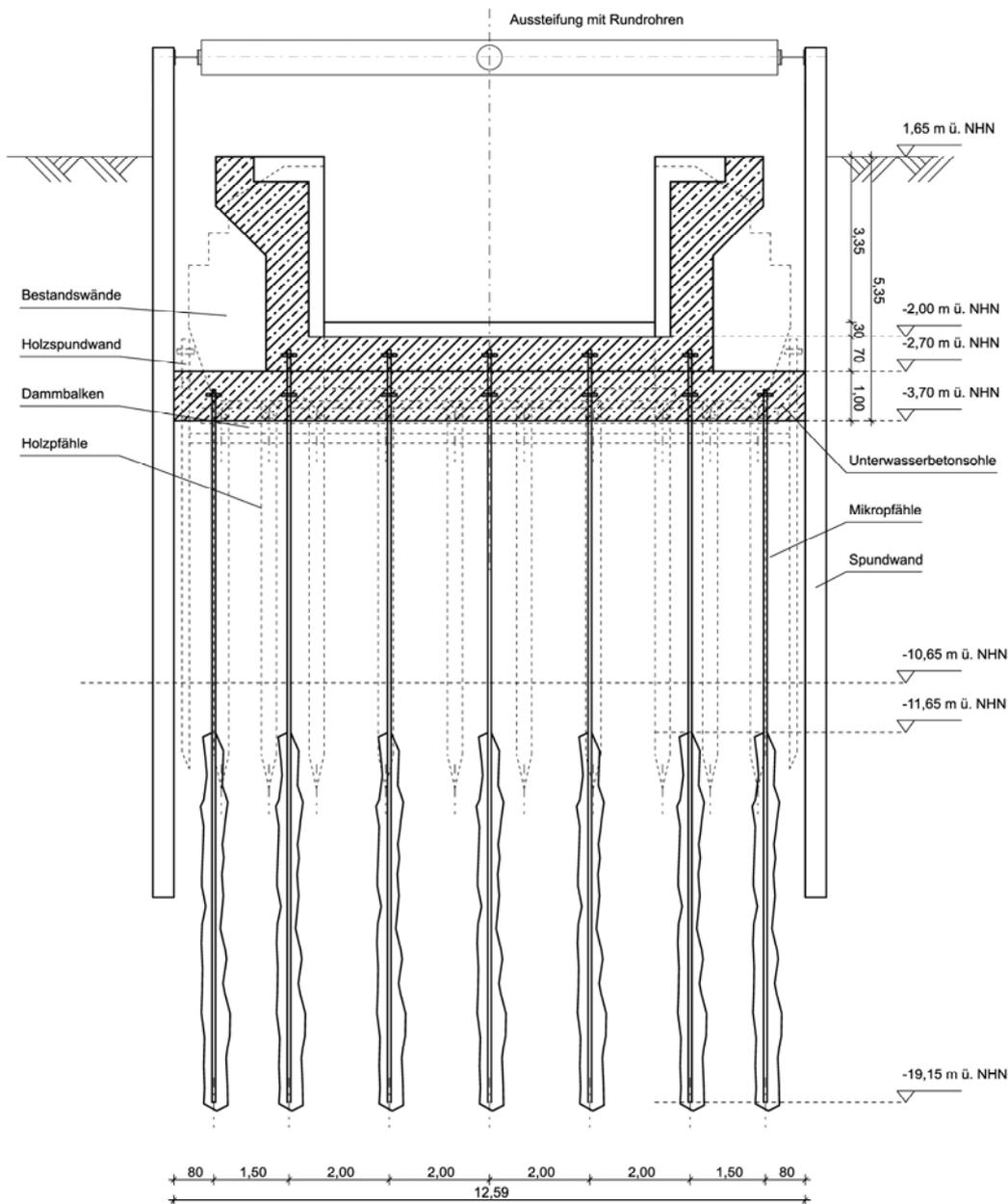


Abbildung 13: Konzept Baugrubensicherung - Schnitt Schleusenammer Variante 1 (Bestandssanierung mit Stahlbetontrog)

5.1.4 Hochwasserschutzmaßnahmen

Ein Gesamtkonzept für den Hochwasserschutz am Mühlendamm ist noch zu entwickeln. Bis zur Umsetzung entsprechender Hochwasserschutzmaßnahmen ist an der Schleuse der Hochwasser-/Sturmflutschutz sicherzustellen.

Die erforderlichen Höhen für den Hochwasserschutzdamm und die Schleusentore, welche als Hochwasserschutz Tore ausgelegt werden, werden auf Grundlage der folgenden Bemessungswasserstände bestimmt:

- Hochwasserschutz für BHW = 3,00 m ü. NHN + 0,5 m Freibord = 3,50 m ü. NHN bis 2085.
- Hochwasserschutz für BHW = 3,50 m ü. NHN + 0,5 m Freibord = 4,00 m ü. NHN ab 2085.

Damit ergibt sich für die Hochwasserschutz Tore im Unterhaupt sowie die Kronenhöhe des landseitig anschließenden Hochwasserschutzdamms:

- OK Hochwasserschutz Tore und OK Deichkrone = 3,50 m ü. NHN bis 2085
- OK Hochwasserschutz Tore und OK Deichkrone = 4,00 m ü. NHN ab 2085
(Tore austauschen)

Da die Schleuse eine Öffnung in einer Hochwasserschutzlinie darstellt, ist entsprechend den Anforderungen an den Hochwasserschutz eine doppelte Verschlussicherheit durch die Schleusentore zu gewährleisten. Das flussaufwärts gerichtete Stemmtor im Unterhaupt wird daher so ausgelegt, dass es für die oben genannten Hochwasserstände ebenfalls als Schutztor verwendet werden kann, um die geforderte doppelte Verschlussicherheit zu gewährleisten.

Um den Hochwasserschutzdamm in der räumlichen Situation mit einer Kronenhöhe von + 3,50 m ü. NHN ohne Kollision mit Bestandsbauwerken einordnen zu können, werden die auslaufenden Dammfüße durch Winkelstützmauern eingefasst (siehe Abbildung 14). Ab 2085 ist die Krone auf + 4,0 m ü. NHN zu erhöhen, z.B. durch eine eingestellte Spundwand.

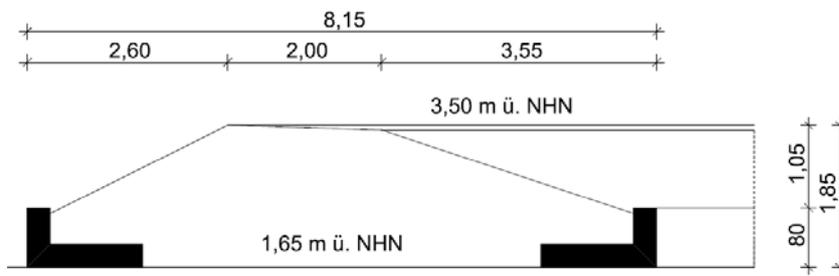


Abbildung 14: Regelgeometrie Hochwasserschutzdamm (bis 2085)

5.1.5 Freianlagen

Die für einen Betrieb der Schleuse erforderlichen landseitigen Flächen bestehen im Wesentlichen aus (Abbildung 15):

- dem Parkplatz auf der Westseite (Flurstück 2026/2) einschließlich
- Zuwegung (Flurstück 2027/9) sowie dem
- Bereich zwischen Schleusenkammer und ehemaligem Betriebswohngebäude und dem Uferweg zum Schwimmsteg der Vorhäfen (auf Flurstück 2025) und
- der Unterquerung der Mühlendammbücke für die Zuwegung zum Schwimmsteg des unteren Schleusenvorhafens (auf Flurstück 2027/14).

Die Bootsschleusenanlage als technisches Denkmal bezieht ihre Wechselwirkung mit der Landschaft der Warnow-Flussaue aus der Lage am Wasser und der bereits im Mittelalter künstlich angelegten Topografie der Staustufe am Mühlendamm. Die vorhandene Kulisse großer standorttypischer Bäume prägt das Umfeld der eigentlichen Schleusenanlage stark landschaftlich. Die Schleuse lag von jeher vor den Toren der Stadt, und wegen des sumpfigen Untergrundes sind die benachbarten Areale bis heute nicht bebaut.

Das ehemalige Betriebswohngebäude und die Schleusenkammer stehen im Kontrast zur natürlich erlebbaren Flusslandschaft. Die Verwendung von Klinker für die Baulichkeiten besteht durch die reizvolle Farbgebung. Unter der Maßgabe des Denkmalschutzes ist es geboten, durch neuzeitliche Einbauten und Ergänzungen dieses Ensemble nicht unnötig zu stören.

Alle zusätzlichen Anlagen sollen sich zurückhaltend den vorhandenen Elementen unterordnen. Eine zeitgemäße Formensprache wird diese Anlagen aber vom historischen Bestand deutlich erkennbar absetzen.

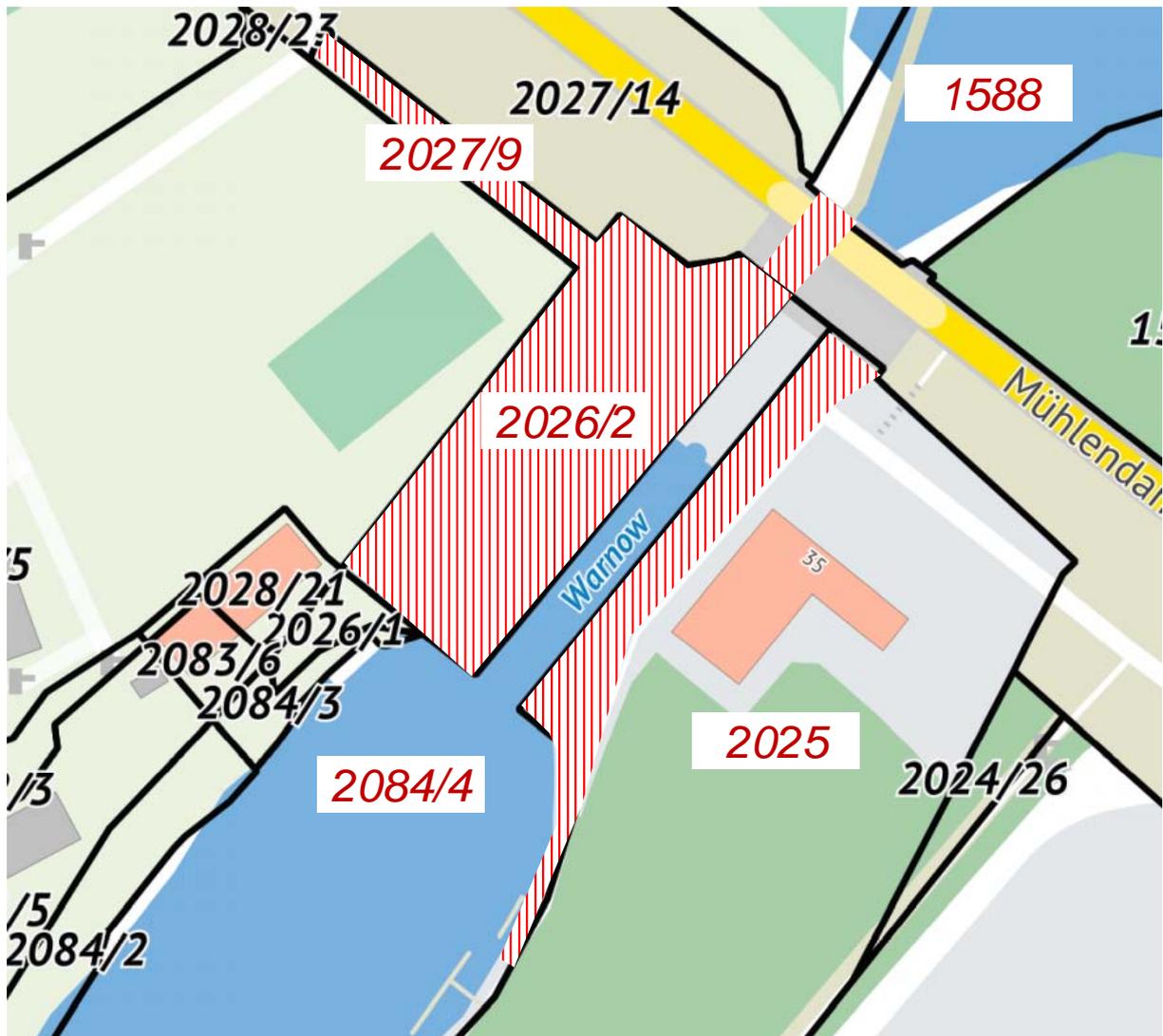


Abbildung 15: Erforderliche Freianlagen und betroffene Flurstücke

Die Überlegungen zur weiteren Entwicklung der Schleuse führen überwiegend auf der **Nordwestseite** (Flurstück 2026/2) zu Veränderungen.

Bei einer Umsetzung von **Variante 0, 1 oder 2** steht hier für ausgeprägt gestaltete Freianlagen allerdings nur wenig Platz zur Verfügung. Insbesondere der Parkplatz als befestigte Freifläche wird in seiner jetzigen Form auch weiterhin als Aufstellfläche für Krane sowie als Parkplatz für Betrieb und Unterhaltung der Schleuse benötigt. Außerhalb der Parkflächen verbleiben nur kleinere Flächen, die mit Landschaftsrasen begrünt werden.

Hinzu kommt ein neues Lagergebäude. Diese Anlage stört zwar eine durch Grünflächen geprägte Umgebung der Schleuse, kann aber dennoch so zurückhaltend gestaltet werden, dass es mit dem Gesamtbild verträglich in Erscheinung tritt. Eine Begrenzung der Kubatur auf das Nötigste, die Verwendung von Klinker in den Gebäudefassaden und eine Begrünung der Dachfläche ermöglichen die Einbindung in die Landschaft.

Für die notwendig zu befestigenden Flächen wird ein begrünbares System aus Rasengitter geplant, um das Gesamtbild angemessen zu beeinflussen und die Flächenversiegelung zu reduzieren.

Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe) erlaubt die Reduzierung der Flächenbefestigung zugunsten von nutzbaren Freiflächen, welche dann für eine Gestaltung zur Verfügung stehen. Da diese Variante stärker als die anderen eine überwiegende Nutzung durch Wasserwanderer betrachtet, bietet sich eine Gestaltung als Rastplatz mit kürzeren Verweilmöglichkeiten an.

Der für diese Variante dargestellte Vorschlag zeigt in eine Rasenfläche integrierte Holzdecks, die zum Sitzen, Lagern, zum Ablegen von Gepäck oder als Fläche für kleinere Reparatur- oder Wartungsarbeiten an Booten geeignet sind. Etwas weiter ab von der Uferkante kann es einen Aufenthaltsbereich mit Grillplatz geben, der sowohl von den Wassersportlern als auch von Rostocker Bürgern für kleine Treffen genutzt werden kann. Er ist gegenüber den benachbarten Flächen durch einen Gehölzstreifen geschützt. Eben im Rasen liegende Betonplatten deuten Verbindungen an und verknüpfen die Flächen miteinander und mit dem Ufer. Einfache Holzbänke ergänzen das Ensemble.

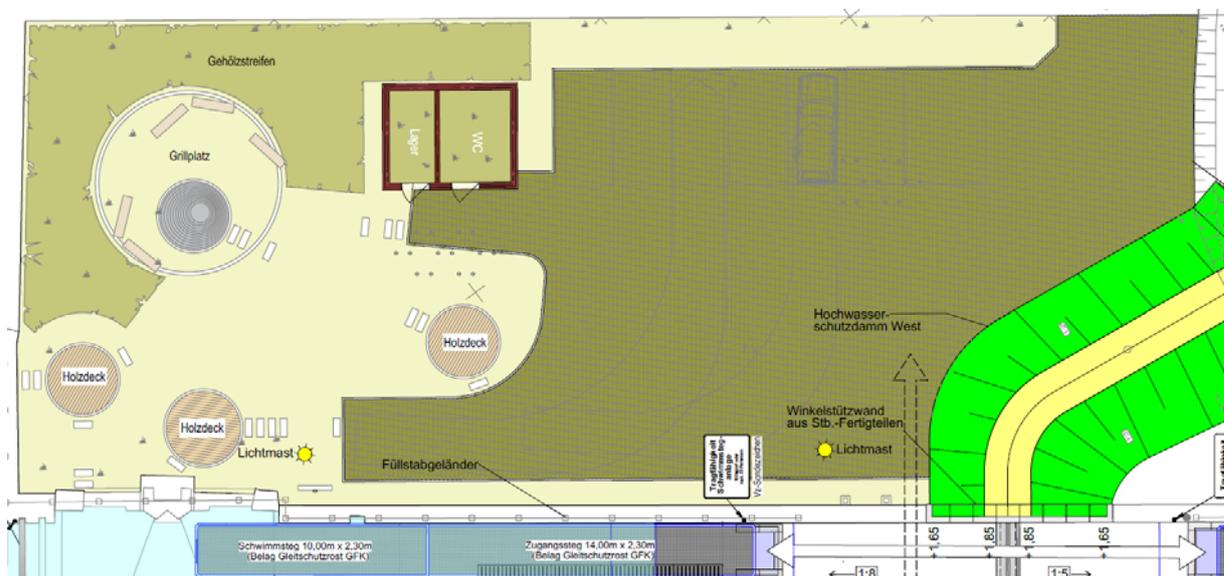


Abbildung 16: Variante 3 - Freianlagen

5.1.6 Nassbaggerarbeiten

Gemäß den vorliegenden Peilungen (siehe Abschnitt 4.5), müssen sowohl in Bereichen der Oberwarnow als auch der Flussstrecke Unterwarnow Nassbaggerarbeiten vorgenommen werden, um den Bootsverkehr mit den vorgesehenen Bemessungsfahrzeugen zu ermöglichen und ein Versanden der Schleuse zu verhindern.

Als Bemessungsfahrzeug für die Bestimmung des erforderlichen Regelquerschnitts wird hierbei der Bootstyp „Motorboot offen“ (6,0 m x 2,5 m x 0,8 m) zugrunde gelegt, obwohl die Schleuse selbst aufgrund ihrer Abmessungen auch mit einem Wasserfahrzeug vom Bootstyp „Motorkajütboot“ (20,0 m x 5,5 m x 1,4 m) befahrbar wäre. Es wird aber davon ausgegangen, dass dieser Fahrzeugtyp für das Revier zwischen Schleuse und Geinitzbrücke keinen nennenswerten Anteil hat.

Für alle Varianten (außer Variante 3) wird der erforderliche Regelquerschnitt (T-Profil, 2 Fahrspuren) für ein Boot mit dem oben genannten Tiefgang von 0,8 m in Anlehnung an [29] berechnet (Tabelle 7).

Regelschiff Breite $b =$	2,50	m
Fahrspurbreite $B_1 = 1,40 \times b =$	3,50	m
Sicherheitsabstand $S_s = 2,0$ m	2,00	m
Raumbedarf $B = 2 \times B_1 + S_s =$	9,00	m
Regelschiff Tiefgang $t =$	0,80	m
Wassertiefe $T = 1,40 t =$	1,10	m
Sichtabstand $S_u = (\text{ca.}) 3,93 \times t =$	3,10	m
Wasserspiegelbreite Begegnungsverkehrsquerschnitte $B_W = B + 2 \times S_u =$	15,3	m

Tabelle 7: Erforderlicher Regelquerschnitt für die Schleusenzufahrten [29]

Die Wassertiefe des in Tabelle 7 abgeschätzten Regelquerschnitts von $T = 1,1$ m soll im Ober- und Unterwasser der Schleuse bei unterem Betriebswasserstand B_{WU} nicht unterschritten werden. Durch die oberen und unteren Betriebswasserstände B_{WO} und B_{WU} werden häufige und länger andauernde Wasserspiegelschwankungen berücksichtigt. Da der untere Betriebswasserstand B_{WU} nicht bekannt ist, wird hierfür das mittlere Niedrigwasser angenommen ($MNW = -0,96$ m ü. NHN).

Nach den vorliegenden Peilungen sind daher im Zuge der Umsetzung von Variante 0, 1 und 2 die in Tabelle 8 überschläglich berechneten Mengen auszubaggern.

	von km	bis Km	Mittlere vor- handene Tiefe	Breite ($B + S_u$)	Soll	NW Zuschlag	Volumen
	m	m	m	m	m	m	m ³
Unterwarnow	0+000	0+600	1,8	12,1	1,10	1,06	2.623
Oberwarnow	0+400	0+480	1,0	12,1	1,10	0,11	204
Oberwarnow	0+480	0+550	1,8	12,1	1,10	0,11	-
Baggermenge							2.827

Tabelle 8: Überschlägliche Bestimmung der Baggermenge für eine Inbetriebnahme als Schleuse

Die Nassbaggerarbeiten sind für die Inbetriebnahme der Schleuse notwendig. Neben der Erhebung des Bestandes (Menge, Art und Güte) muss für die durchzuführenden Baggeraktivitäten eruiert werden, vor allem unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, welche Möglichkeiten zur technischen Entnahme und zum Transport des Baggergutes überhaupt genutzt werden können, aber auch welche geeignete Unterbringungsoption sich feststellen und durchführen lässt.

Ob die erforderlichen Baggermaßnahmen im wasserrechtlichen Sinne dem Gewässerausbau nach § 67, Abs. 2 Satz 1 WHG [Stand 2021] (planfeststellungs- oder plangenehmigungspflichtig) oder der Gewässerunterhaltung nach § 39 WHG [Stand 2021] (genehmigungsfrei) zuzuordnen sind, wird auf Antragstellung nach § 113 Wassergesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LWaG) dann die zuständige Wasserbehörde entscheiden müssen. Grundsätzlich sind aber stets alle Auflagen zu beachten und einzuhalten, die sich aus entsprechenden Verordnungen und Richtlinien ergeben.

5.1.7 Bauablauf

5.1.7.1 Variante 0, 1 und 2 (Instandsetzung/Sanierung)

Für den Ersatzneubau der Schleusenhäupter und Schleusenammern ist grundsätzlich folgender Bauablauf geplant:

- **Baustelleneinrichtung** (u.a. Herrichten von Aufstands-, Stell-, Arbeits-, Lagerflächen)
- Einbau der **Baugrubensicherung** (z.B. Spundwände)

- **Abbruch** der betreffenden Bauteile bis OK Holzpfähle
- Einbau **Tiefgründung** (z.B. Mikropfähle)
- Einbau **Unterwasserbetonsohle**
- **Lenzen** der Baugruben
- **Neubau** der Häupter und Kammer in Stahlbetonbauweise
- **Verfüllen** und Rückbau der Baugrubensicherung
- **Fluten** der Schleuse
- **Baustellenräumung**

5.1.7.2 Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe)

Für Variante 3 wird kein gesonderter Bauablauf definiert, da die Maßnahmen bereits umgesetzt sind.

5.2 Variante 0 - Instandsetzung

5.2.1 Allgemeine Hinweise

Variante 0 (Instandsetzung) ist die Variante laut Bürgerschaftsbeschluss 2019/BV/4320 Punkt c) [16] („Instandsetzung des historisch vorhandenen Schleusenbeckens mit vorgezogenem Unterhaupt“) zur Sicherung der Schleuse als Einzeldenkmal bei weitestgehendem Erhalt der originalen Bausubstanz und größtmöglicher Berücksichtigung der denkmalrechtlichen und denkmalfachlichen Belange. Wie in Abschnitt 5.1.1 hergeleitet, müssen auch bei Zielstellung eines weitgehenden Erhalts der originalen Bausubstanz zumindest die Schleusenhäupter einschließlich der Schleusentore und Antriebstechnik neu gebaut werden, so dass sich der Substanzerhalt auf die Schleusenkammer zwischen den neuen Häuptern sowie das unterhalb der Mühlendammbücke befindliche und verbleibende Unterhaupt beschränkt. Im Zuge der Vorplanung konnte die Nutzlänge der Schleuse aufgrund der weiterentwickelten Ausbildung des Unterhaupts auf $L_n = 28,25$ m vergrößert werden (Grundlagenermittlung: $L_n = 25,0$ m).

5.2.2 Zusammenstellung der Planungsparameter

Nr.	Parameter	Wert
1	Nutzlänge	$L_n = 28,25$ m
2	Nutzbare Breite	$B_n = 6,60$ m
3	Drempeltiefe bei MW	ca. 2,50 m Unterhaupt ca. 2,80 m Oberhaupt Mindestens aber 1,8 m bezogen auf NBW_{SP}
4	Bemessungsschiff nach RiGeW	Motorkajütboot 20,0 m x 5,5 m x 1,4 m
5	Schleusentore	3 Stemmtore, 1 Tor im Oberhaupt, 2 Tore im Unterhaupt, davon ein Tor (flussabwärts) als Hochwasserschutztor
6	Antrieb	Selbstbedienung: a) elektromechanischer Antrieb b) handmechanischer Antrieb
7	Hochwasserschutz	<ul style="list-style-type: none"> • Hochwasserschutz für BHW = + 3,00 m ü. NHN + 0,5 m Freibord = + 3,50 m ü. NHN bis 2085. • Hochwasserschutz für BHW = + 3,50 m ü. NHN + 0,5 m Freibord = + 4,00 m ü. NHN ab 2085. • Hochwasserschutztor im Unterhaupt mit Anschluss an den landseitig vorhandenen Hochwasserschutzdamm, OK Tor + 3,50 m ü. NHN bis 2085,

Nr.	Parameter	Wert
		OK Tor erhöhen auf + 4,00 m ü. NHN ab 2085 (Tore austauschen) <ul style="list-style-type: none"> Das flussaufwärtsgerichtete Stemmtor im Unterhaupt wird so ausgelegt, dass es für die oben genannten Hochwasserstände ebenfalls als Schutztor verwendet werden kann, falls das eigentliche Tor ausfällt. Erhöhung des vorhandenen Hochwasserschutzdamms auf + 3,50 m ü. NHN bis 2085 Erhöhung des vorhandenen Hochwasserschutzdamms auf + 4,00 m ü. NHN ab 2085
8	Betriebswasserstände	Höchster Betriebswasserstand (HBW _{SP}): MHW _{OW} = + 0,89 m ü. NHN Mittlerer Schleusenwasserstand: MW _{OW} = + 0,36 m ü. NHN Niedrigster Betriebswasserstand (NBW _{SP}): NW _{OW} = + 0,13 m ü. NHN Revisionsfall / Nassabnahme: OW = + 0,36 m ü. NHN UW = + 0,10 m ü. NHN

Tabelle 9: Planungsparameter Variante 0 (Instandsetzung)

5.2.3 Schleusenvorhöfen

5.2.3.1 Oberwasser

In den Vorhöfen müssen die wartenden Sportboote bei allen Betriebswasserständen nach Tabelle 9, Zeile 8, sicher liegen und festmachen können. Hierfür werden schwimmende Anleger vorgesehen.

Die empfohlene Breite des Vorhafens ergibt sich nach RiGeW [2] zu

$$bv = 7,0 \text{ m} + 5,5 \text{ m} + 2 \cdot 0,5 \text{ m} = \mathbf{13,5 \text{ m}}$$

in der die Mindestfahrwassertiefe nach Tabelle 9, Zeile 3, vorhanden sein muss. Die Achse des Fahrstreifens wird in Verlängerung der Kammerachse angeordnet. Die Anlegestellen im Vorhafen sind Wartestellen, an denen dauerhaftes Liegen untersagt ist. Die Länge der Wartestelle muss das Hintereinanderliegen der Boote einer Schleusenkammerbelegung ermöglichen. Die Wartestellenmindestlänge muss nach [2] mindestens das 1 ½ - fache der nutzbaren Kammerlänge betragen und ergibt sich zu:

$$lv = 1,5 \cdot 28,25 \text{ m} \approx \mathbf{42,5 \text{ m}}$$

Zwischen Wartestelle und Einfahrtsbereich sind auf dem Schwimmkörper der Anforderungsschalter, eine Tafel mit der Bedienungsanleitung sowie Festmacheeinrichtungen anzuordnen. Die gesamte Länge des Schwimmkörpers beträgt demnach gemäß [2], Zeichnung 8-2:

$$L = 42,5 \text{ m} + 10,0 \text{ m} = \mathbf{52,5 \text{ m}}$$

Der Schwimmkörper wird an insgesamt 4 Dalben verankert. Die Freibordhöhen betragen zu je einem Drittel der Schwimmkörperlänge 0,15 m, 0,30 m und 0,45 m. Die Breite der Schwimmstege beträgt 2,50 m.

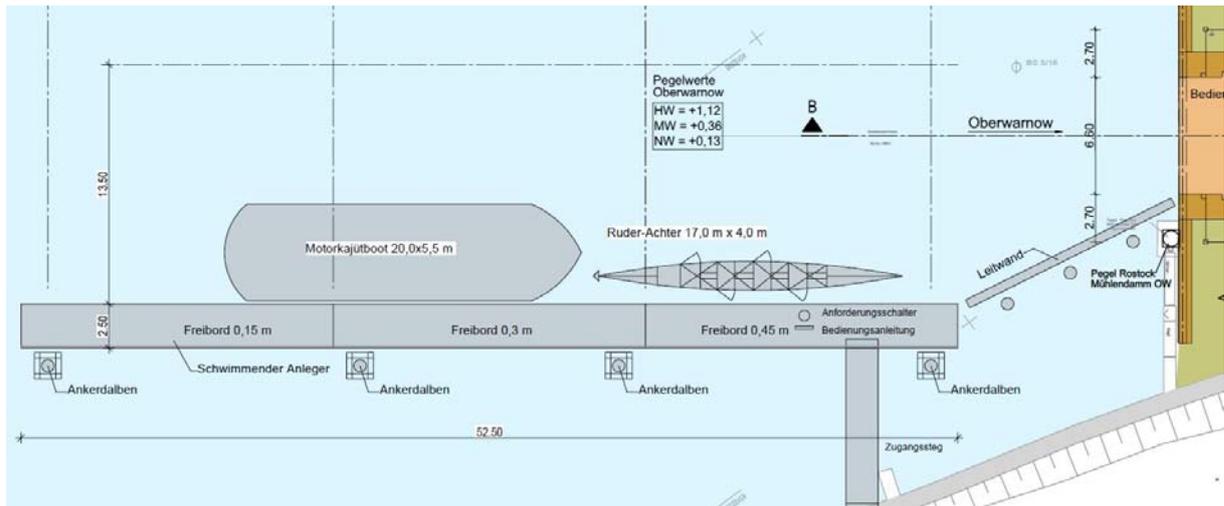


Abbildung 17: Hauptabmessungen Schleusenvorhafen Oberwasser

Die Anzahl bzw. die Abstände der Festmachemöglichkeiten an der Wartestelle orientieren sich an der Ausrüstung der Schleusenkammer. Die Kennzeichnung erfolgt ebenfalls analog. Im Einfahrtsbereich wird eine Leitwand ohne Festhalteeinrichtungen angeordnet. Ansonsten sind definierte Übergänge vom Vorhafen zur Schleusenkammer, wie sie bei den Schiffsschleusenanlagen gefordert werden, aufgrund der Abmessungen der Sportboote nicht erforderlich. Am Ende der Steganlage wird ein Landzugang angeordnet. Maßnahmen zur Sohlsicherung oder weitere Ufersicherungsbauewerke sind nicht erforderlich.

5.2.3.2 Unterwasser

Die geometrischen Randbedingungen sowie die konstruktiven Einzelheiten entsprechen denen des Vorhafens im Oberwasser. Als Leitwand und Zugang könnte der bestehende Steg weiterverwendet werden.

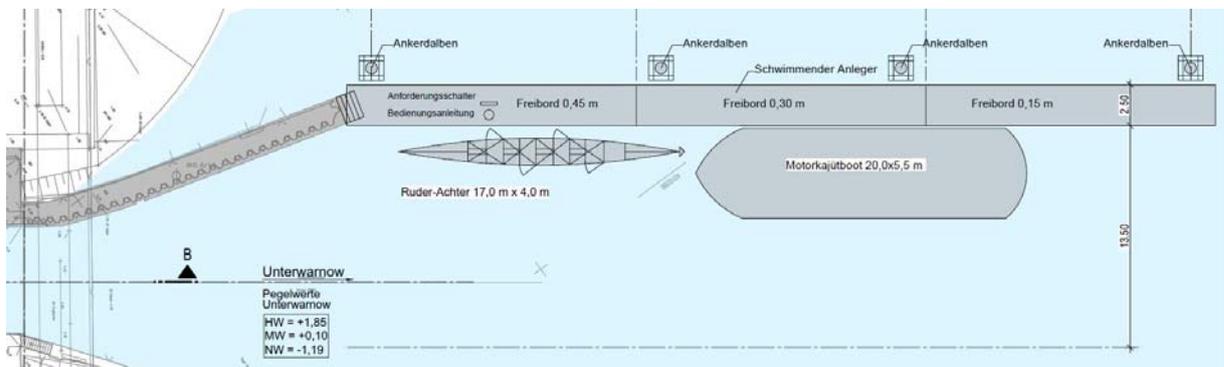


Abbildung 18: Geometrie des Vorhafens, Fahrstreifen, Wartestelle, Sicherheitsabstand

5.2.4 Schleuse

5.2.4.1 Sanierung Schleusenkammer

Die Schleusenkammer bestehend aus Kammerwänden und Kammersohle soll mit Umsetzung der Variante 0 (Instandsetzung) in ihrer Bauweise soweit möglich erhalten werden. Aufgrund der erforderlichen Ersatzneubauten für Ober- und vorgezogenes Unterhaupt können insgesamt ca. 28 m der originalen Schleusenkammer erhalten werden (siehe Abbildung 20).

Bei früheren Bauwerksprüfungen [12, 14] hatte sich gezeigt, dass das Mauerwerk der **Kammerwände** in Teilbereichen durch Ausblühungen und Risse beschädigt ist. Von den mehrheitlich festgestellten vertikalen Rissen mit Breiten bis zu 1,5 cm in der Kammerwand, die nur bei

trockengelegter Schleuse wasserführend sind, geht nach [12] keine Gefährdung der Standsicherheit aus. Es handelt sich wahrscheinlich um Setzungsrisse.

Um den Substanzerhalt langfristig zu gewährleisten, müssen die zu erhaltenden Abschnitte der Kammerwände instandgesetzt werden. Dies beinhaltet im Wesentlichen eine Reinigung, das Verfugen von schadhaftem Mauerwerk und das Verpressen der Risse über und unterhalb der Wasserlinie. Auch wenn die Risse keine wesentliche Auswirkung auf die Standsicherheit der Kammermauern haben, kann so ein freies Durchströmen und somit Auswaschungen im und hinter dem Mauerwerk im Bereich wechselnder Wasserstände verhindert werden. Aufgrund der Auftriebs- und Grundbruchproblematik sollte die Schleusenammer möglichst zeitlich begrenzt trockengelegt werden, um die oben beschriebenen Instandsetzungsarbeiten vorzunehmen.

Eine Sanierung der Kammerwände unterhalb der Brücke im Anschluss an das Unterhaupt wurde inzwischen bereits durchgeführt (Abbildung 19, Abbildung 42). Schadhafte Betonflächen wurden abgebrochen und mit neuem Stahlbeton ersetzt.

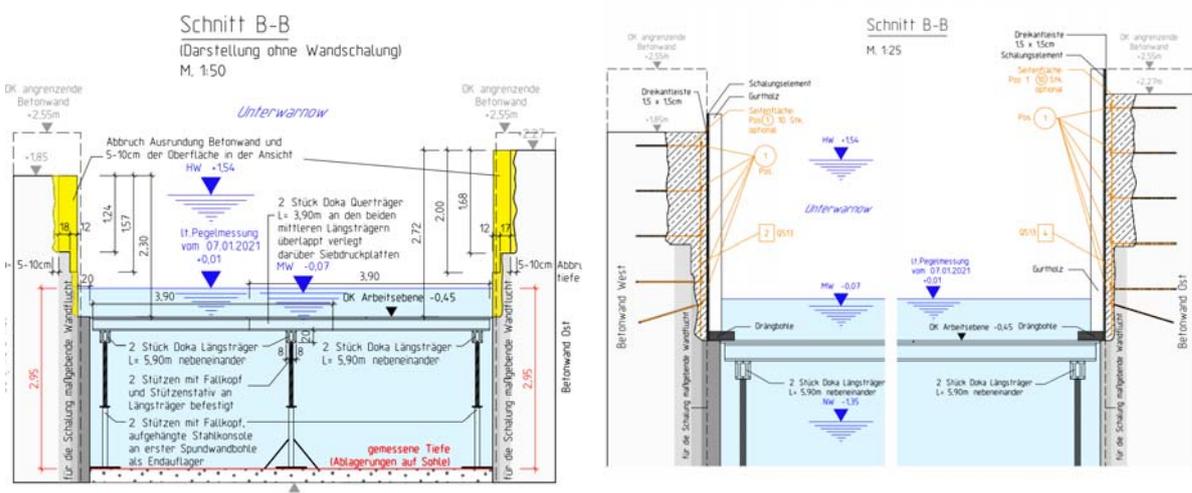


Abbildung 19: Sanierung der Betonwände unterhalb der Mühlendammbücke (WSV, April 2021)

Die **Kammersohle** weist gemäß der vorliegenden Inspektionsberichte [12, 14] Fehlstellen und Ausbrüche in der Ausfachung mit Klinkermauerwerk auf, welche saniert werden müssten, um eine Beschädigung des Balkengerüsts und der Pfahlgründung nachhaltig zu vermeiden. Im trockengelegten Zustand tritt hier sowie an den Fugen zu den Holzbalken Wasser ohne Sedimente durch Quellbildung auf. Für den befüllten Zustand der Schleusenammer sind diese Fehlstellen jedoch unkritisch. Die Holzbalken der Kammersohle selbst befinden sich in gutem Zustand. Die Sanierung erfolgt zusammen mit den Kammerwänden.

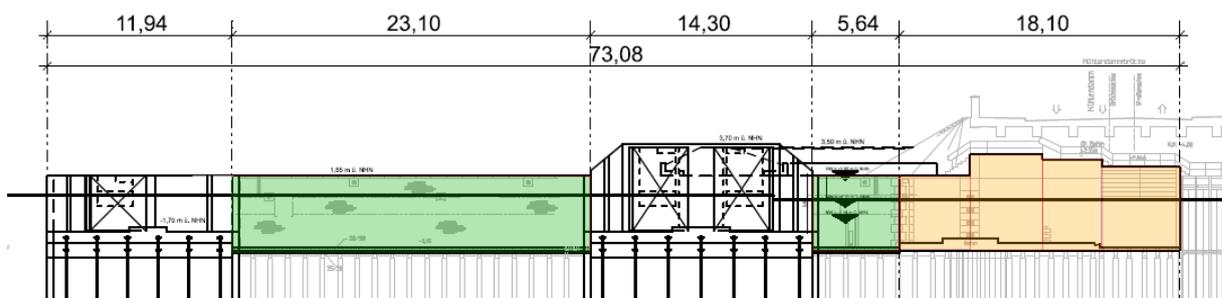


Abbildung 20: Variante 0 (Instandsetzung) - Erhalt der originalen Schleusenammer (grün)

Zur Konservierung wird die Sohle mit einer 50 cm dicken Schicht von Wasserbausteine der Steinklasse LBM 10/60 bedeckt.

5.2.4.2 Ersatzneubau Schleusenhäupter

Allgemeines

Wie in Abschnitt 5.1.1 hergeleitet, sind die Schleusenhäupter durch Neubauten zu ersetzen. Dabei soll das Unterhaupt aus dem Bereich unterhalb der Brücke vorgezogen werden, das neue Oberhaupt verbleibt in seiner ursprünglichen Lage.

Die neuen Schleusenhäupter werden als tiefgegründete Neubauten in Stahlbetonbauweise vorgesehen. Die Flügelwände am Oberhaupt werden durch rückverankerte Stahlspundwände mit Betonholm ersetzt.

Oberhaupt

Durch Abbruchbagger werden Wände, Sohle, Flügelwände und das hölzerne Gründungsrost aus dem umlaufenden Baubehelf entfernt, ohne dass die Gründung der nebenstehenden Gebäude oder der Schleusenkommer beeinträchtigt wird. Die hölzernen Gründungspfähle verbleiben im Baugrund. Das Bestandsoberhaupt wird mittels Räumungsbohrungen von der Schleusenkommer getrennt. In diese geräumte Trasse wird eine Spundwand zur Baugrubensicherung eingebracht. Die Schleusenkommer bleibt während der gesamten Bauzeit wassergefüllt. Die Wände müssen vor baulichen Beschädigungen geschützt werden, da die Schleusenkommer in ihrer Grundsubstanz weitergenutzt werden soll. Die Kommerwände sind ggfs. in den Anschlussbereichen zu den Häuptern während der Bauzeit gegeneinander auszusteißen.

Wasserseitig müssen die Abbruchbereiche mit geeigneten Maßnahmen eingefasst werden, so dass durch die Arbeiten keine belasteten und aufgewirbelten Schwebstoffe in die Ober- sowie Unterwarnow eingetragen werden. In früheren Untersuchungen sind nachweislich Ablagerungen mit Zuordnungswerten nach LAGA M20 > Z2 festgestellt worden. Aufgrund dieser Zuordnung wird der Bereich der Oberwarnow z.B. mit Schlickbarrieren verhängt, um so ein Ausschwemmen von belasteten Ablagerungen für die Zeit der Bauausführung zu vermeiden.

Zur Sicherung der Unterwasserbetonsohle gegen Auftrieb und zur späteren Gründung des neuen Oberhauptes ist eine **Tiefgründung** erforderlich. Diese wird aus verpressten Mikropfählen hergestellt, die in der unterhalb der Mudde befindlichen Sandschicht verankert werden. Das Pfahlraster beträgt ca. 2,0 x 2,0 m.

Der Einbau der **Mikropfähle** kann nach Beräumung des Oberhauptes erfolgen. Die Mikropfähle werden mit Verankerungsplatten jeweils in Mittellage der Unterwasserbetonsohle und neuen Sohlplatte verankert. Dies geschieht nach dem Einbau der Pfähle durch Tauchereinsatz.

Nach Einbau der Anker und Verankerungsplatten kann der Einbau der unbewehrten **Unterwasserbetonsohle** erfolgen. Die Dicke dieser gegen die unterhalb anstehende Muddeschicht abdichtenden Betonsohle wird mit 1,0 m geplant. Da sich die unterhalb der Sohle anstehende Muddeschicht unter Auftrieb sehr instabil verhalten kann, wird es ggf. erforderlich sein, zusätzliche stabilisierende Maßnahmen (z.B. durch Verlegen eines Geotextils) zu treffen, um ein Abschwemmen und auch Vermengen mit dem Unterwasserbeton zu vermeiden. Unter Umständen muss die Unterwasserbetonsohle in ihrer Aufbauhöhe in zwei Abschnitten betoniert werden, da die gründende Muddeschicht setzungsempfindlich ist und gegenüber der Auflast ausweichen kann.

Nach Aushärtung der rückverankerten Unterwasserbetonsohle kann die Baugrube gelenzt werden. Somit entsteht eine trockene Baugrube zur Errichtung der **Stahlbetonkonstruktion** des Oberhauptes in klassischer Bauweise.

Für den Fall einer Lenzung des Schleusenhauptes, beispielsweise zur Bauwerksprüfung, werden im Stahlbetonbau Aussparungen für das Einbringen von Dammtafeln vorgesehen. Diese sollen die Häupter jeweils auf beiden Seiten verschließen und eine Revision bzw. erforderliche Ausbesserungen auch bei gefüllter Schleusenkammer ermöglichen.

Nach Fertigstellung des Oberhauptes kann der Arbeitsraum zwischen den neuen Betonwänden und der Baugrubensicherung mit geeignetem Verfüllmaterial aufgefüllt und verdichtet werden. Nach Einbau der Schleusentore, der Antriebs und der Steuerungstechnik können die restlichen Verbaumaßnahmen zurückgebaut werden.

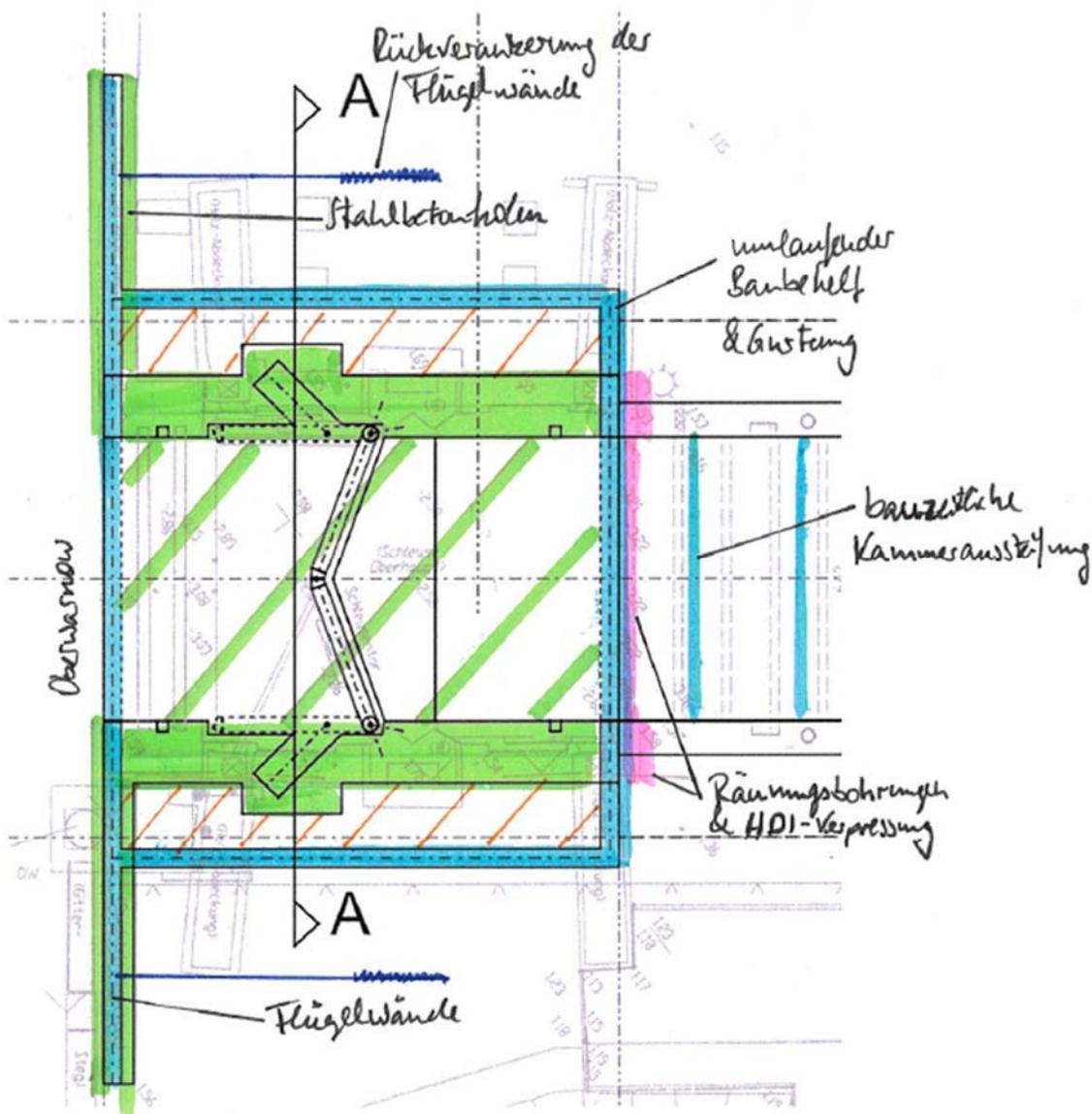


Abbildung 21: Variante 0 (Instandsetzung) - Bauzustand Oberhaupt, Draufsicht

Unterhaupt

Das neue Unterhaupt wird vorgezogen und im Bereich der alten Schleusenkammer errichtet. Der vorhandene Hochwasserschutzdamm wird in seiner prinzipiellen Funktion und Lage

beibehalten, weshalb das dem Unterwasser entgegengerichtete Hochwasserschutztor in Achse des Damms angeordnet wird. Das gegen das Oberwasser kehrende Tor im Unterhaupt wird ebenfalls als Hochwasserschutztor ausgelegt (N-1 Fall bei Ausfall eines Verschlusssystems).

Aufgrund der Anforderungen an den Hochwasserschutz müssen die Wände und Tore des Unterhauptes in ihrer Höhe so ausgelegt werden, dass sie den in Tabelle 9 benannten Schutzhöhen entsprechen. Bis zum Jahr 2085 ist hierfür eine Höhe von + 3,50 m ü. NHN ausreichend. Danach muss im Zuge der Erhöhung des Hochwasserschutzdamms eine Erhöhung auf + 4,00 m ü. NHN vorgenommen werden. Im Zuge der Erhöhung der Wände sind dann auch neue Tore mit entsprechender Höhe einzubauen. Eine zweistufige Erhöhung ist vorgesehen, um den aktuellen Entwicklungen der Stauziele im Jahr 2085 besser Rechnung tragen zu können. Zudem haben bis zu diesem Zeitpunkt die neu verbauten Schleusentore ohnehin ihre Restlebensdauer erreicht.

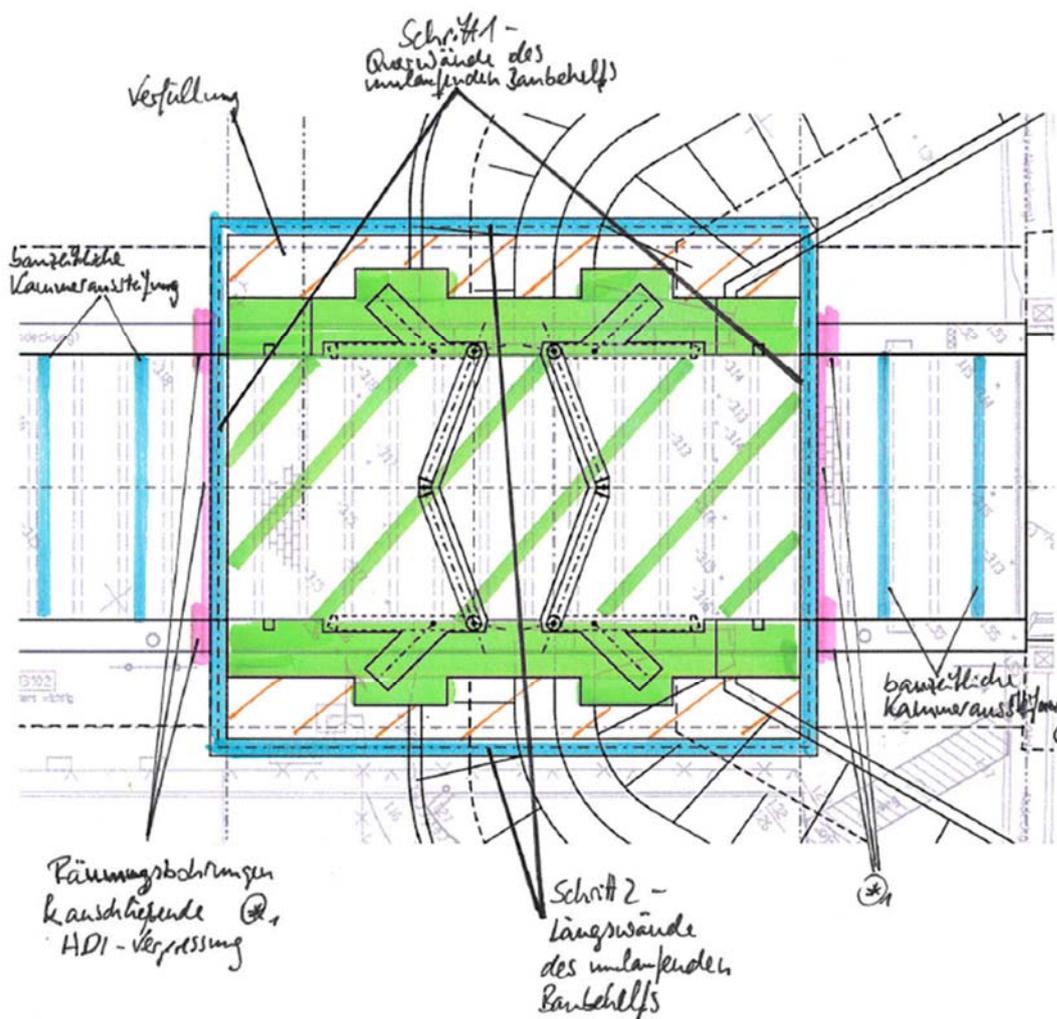


Abbildung 22: Variante 0 (Instandsetzung) - Bauzustand Unterhaupt, Draufsicht

Die vorhandene Schleusenkammer ist im Bereich des neuen Unterhauptes abzurechen. Um diesen Teilabbruch zu ermöglichen, ohne die zu erhaltenden Bereiche der Schleusenkammer zu beschädigen, werden an beiden Stirnseiten des geplanten Unterhauptes Räumungsbohrungen quer zur Schleusenkammer getätigt und in die geräumten Trassen Spundwände eingebracht. (Abbildung 22). Nach Fertigstellung des neuen Unterhauptes werden die Anschlussbereiche an die bestehende Kammerwand durch Verpressen abgedichtet.

Wie beim Bau des Oberhauptes ist zunächst eine umlaufende Baugrubensicherung wie in Abschnitt 5.1.3 beschrieben erforderlich. Im Schutz der Baugrubensicherung kann dann die Bestandskonstruktion durch Abbruch und Ausbaggern vollständig entfernt werden. Der Abbruch findet analog zum Oberhaupt bis auf Höhe der Muddeschicht statt. Die hölzernen Gründungspfähle können im Baugrund verbleiben.

Auch für das neue Schleusenunterhaupt ist eine verankerte Tiefgründung erforderlich. Diese wird analog zum Oberhaupt aus verpressten Mikropfählen hergestellt, die in der unterhalb der Mudde befindlichen Sandschicht verankert werden. Nach Einbau der Pfähle und den Verankerungsplatten kann die Unterwasserbetonsohle eingebaut, und die Baugrube gelenzt werden.

Nach der Errichtung des Stahlbetonbaus und Montage der Schleusentechnik in der trockenen Baugrube können die behelfsmäßigen Spundwände teilweise zurückgebaut werden.

5.2.4.3 Schleusenverschlüsse

Die drei Stemmtorverschlüsse, angeordnet im Oberhaupt, im Unterhaupt und im Verlauf des Hochwasserschutzdamms (bilden mit dem Unterhaupt eine bauliche Einheit) sind in der Grundkonstruktion gleich gestaltet.

In Staufunktion liegen die Tore an dem mit 18° ausgebildeten Dremmelwinkel an, und die durch den Wasserdruck erzeugten Druckkräfte werden über Stemmknaggen in das Bauwerk übertragen. Die bauwerkseitigen Knaggen befinden sich auf der Wendesäule aus Stahl als Ableiter ins Bauwerk. Hierzu werden Platten entsprechend den Riegelhöhen in den herzustellenden Wendesäulen positioniert.

Für die Nutzung zur Berg- oder Talschleusung werden die Tore geöffnet und liegen bündig in Tornischen, so dass die gesamte von der Schleusenkammer vorgegebene Durchfahrtsbreite genutzt werden kann. Die Tore werden als Schweißkonstruktion ausgebildet. Die Hauptbaugruppen eines Stemmtors sind:

- Feste Teile - Einbauteile im Baukörper
- Stemmtorflügel - mit Dichtungen² und Lageranschlüssen
- Füllschütz - im Torflügel zur Befüllung und Entleerung
- Lagerung - Halslager, Spurlager und Stemmknaggen
- Antriebe - Tor- und Schützenantriebe

Die festen Teile bestehen aus dem Torrahmen und den Antriebsnischen (Abbildung 23).

Der Torflügel ist ein Riegeltragwerk mit einer Blechabdeckung als Stauhaut. Das Riegeltragwerk sind gewalzte Normprofile oder gekantete Trapezprofile (Abbildung 24). Über diese Riegel werden die Wasserlasten über Knaggen ins Bauwerk abgeleitet. Der konstruktive Aufbau der zu ersetzenden Verschlüsse entspricht den Gestaltungsmerkmalen der vorhandenen Tore.

Zum Schutz der geöffneten Torflügel bei Bootsdurchfahrten kommen Schrammborde zum Einsatz. Sie dienen als Sicherheitsmaßnahme gegen Anfahren an das Tor. Am Untertor werden senkrechte Leisten aus PE zum Schutz vor Einfahren und Feststecken von Kanus und Kajaks eingesetzt.

² Als Dichtungen kommen i.A. Notendichtungen 120/50/15/20 aus Gummi „65 Shore“ oder EPDM wegen der besseren Dichtwirkung zum Einsatz. Aufgrund der Flexibilität legen sich diese Dichtungstypen (BAW Zulassung erforderlich) besser an die Gegendichtflächen an als Harddichtungen (PE, Holz). Auftretende Kräfte auf die Dichtungen werden über Schräglage der Knaggen bzw. über Anschlagprofile neben den Dichtungen abgeführt.

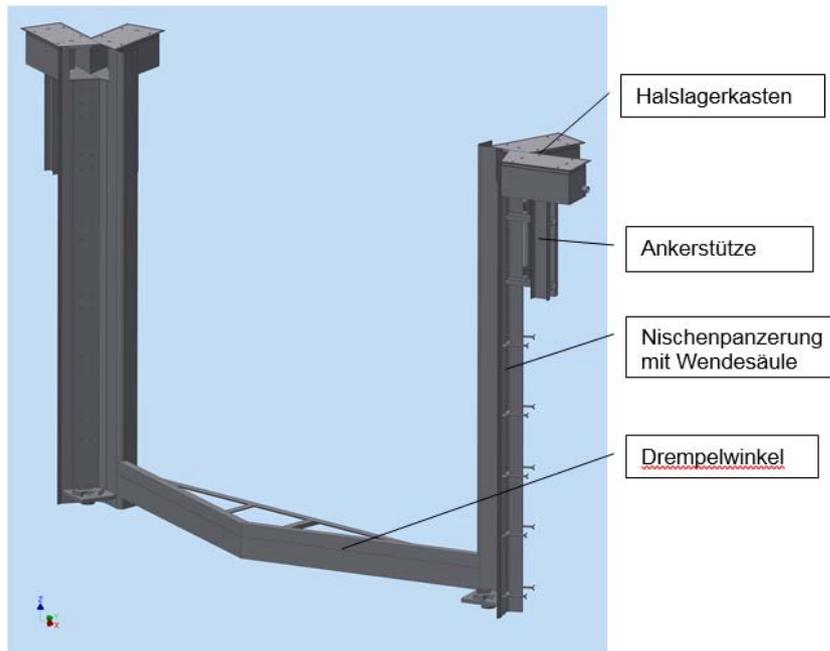


Abbildung 23: Torrahmen mit Drempel, Nischenpanzerung, Halslagerkästen

Auf den Stemmtorflügeln werden Stege montiert. Diese Stege dienen als Schleusenübergang und werden für den Zugang zu den Füllschützenantrieben benötigt (Abbildung 25).

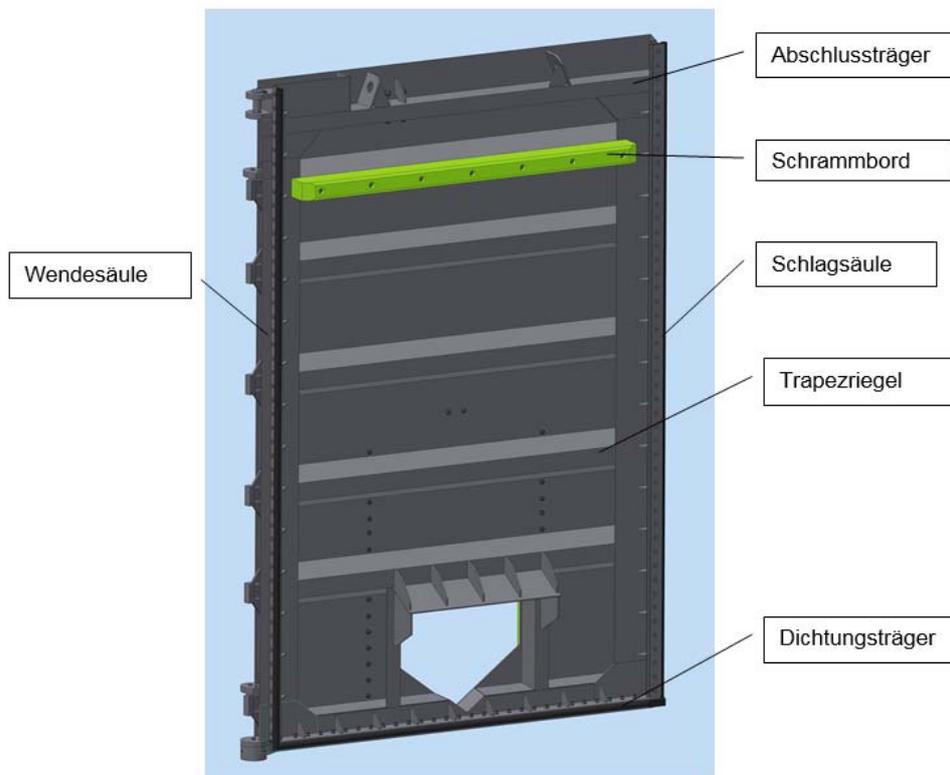


Abbildung 24: Stemmtorflügel

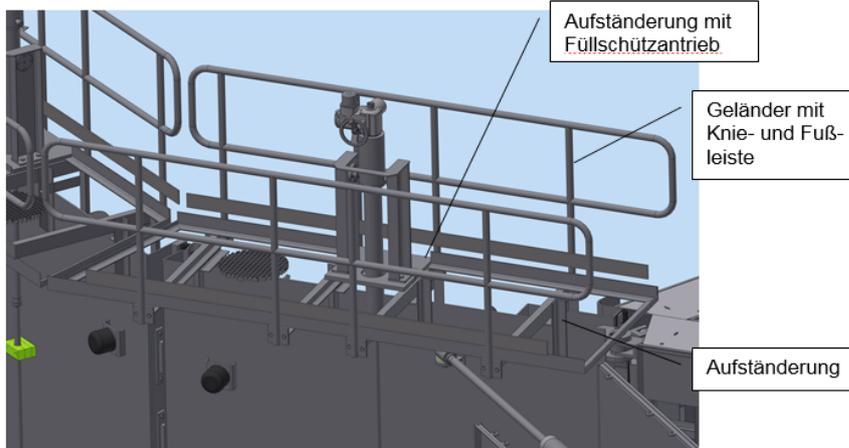


Abbildung 25: Torstege

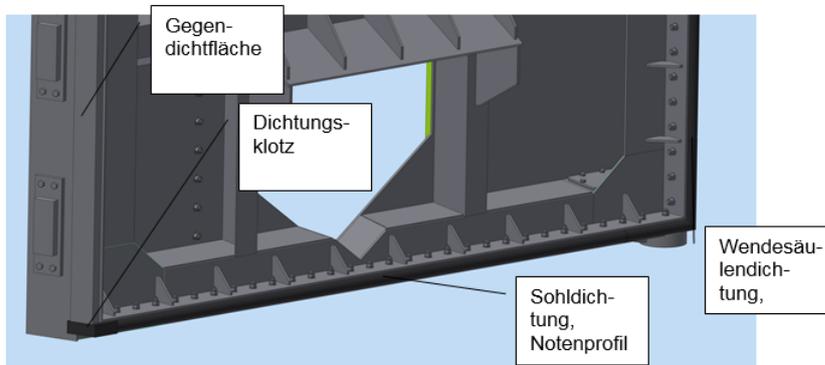


Abbildung 26: Tordichtung

In der Stauhaut des Torflügels ist eine Füllöffnung eingebracht (Abbildung 27). Diese Füllöffnung wird durch ein bewegliches Gleitschütz verschlossen bzw. geöffnet. Die Geometrie der Füllöffnung ist so gewählt, dass die Strömungen beim Öffnen reduziert werden.

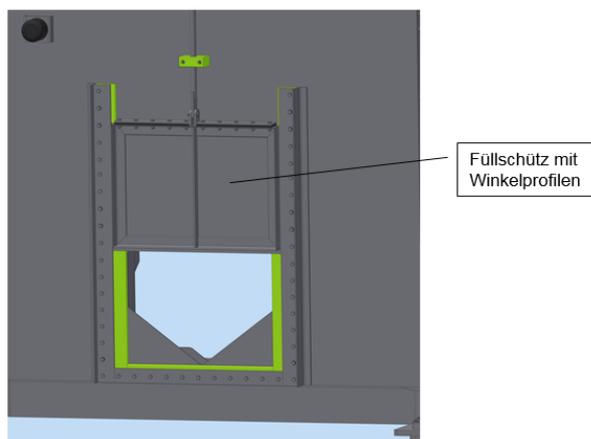


Abbildung 27: Füllschütz

Im Sohlbereich sind Spurlagerunterteile eingebaut. Die Spurlager (Abbildung 28) nehmen die Eigenlasten der Konstruktion und Nutzlasten der Stege auf. Über das Spurlager wird die Drehachse des Torflügels vorgegeben. Am oberen Torrahmen sind die Halslagerverankerungen angeschlagen. Die Anordnung ist so gewählt, dass Lagerkräfte im geschlossenen und geöffneten Nutzungsstand aufgenommen werden können. Die Halslager (Abbildung 29) sind mit Federelementen bestückt. Die Federung bewirkt, dass im Schließzustand der Wasserdruck

das Tor an den Rahmen dichtend anpressen kann. Bei geöffneten Toren werden Stoßwirkungen durch Fahrzeuge abgemindert.

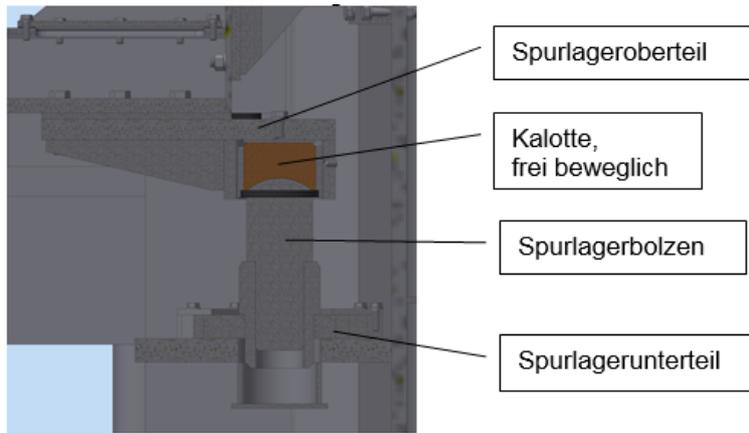


Abbildung 28: Spurlager

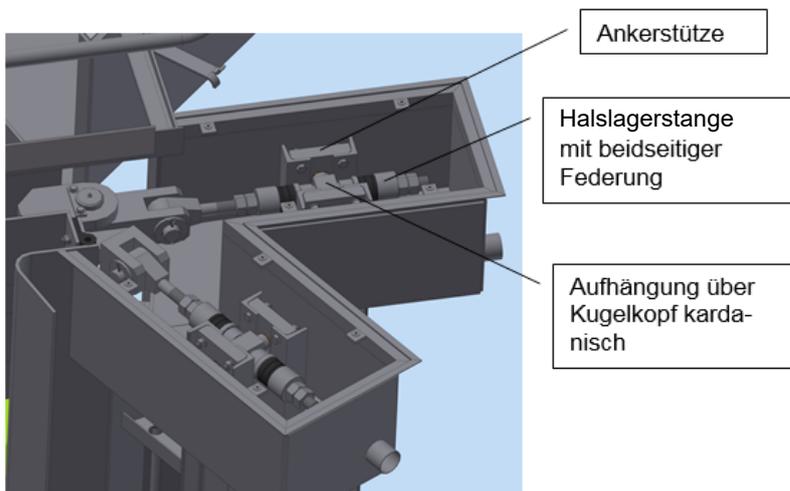


Abbildung 29: Halslager

Für die Bewegung der Tore und der Füllschütze werden Antriebe genutzt. Die Antriebssysteme können handmechanisch (Abbildung 30) oder elektromechanisch (Abbildung 31) sein. Maßgebend für die Auswahl sind die erforderlichen Handkräfte und die Anzahl der Schleusennutzungen.

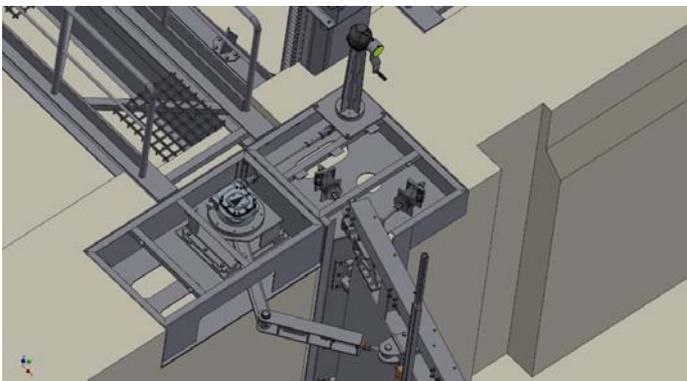


Abbildung 30: Handmechanischer Torantrieb

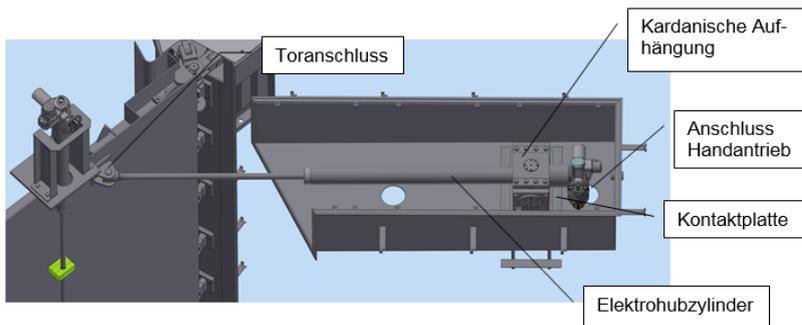


Abbildung 31: Elektromechanischer Torantrieb

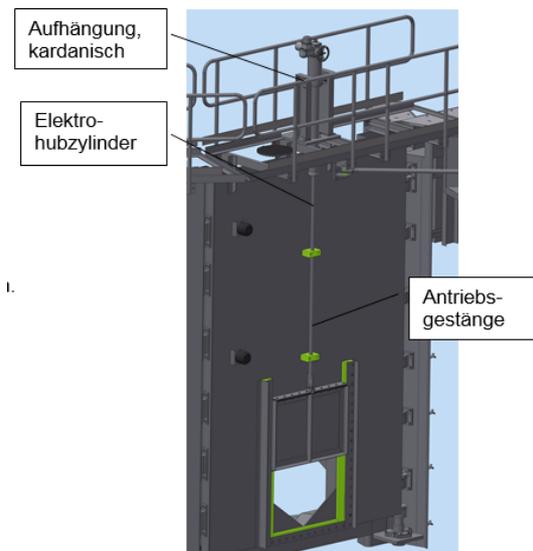


Abbildung 32: Füllschützenantriebe

Für eine temporäre Absperrung werden Dammtafeln als Sperrsystem eingesetzt. Das Bauwerk wird so konzipiert, dass die einzelnen Häupter oder die gesamte Schleusenammer im Bedarfsfall z. B. Wartung oder Reparatur abgesperrt werden können. Bei Eis- und Hochwasserereignissen werden keine Revisionsverschlüsse gesetzt.

5.2.4.4 Schleusenausrüstung

Die Ausrüstung der Schleusenammerwände erfolgt nach [2], Zeichnung 8-6. Je Seite werden vorgesehen:

- 2 Steigleitern
- 6 Kantenpoller
- 16 Haltekreuze
- 1 Rettungsstange
- 1 Rettungsring
- 2 Lichtmasten

5.2.5 Einrichtungen für die Sicherung und Erleichterung des Schiffsverkehrs

Da es sich bei der baulichen Anlage in Variante 0, 1 und 2 um eine Bootschleuse, und in Variante 3 um eine Bootsschleppanlage für den Sport- und Freizeitbetrieb handelt, sind umfangreiche visuelle, auditive und funktechnische Einrichtungen für die Sicherung und Erleichterung

des Schiffsverkehrs mit Ausnahme der Anlagenbeleuchtung und evtl. einer Durchfahrtshöhenanzeige an der Mühlendammbücke nicht erforderlich.

Für die Anlagenbeleuchtung sind zu berücksichtigen:

- Schleusenbeleuchtung
- Liegestellenbeleuchtung in den Vorhäfen

Auf eine Ausleuchtung der gesamten Vorhäfen und Uferbereiche wird verzichtet. Für die Schleusenbeleuchtung werden 4 Lichtmasten (Höhe ca. 12 m) im Schleusenbereich (2 an jeder Kammerseite) vorgesehen. Die Liegestellenbeleuchtung in den Vorhäfen erfolgt mit kleineren Leuchtmitteln auf den Schwimmstegen.

Der Bedarf für eine Anzeige der Durchfahrtshöhe an der Mühlendammbücke ist noch zu klären.

5.2.6 Betriebseinrichtungen

5.2.6.1 Steuerungstechnik Schleuse

Maßgeblichen Einfluss auf den Umfang der Steuerung haben die Nutzungsart und die Wahl der Antriebssysteme. Grundsätzlich kann zwischen einer Selbstbedienungsschleuse durch Nutzer und einer durch Schleusenwärter zu bedienender Schleuse unterschieden werden. Eine Selbstbedienungsschleuse durch Nutzer stellt die höheren Ansprüche an die Steuerung und wird deshalb hier weiter untersetzt. Es wird davon ausgegangen, dass der vorhandene Hausanschluss (Abbildung 33) mit 125A ausreichend für den Schleusenbetrieb bemessen ist und weiter genutzt werden kann.



Abbildung 33: Hauptschalter Hausanschluss

Somit ergibt sich folgende Schaltraumbestückung:

- Zuleitung / Hauptverteilung
- USV/Stromspeicher Solar
- Schleusensteuerung
- Sicherheits- und Überwachungstechnik Schleuse
- Schleusenantriebe
- Reserveschrank
- Pegelanlage
- Informationsverbund Schleuse

Bei Selbstbedienungsschleusen werden die Funktionsabläufe für eine Berg- oder Talschleusung vom Benutzer der Schleuse eingeleitet.

Alle weiteren Schritte wie

- Zeichensetzung
- Textanzeige
- Tor- und Schützbewegungen
- Überwachung Pegelausgleich
- Freigabeanzeige zur Weiterfahrt
- Sicherheitsüberwachung

werden über eine Programmsteuerung realisiert.

Die Anmeldung zur Schleusung erfolgt mittels Anforderungsschalter, welche an den Schwimmkörpern in den Vorhäfen auf Ober- bzw. Unterwasserseite montiert sind. Daraufhin bereitet die Steuerung die Schleusung vor. Nach Freigabe fahren die Nutzer in die Kammer ein und betätigen den Weiterschleusungsschalter in der Kammer zur Fortsetzung des Schleusenvorganges. Die Schleusung läuft automatisch ab. Die Torantriebe werden über Frequenzumrichter für einen Sanftanlauf bzw. Sanftbremsung angesteuert.

In den Bewegungsablauf der Füll- bzw. Entleerungsschütze sind Zwischenpositionen mit definierter Verweilzeit integriert. Dadurch kann die Turbulenz beim Einströmen des Wassers reduziert werden. Die Schleusung kann jederzeit durch das Betätigen des „Schleusen-Halt“-Schalters in der Kammer vom Nutzer unterbrochen werden. Ein „Schleusen-Halt“ zur Unterbrechung des Schleusenvorganges wird durch die Steuerung als Störung erfasst und im Wartebereich liegenden Nutzern als „Einfahrt gesperrt“ angezeigt.

Die Überwachungs- und Sicherheitseinrichtungen an den Toren bzw. im Torbereich bewirken auch eine Unterbrechung des Schleusenvorganges. Diese Unterbrechungen setzen eine nicht zulässige Fehlhandlung durch die Nutzer voraus. Eine Unterbrechung kann über die Weiterschleusungsschalter in der Kammer zurückgesetzt werden. Über die Großtextanzeigen in den Vorhäfen und in der Kammer werden die Benutzer jederzeit über den Ablauf der Schleusung informiert. Evtl. auftretende Störungen im Ablauf der Schleusung werden über eine automatische Wähleinrichtung zur Leitzentrale (wenn vorhanden) bzw. an eine vorgegebene Telefonnummer (Diensthandy) gemeldet.

Die Bereiche Ober- und Unterhaupt sind mit einem Sicherheitszaun separat abgesperrt. Die Zugangstore sind mit einer Sicherheitsbeschaltung ausgerüstet. Für eine Selbstbedienungsschleuse mit handmechanischen Antrieben entfallen die o.g. steuerungstechnischen Ausrüstungen. Allerdings muss automatisch verhindert werden, dass die Schleuse bei höherem Unterwasserpegel handmechanisch betrieben werden kann. Für die Nutzer erfolgt eine Beschilderung mit Informationen zur Realisierung einer Berg- bzw. Talschleusung.

5.2.6.2 Steuerungstechnik Hochwasserschutz

Die Hochwasserschutzanlage bestehend aus dem Hochwasserschutzdamm und den beiden Torlinien im Unterhaupt wird in das für die Stadt Rostock bestehende Hochwasserschutzkonzept eingebunden. Somit sind die Hochwasserschutzstore im Unterhaupt durch elektromechanische Antriebe zu betreiben. Für eine Fernwirktechnik ist ein Informationsverbund erforderlich und am Objekt müssen Überwachungs- und Sicherheitseinrichtungen vorhanden sein. Im Schaltraum erfolgen zur Schleusensteuerung noch folgende Erweiterungen:

- USV Hochwasserschutz

- Steuerung Hochwasserschutz
- Sicherheits- und Überwachungstechnik Hochwasserschutz
- Antriebe Hochwasserschutz
- Informationsverbund Hochwasserschutz

5.2.6.3 Betriebspegel

Es werden folgende Pegelstände (unabhängig von den vorhandenen Pegelmessstellen) für den Betrieb gemessen:

- Oberwasserpegel
- Kammerpegel
- Unterwasserpegel

Jede Messstelle hat drei separate Einzelmessungen. Damit sind Redundanz und Plausibilität für die Verwertung der Ergebnisse gesichert. Im Schleusenbetrieb wird mit den Ergebnissen der Messungen der Pegelausgleich in der Kammer für eine Berg- oder Talschleusung geprüft. Der Unterwasserpegel dient gleichzeitig zur Hochwasserwarnung. Bei Überschreitung eines vorgegebenen Grenzwertes erfolgt eine Alarmmeldung.

5.2.6.4 Wasser- und Stromzähler

Ein geeigneter Hausanschlusskasten einschließlich Stromzähler ist auf dem Gelände vorhanden. Für den Schleusenbetrieb ist kein Wasseranschluss erforderlich. Die Errichtung eines Wasseranschlusses ist für das Betriebstechnik- und Lagergebäude (siehe Abschnitt 5.2.7.1) erforderlich.

5.2.6.5 Überwachungseinrichtungen

Die Schleusen- und die Hochwasseranlagen unterliegen der Maschinenrichtlinie 2006/42/EG. Daraus ergibt sich das Erfordernis, eine Risikobeurteilung durchzuführen. Der WSV Leitfaden „Automatisierung und Fernbedienung von Anlagen der WSV“ ist zu beachten. Speziell für einen Schleusenbetrieb mit elektromechanischen Antrieben und einer Selbstbedienung durch die Nutzer sind umfangreiche Sicherheitseinrichtungen erforderlich. Wesentliche Bestandteile sind:

- Flächenscanner zur Überwachung der Torräume
- taktile Leisten + Ultraschallsensoren
- Licht- bzw. Infrarotschranken

Die Schleusenanlage wird durch ein Kamerasystem mit drei Domkameras überwacht. Die Standorte der Kameras ermöglichen Überwachung folgender Bereiche:

- Kamera 1 – Vorhafen OH und Einfahrtsbereich
- Kamera 2 – OH, Schleusenammer und UH
- Kamera 3 – UH, Hochwasserschutz und Vorhafen UW

Die Auswahl des Kameratyps erfolgt auf der Grundlage der durch das Wasserstraßen-Maschinenamt Koblenz zertifizierten Geräte.

5.2.6.6 Windmessenrichtungen

Eine Messung der Windstärke wird vorerst nicht vorgesehen.

5.2.6.7 Einrichtungen zur Verkehrsregelung

Die Schleuse mit elektromechanischen Antrieben und Selbstbedienung durch Nutzer wird mit Ein- und Ausfahrtsignalen ausgerüstet. Folgende Signalbilder sind vorgesehen:

- | | |
|------------------------|---------------------------|
| • Einfahrtsignal | |
| 2 x Rot nebeneinander | Einfahrt gesperrt |
| 1 x Rot | Schleuse wird vorbereitet |
| 2 x Rot übereinander | Schleuse gesperrt |
| 2 x Grün nebeneinander | Einfahrt frei |
| • Ausfahrtsignal | |
| Rot | Ausfahrt gesperrt |
| Grün | Ausfahrt frei |

Die Auswahl der Signaleinrichtungen erfolgt auf der Grundlage der durch das Wasserstraßen-Maschinenamt Koblenz zertifizierten Geräte.

5.2.7 Hochbauten

5.2.7.1 Betriebstechnikgebäude

Für den Betrieb der Schleuse und die Unterbringung der Einrichtungen der Schleusenbetriebs-technik wird ein kleines Betriebsgebäude erforderlich. Dieses Gebäude wird an der Stelle des jetzigen vorhandenen Containers angeordnet. Der Container kann zur Lagerung der mobilen Hochwasserschutzwand in dieser Variante entfallen.

Die Schalt- und Steuerungstechnik wird in einem Schaltraum aufgestellt. Es sind ca. 12 m² Aufstellfläche für die Schaltschränke erforderlich. Die Schalttechnik der Schleuse und die Schalttechnik des Hochwasserschutzes nutzen den gleichen Schaltraum, werden aber einzeln strukturiert. Der Schaltraum hat unterflur einen umlaufenden Kabelkanal. Der Raum wird klimatisiert ausgeführt. Ein weiterer Raum für ein öffentliches WC mit ca. 8 m² wird zusätzlich vorgesehen.

Beide Räume des Gebäudes sind von außen direkt mit einer Stahltür zugänglich. Der Raum für die Steuerungstechnik muss ganzjährig klimatisiert werden. Das Gebäude wird in Stahlbetonbauweise mit einer vorgehängten Klinkerfassade geplant. Das Dach wird als Flachdach ausgeführt und begrünt.

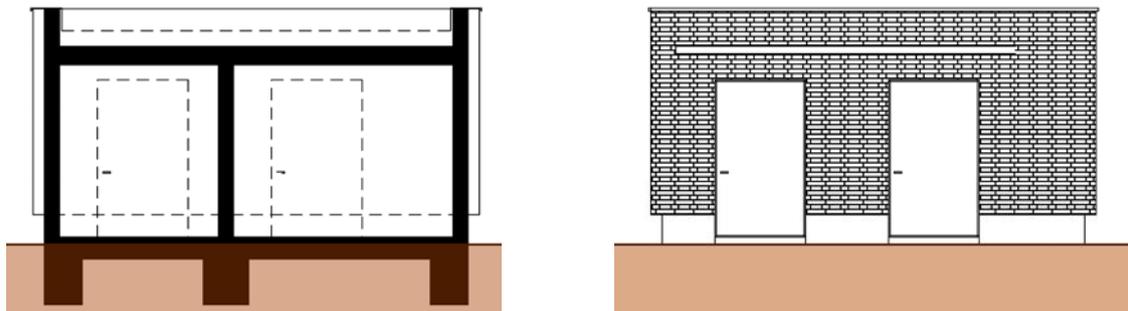


Abbildung 34: Betriebstechnikgebäude, Schnitt und Ansicht

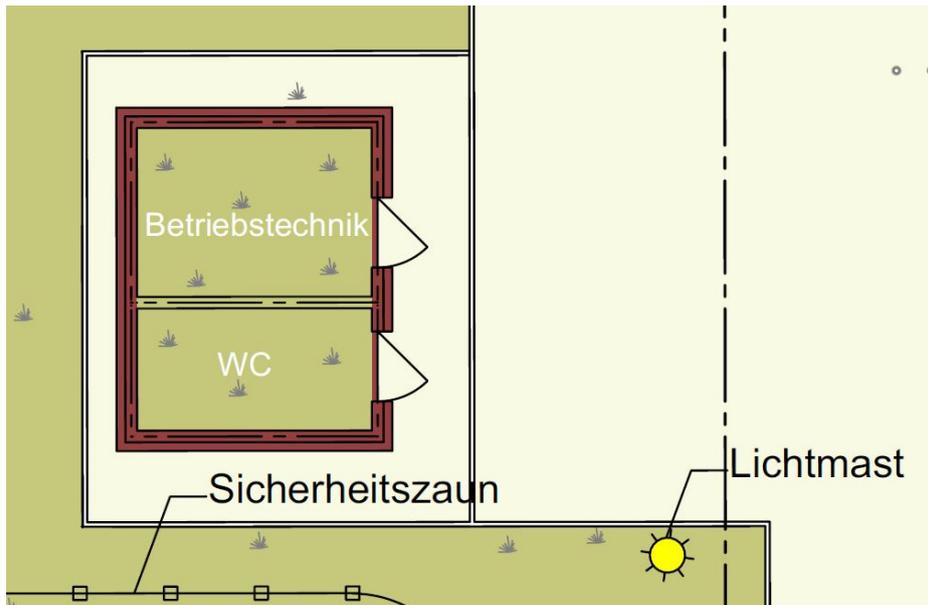


Abbildung 35: Betriebstechnikgebäude, Grundriss

5.2.7.2 Gebäude

Das vorhandene Gebäude auf dem angrenzenden Gelände zur Schleuse hin, ehemals ein Betriebswohngebäude, ist für den Betrieb der Schleuse in Variante 0 (Instandsetzung) nicht erforderlich. Das bestehende Gebäude, derzeit vermietet, wird im Rahmen dieser Machbarkeitsuntersuchung nicht weiter untersucht.

5.2.8 Verkehrseinrichtungen, sonstige Grundstücksflächen

5.2.8.1 Straßen, Wege und Parkplätze

Die vorhandenen **Zufahrtsstraßen** zur Schleuse (siehe Abschnitt 4.3) sind für den Betrieb und die Unterhaltung der Schleuse ausreichend. Es sind keine weiteren Straßenbaumaßnahmen erforderlich.

Die fußläufige **Zuwegung** vom Schwimmsteg im unteren Vorhafen verläuft über den vorhandenen Bediensteg und weiter unterhalb der Brücke auf dem alten Oberhaupt. Für die Dammquerung wird eine zusätzliche **Treppe** vorgesehen.

Eine fußläufige Querung der Schleuse selbst kann über die Bedienstege der Stemmtore erfolgen (nicht-öffentlich). Richtung oberer Vorhafen wird eine Zuwegung entlang des Zauns am ehemaligen Betriebswohngebäude in Richtung Schwimmsteg vorgesehen.

Der vorhandene **Parkplatz** wird in seiner jetzigen Größe und Ausbildung (Schotterfläche) weiterbenutzt. Er ist auch für die Aufstellung von Kranfahrzeugen und als temporäre Lagerfläche für Wartungs- und Unterhaltungsmaßnahmen erforderlich.

5.2.8.2 Einrichtungen zur Verkehrsbeeinflussung

Neben den üblichen Hinweis- und Warnschildern sind keine weiteren Einrichtungen zur Verkehrsbeeinflussung erforderlich.

5.2.8.3 Wegebeleuchtung, Platzbeleuchtung

Die 4 Lichtmasten im Bereich der Schleuse (siehe Abschnitt 5.2.5) sind für die Ausleuchtung des Parkplatzes sowie der Zuwegung zum Schwimmsteg im oberen Vorhafen bis Höhe

Oberhaupt ausreichend. Für den Weg zwischen Oberhaupt und der Zugangsbrücke zum Schwimmsteg werden zusätzlich noch zwei Lichtmasten (Höhe ca. 4,5 m) benötigt.

Für die Zuwegung zum Schwimmsteg im unteren Vorhafen sind Leuchtmittel im Bereich unterhalb der Mühlendammbücke sowie auf dem alten Bediensteg bis zum Übergang auf den Schwimmkörper vorzusehen.

5.2.8.4 Freianlagen

Siehe Abschnitt 5.1.5.

5.2.8.5 Ver- und Entsorgungsleitungen Dritter

Ver- und Entsorgungsleitungen Dritter queren die Schleuse unterhalb der Mühlendammbücke (abgehängt) und sind für die untersuchten Baumaßnahmen in allen Varianten nicht von Bedeutung. Die Hausanschlüsse für Wasser und Strom des benachbarten Kanuclubs sowie des ehemalige Betriebswohngebäudes sind bauzeitlich ggf. umzuverlegen. Das WC im Betriebstechnikgebäude ist an die Stromversorgung sowie die Wasserver- und -entsorgung anzuschließen.

5.3 Variante 1 - Bestandssanierung mit Stahlbetontrog

5.3.1 Allgemeine Hinweise

Die Sanierung der Schleusenanlage in Variante 1 sieht vor, dass die bestehenden Schleusenkammerwände abgetragen werden und die Schleusenkammer mit einem tiefgegründeten Stahlbetontrog eingefasst wird. Die Sanierungsvariante 1 ermöglicht den Erhalt des früheren Erscheinungsbildes, indem die Stahlbetonwände außenseitig verklindert und oberhalb mit einer Natursteinabdeckung abgeschlossen werden. Die nutzbare Schleusenbreite entspricht mit 6,60 m der von Variante 0 (Instandsetzung).

Das Unterhaupt der Schleuse wird wie in Variante 0 (Instandsetzung) vorgezogen, der Hochwasserschutz mit einem in Achse des vorhandenen Hochwasserschutzdamms angeordnetem Hochwasserschutztor sichergestellt.

Im Zuge der Vorplanung konnte die Nutzlänge der Schleuse aufgrund der weiterentwickelten Ausbildung des Unterhaupts auf $L_n = 28,25$ m vergrößert werden (Grundlagenermittlung: $L_n = 25,0$ m).

5.3.2 Zusammenstellung der Planungsparameter

Nr.	Parameter	Wert
1	Nutzlänge	$L_n = 28,25$ m
2	Nutzbare Breite	$B_n = 6,60$ m
3	Drempeltiefe bei MW	$\geq 1,80$ m Ober- und Unterhaupt
4	Bemessungsschiff nach RiGeW	Motorkajütboot 20,0 m x 5,5 m x 1,4 m
5	Schleusentore	3 Stemmtore, 1 Tor im Oberhaupt, 2 Tore im Unterhaupt, davon ein Tor (flussabwärts) als Hochwasserschutztor
6	Antrieb	Selbstbedienung: a) elektromechanischer Antrieb b) handmechanischer Antrieb
7	Hochwasserschutz	<ul style="list-style-type: none"> Hochwasserschutz für BHW = + 3,00 m ü. NHN + 0,5 m Freibord = + 3,50 m ü. NHN bis 2085.

Nr.	Parameter	Wert
		<ul style="list-style-type: none"> • Hochwasserschutz für BHW = + 3,50 m ü. NHN + 0,5 m Freibord = + 4,00 m ü. NHN ab 2085. • Hochwasserschutztor im Unterhaupt mit Anschluss an den landseitig vorhandenen Hochwasserschutzdamm, OK Tor + 3,50 m ü. NHN bis 2085, OK Tor erhöhen auf + 4,00 m ü. NHN ab 2085 (Tore austauschen) • Das flussaufwärtsgerichtete Stemmtor im Unterhaupt wird so ausgelegt, dass es für die oben genannten Hochwasserstände ebenfalls als Schutztor verwendet werden kann, falls das eigentliche Tor ausfällt. • Erhöhung des vorhandenen Hochwasserschutzdamms auf + 3,50 m ü. NHN bis 2085 • Erhöhung des vorhandenen Hochwasserschutzdamms auf + 4,00 m ü. NHN ab 2085
8	Betriebswasserstände	<p>Höchster Betriebswasserstand (HBW_{SP}): MHW_{OW} = + 0,89 m ü. NHN</p> <p>Mittlerer Schleusenwasserstand: MW_{OW} = + 0,36 m ü. NHN</p> <p>Niedrigster Betriebswasserstand (NBW_{SP}): NW_{OW} = + 0,13 m ü. NHN</p> <p>Revisionsfall / Nassabnahme: OW = + 0,36 m ü. NHN UW = + 0,10 m ü. NHN</p>

Tabelle 10: Planungsparameter Variante 1 (Bestandssanierung mit Stahlbetontrog)

5.3.3 Schleusenvorhöfen

Die Ausbildung der Vorhöfen in Variante 1 (Bestandssanierung mit Stahlbetontrog) entspricht Variante 0 (Instandsetzung).

5.3.4 Schleuse

5.3.4.1 Ersatzneubau Schleusenammer

Aufgrund der in Abschnitt 5.1.2 beschriebenen Grundbruchproblematik im gesamten Bereich der bestehenden Schleuse muss der Ersatzneubau der Schleusenammer wie in Abschnitt 5.1.3 dargestellt im Schutz eines dichten, umlaufenden Baubehelfes und einer rückverankerten Unterwasserbetonsohle hergestellt werden (Abbildung 36).

Dies erfordert den kompletten Abbruch der alten Bausubstanz, wobei das alte Unterhaupt unter der Mühlendammbücke erhalten wird. Der umlaufende, dichte Baubehelf wird ausgehend vom Bestandsoberraupt der Schleusenanlage bis zum Beginn des alten Bestandsunterhauptes unterhalb der Mühlendammbücke vorgesehen. Eine querende Rammtrasse wird im Vergleich zu Variante 0 (Instandsetzung) jetzt nur oberhalb des alten UH angeordnet. Die rückverankerte Unterwasserbetonsohle zur Herstellung einer trockenen Baugrube wird in Variante 1 (Bestandssanierung mit Stahlbetontrog) über die gesamte Baufläche vorgesehen (Abbildung 37). Nach Aushärtung der Sohle kann der gesamte Bereich trockengelegt, und die Schleusenammer sowie beide Schleusenhäupter entsprechend der in Kapitel 5.2.4 beschriebenen Vorgehensweise errichtet werden.

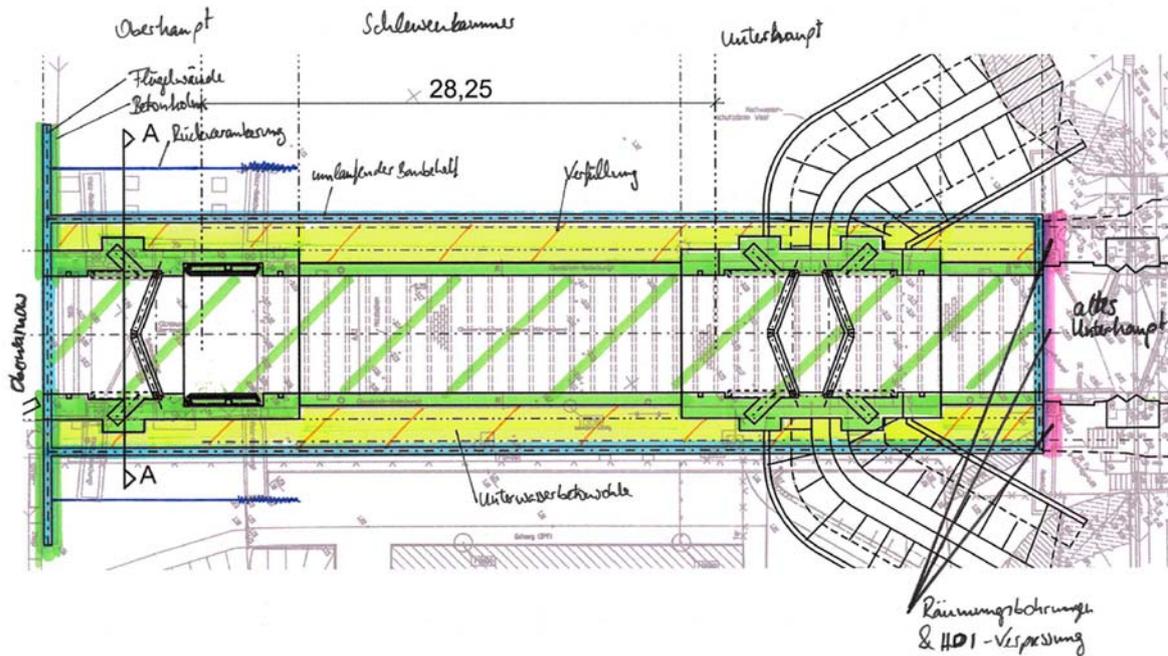


Abbildung 36: Variante 1 (Bestandssanierung mit Stahlbetontrog) – Bauzustand, Draufsicht

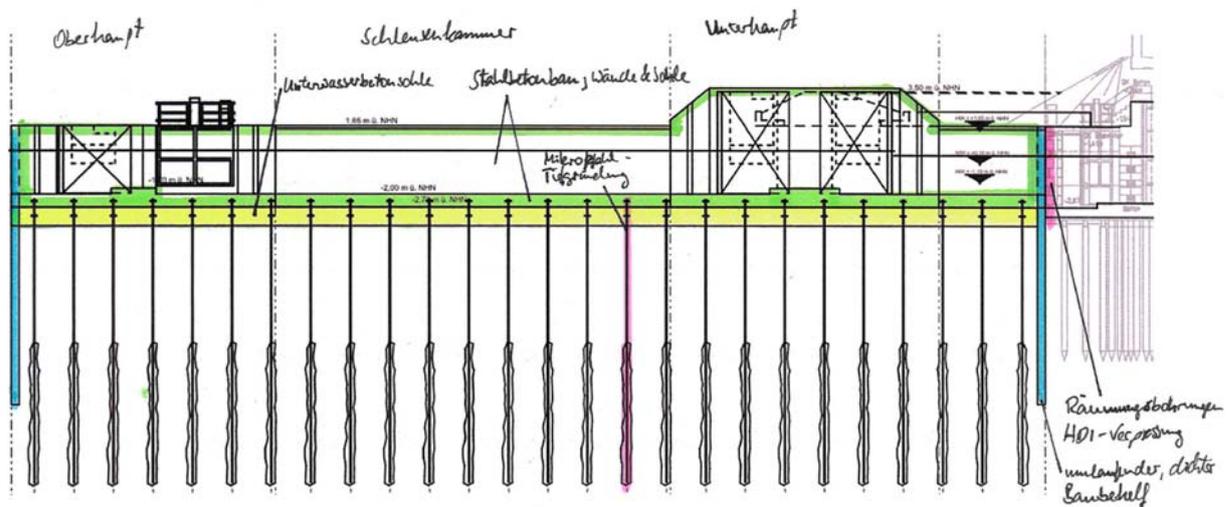


Abbildung 37: Variante 1 (Bestandssanierung mit Stahlbetontrog) - Bauzustand, Längsschnitt

5.3.4.2 Schleusenhäupter

Das Oberhaupt der neuen Schleusenanlage wird an gleicher Stelle wie das Bestandsoberraupt errichtet. Die Längsabmessungen werden etwas größer als in Variante 0 (Instandsetzung) ausgelegt, um Platz für zwei Tornischen zur Aufnahme des alten Bestandstors (funktionslos) zu schaffen. Diese sollen der Veranschaulichung und Aufwertung der Schleuse als technisches Denkmal dienen. Die weiteren technischen Einzelheiten und der Bauablauf entsprechen den Ausführungen in Variante 0 (Instandsetzung), siehe Abschnitt 5.2.4.2. Das Unterhaupt wird baugleich zu Variante 0 (Instandsetzung) ausgeführt.

5.3.4.3 Schleusenausrüstung

Die erforderliche Ausrüstung für die Schleuse entspricht den Angaben zu Variante 0 (Instandsetzung), siehe Abschnitt 5.2.4.4.

5.3.5 Einrichtungen für die Sicherung und Erleichterung des Schiffsverkehrs

Die erforderlichen Einrichtungen für die Sicherung und Erleichterung des Schiffsverkehrs entsprechen den Angaben zu Variante 0 (Instandsetzung), siehe Abschnitt 5.2.5.

5.3.6 Betriebseinrichtungen

Die erforderlichen Betriebseinrichtungen entsprechen denen von Variante 0 (Instandsetzung), siehe Abschnitt 5.2.6.

5.3.7 Hochbauten

5.3.7.1 Betriebstechnikgebäude

Abmessungen und Gestaltung entsprechen der Lösung in Variante 0 (Instandsetzung), siehe Abschnitt 5.2.7.1.

5.3.7.2 Gebäude

Es gelten die Ausführungen zu Variante 0 (Instandsetzung), siehe Abschnitt 5.2.7.2.

5.3.8 Verkehrseinrichtungen, sonstige Grundstücksflächen

Es gelten die Ausführungen zu Variante 0 (Instandsetzung), siehe Abschnitt 5.2.8.

5.4 Variante 2 - Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen

5.4.1 Allgemeine Hinweise

Die Variante 2 untersucht eine Bootsschleusenanlage mit gegenüber Variante 1 (Bestandssanierung mit Stahlbetontrog) reduzierten Abmessungen der Nutzlänge und nutzbaren Breite. Hierbei kann neben dem alten Unterhaupt auch ein Teil der alten Bausubstanz des Oberhauptes erhalten werden. Der übrige Bestand wird komplett abgebrochen. Die Verfahrensweise zur Errichtung ist identisch zu Variante 1 und wird hier nicht weiter erläutert. Die Maße der Anlage orientieren sich an der RiGeW [2]. Die nutzbare Breite entspricht der minimal möglichen Breite von 5,50 m. Das Unterhaupt wird wie in Variante 0 (Instandsetzung) vorgezogen, der Hochwasserschutz mit einem in Achse des vorhandenen Hochwasserschutzdamms angeordnetem Hochwasserschutztor sichergestellt.

Im Zuge der Vorplanung konnte die Nutzlänge der Schleuse aufgrund der weiterentwickelten Ausbildung des Unterhauptes auf $L_n = 23,25$ m vergrößert werden (Grundlagenermittlung: $L_n = 20,0$ m), und erfüllt damit weiterhin die erforderliche Mindestlänge von 20 m gemäß [2].

5.4.2 Zusammenstellung der Planungsparameter

Nr.	Parameter	Wert
1	Nutzlänge	$L_n = 23,25$ m
2	Nutzbare Breite	$B_n = 5,50$ m
3	Drempeltiefe bei MW	$\geq 1,80$ m Ober- und Unterhaupt
4	Bemessungsschiff nach RiGeW	Ruder-Achter 17,0 m x 4,0 m x 0,25 m Motorboot offen 6,0 m x 2,5 m x 0,8 m
5	Schleusentore	3 Stemmtore, 1 Tor im Oberhaupt, 2 Tore im Unterhaupt, davon ein Tor (flussabwärts) als Hochwasserschutztor
6	Antrieb	Selbstbedienung: a) elektromechanischer Antrieb b) handmechanischer Antrieb

Nr.	Parameter	Wert
7	Hochwasserschutz	<ul style="list-style-type: none"> Hochwasserschutz für BHW = + 3,00 m ü. NHN + 0,5 m Freibord = + 3,50 m ü. NHN bis 2085. Hochwasserschutz für BHW = + 3,50 m ü. NHN + 0,5 m Freibord = + 4,00 m ü. NHN ab 2085. Hochwasserschutztor im Unterhaupt mit Anschluss an den landseitig vorhandenen Hochwasserschutzdamm, OK Tor + 3,50 m ü. NHN bis 2085, OK Tor erhöhen auf + 4,00 m ü. NHN ab 2085 (Tore austauschen) Das flussaufwärtsgerichtete Stemmtor im Unterhaupt wird so ausgelegt, dass es für die oben genannten Hochwasserstände ebenfalls als Schutztor verwendet werden kann, falls das eigentliche Tor ausfällt. Erhöhung des vorhandenen Hochwasserschutzdamms auf + 3,50 m ü. NHN bis 2085 Erhöhung des vorhandenen Hochwasserschutzdamms auf 4,00 m ü. NHN ab 2085
8	Betriebswasserstände	<p>Höchster Betriebswasserstand (HBW_{SP}): MHW_{OW} = + 0,89 m ü. NHN</p> <p>Mittlerer Schleusenwasserstand: MW_{OW} = + 0,36 m ü. NHN</p> <p>Niedrigster Betriebswasserstand (NBW_{SP}): NW_{OW} = + 0,13 m ü. NHN</p> <p>Revisionsfall / Nassabnahme: OW = + 0,36 m ü. NHN UW = + 0,10 m ü. NHN</p>

Tabelle 11: Planungsparameter Variante 2 (Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen)

5.4.3 Schleusenvorhöfen

Die Schleusenvorhöfen entsprechen grundsätzlich Variante 0 (Instandsetzung), wobei die Abmessungen aufgrund der reduzierten Nutzlänge der Schleuse etwas kleiner sind:

Die empfohlene Breite des Vorhafens ergibt sich nach [2] zu

$$b_v = 7,0 \text{ m} + 5,5 \text{ m} + 2 \cdot 0,5 \text{ m} = \mathbf{13,5 \text{ m}}$$

in der die Mindestfahrwassertiefe nach Tabelle 9, Zeile 3, vorhanden sein muss. Die Achse des Fahrstreifens wird in Verlängerung der Kammerachse angeordnet. Die Anlegestellen im Vorhafen sind Wartestellen, an denen dauerhaftes Liegen untersagt ist. Die Länge der Wartestelle am Schwimmkörper beträgt das 1 ½ - fache der nutzbaren Kammerlänge

$$l_v = 1,5 \cdot 23,25 \text{ m} \approx \mathbf{35,0 \text{ m}}$$

Zwischen Wartestelle und Einfahrtsbereich sind auf dem Schwimmkörper der Anforderungsschalter, eine Tafel mit der Bedienungsanleitung sowie Festmacheeinrichtungen anzuordnen. Die gesamte Länge des Schwimmkörpers beträgt

$$L = 35,0 \text{ m} + 10,0 \text{ m} = \mathbf{45,0 \text{ m}}$$

Der Schwimmkörper wird an 4 Dalben verankert. Die Freibordhöhen betragen zu je einem Drittel der Schwimmkörperlänge 0,15 m, 0,30 m und 0,45 m. Die Breite der Schwimmstege beträgt 2,50 m.

5.4.4 Schleuse

5.4.4.1 Ersatzneubau Schleusenkommer und Schleusenhäupter

Die Schleusenkommer zwischen den beiden Häuptern wird mit einer nutzbaren Breite von 5,50 m und einer Nutzlänge von 23,25 m vorgesehen. Da das Unterhaupt in Achse des querenden Hochwasserschutzdammes vorgesehen wird und die Schleusenkommer in ihren Abmessungen optimiert wird, muss das Oberhaupt hierfür rückversetzt werden. Die tiefgegründeten Flügelwände im Oberwasser sowie das alte Unterhaupt bleiben erhalten. Zudem ist sicherzustellen, dass die Bestandsflügelwände durch die querenden Räumungsbohrungen und die Trennung vom Oberhaupt der Bestandsschleuse nicht beschädigt werden und gegebenenfalls in Richtung Oberwasser ausweichen.

Die Vorgehensweise der Errichtung der Stahlbetonhäupter und -kommer wird identisch zu Variante 1 (Bestandsanierung mit Stahlbetontrog) geplant. Die Fertigung findet in einer trockenen Baugrube statt (Abbildung 38, Abbildung 39). Aufgrund des rückversetzten Oberhauptes werden Räumungsbohrungen im alten Bestandsoberhaupt aus Stahlbeton sowie unmittelbar zu dem Bestandsunterhaupt notwendig. Diese Bereiche werden dann auch, wie in Abschnitt 5.2.4.2 beschrieben, gegen den bauzeitlichen Baubehelf verpresst.

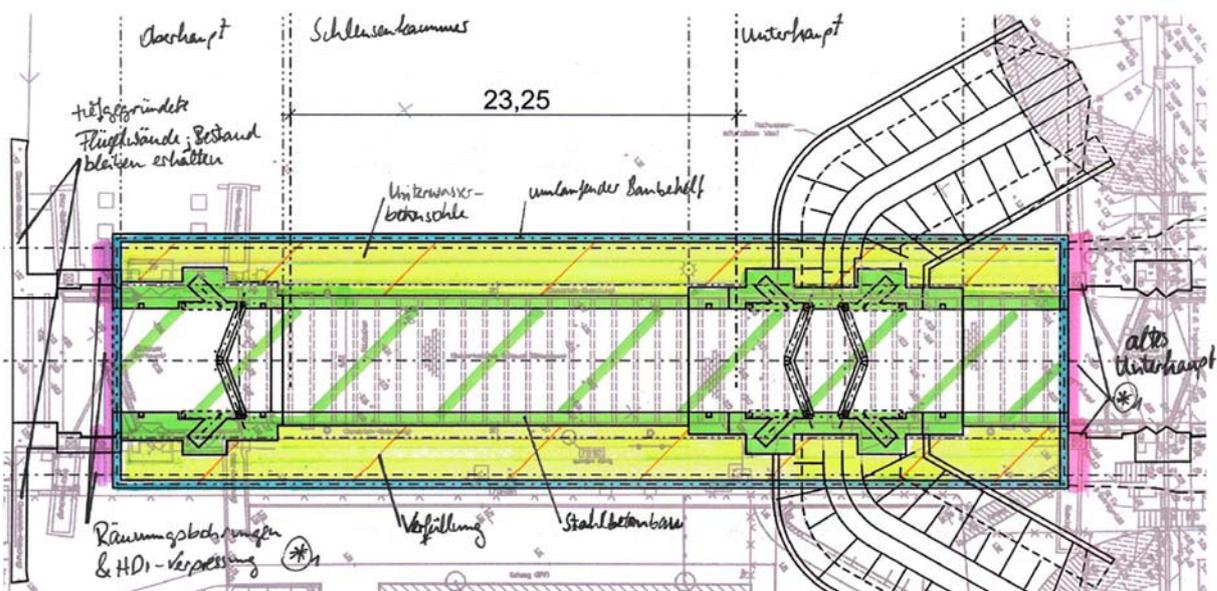


Abbildung 38: Variante 2 (Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen) – Bauzustand, Draufsicht

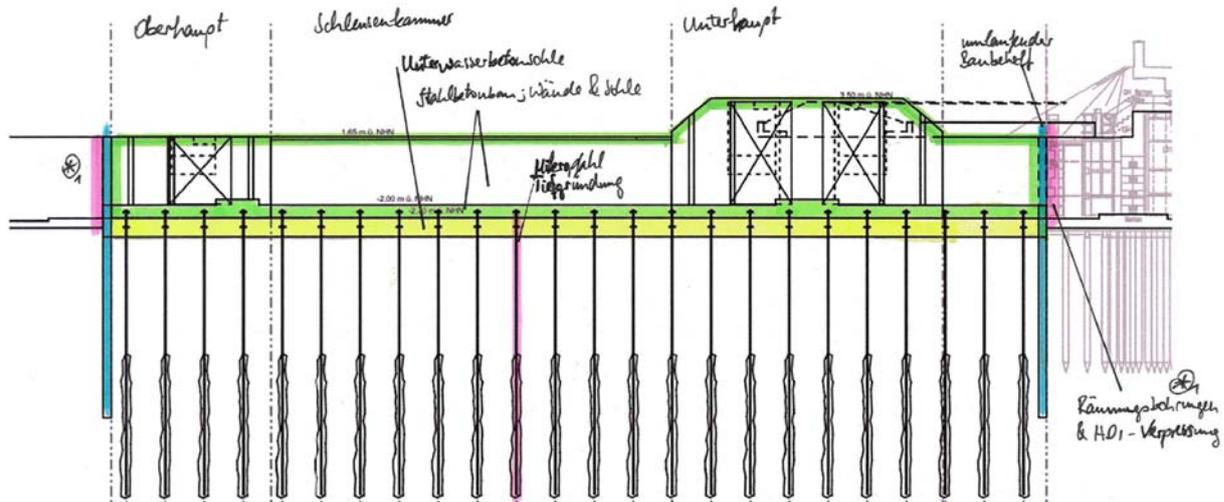


Abbildung 39: Variante 2 (Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen) – Bauzustand, Längsschnitt

5.4.4.2 Schleusenausrüstung

Die erforderliche Ausrüstung für die Schleuse entspricht den Angaben zu Variante 0 (Instandsetzung), siehe Abschnitt 5.2.4.4.

5.4.5 Einrichtungen für die Sicherung und Erleichterung des Schiffsverkehrs

Die erforderlichen Einrichtungen für die Sicherung und Erleichterung des Schiffsverkehrs entsprechen den Angaben zu Variante 0 (Instandsetzung), siehe Abschnitt 5.2.5.

5.4.6 Betriebseinrichtungen

Die erforderlichen Betriebseinrichtungen entsprechen Variante 0 (Instandsetzung), siehe Abschnitt 5.2.6.

5.4.7 Hochbauten

5.4.7.1 Betriebstechnikgebäude

Abmessungen und Gestaltung entsprechen der Lösung in Variante 0 (Instandsetzung), siehe Abschnitt 5.2.7.1.

5.4.7.2 Gebäude

Hier gelten die Ausführungen zu Variante 0 (Instandsetzung), siehe Abschnitt 5.2.7.2.

5.4.8 Verkehrseinrichtungen, sonstige Grundstücksflächen

Hier gelten die Ausführungen zu Variante 0 (Instandsetzung), siehe Abschnitt 5.2.8.

5.5 Variante 3 - Verfüllung mit Bootsschleppe

5.5.1 Allgemeine Hinweise

Variante 3 stellt zu großen Teilen den heutigen Ist-Zustand der Schleuse dar: die Verfüllung der alten Schleusenanlage und die Ausbildung einer Bootsschleppe zum Umtragen von muskelbetriebenen Kleinbooten. Diese im Moment noch als temporär eingestufte Maßnahme würde damit in einen Dauerzustand übergehen.

Es werden zurzeit keine Wagen zum Transport der Boote zwischen den Einsetzstellen im Unter- und Oberwasser vorgesehen. Das Umtragen ist auf einem direkten Verbindungsweg zwischen den Einsetzstellen möglich. Die vorhandene Situation ist für das Umsetzen von Wasserfahrzeugen bis zu einem Gewicht von 100 kg geeignet. Durch eine Slipanlage (trocken oder nass) kann ein Umsetzen bis zu einem Gewicht von 300 kg ermöglicht werden. Diese optionale Ergänzung wird im Rahmen dieser Machbarkeitsuntersuchung nicht weiterverfolgt.

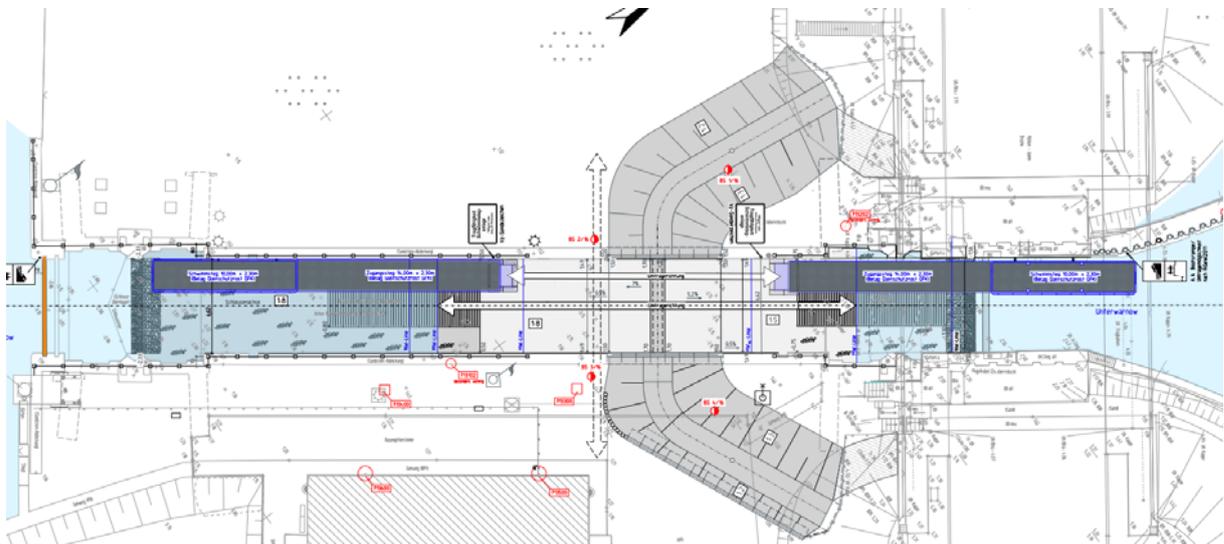


Abbildung 40: Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe) - Planung der Schwimmsteganlage April 2021
Entsprechend der RiGeW [2] sind an einer Bootsschleppe im Unter- und Oberwasser Anlegestellen vorzusehen. Diese können, um Wasserstandsschwankungen auszugleichen, z.B. mittels Schwimmpontons ausgeführt werden. Sie sollen ein sicheres Ein- und Aussteigen ermöglichen. Die Planung des WSA hierzu wurde im Sommer 2021 umgesetzt und befindet sich jetzt im Betrieb (Abbildung 40).

Mit der Umsetzung von Variante 3 sind gegenüber den Varianten 0, 1 und 2 nur geringfügige, zusätzliche Maßnahmen für einen fortgesetzten Betrieb der Anlage als Bootsschleppe erforderlich:

- 1) Umsetzung der geplanten Maßnahmen für die Sanierung der Kammerwände gem. Planung WSV (bereits erfolgt)
- 2) Umsetzung der geplanten Maßnahmen für die Bootsstege gem. Planung WSV (bereits erfolgt)
- 3) Anpassung des Hochwasserschutzdamms und der mobilen Hochwasserschutzwand auf BHW von + 3,50 m ü. NHN bis 2085 (kann ggf. zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen)
- 4) Umgestaltung der Freianlagen
- 5) Turnusmäßige Überprüfung und ggf. Instandhaltung des Bausubstanz

5.5.2 Zusammenstellung der Planungsparameter

Nr.	Parameter	Wert
1	Breite	> 2,50 m
2	Längsneigung	1:8 Oberwasser 1:5 Unterwasser
3	Bemessungsschiff nach RiGeW	Ruderachter (max. 100 kg) 17,0 m x 4,0 m x 0,25 m Mannschaftskanadier (max. 100 kg) 7,0 m x 1,9 m x 0,3 m
4	Hochwasserschutz	<ul style="list-style-type: none"> • Hochwasserschutz für BHW = + 3,00 m ü. NHN + 0,5 m Freibord = + 3,50 m ü. NHN bis 2085. • Hochwasserschutz für BHW = + 3,50 m ü. NHN + 0,5 m Freibord = + 4,00 m ü. NHN ab 2085. • Hochwasserschutztor im Unterhaupt mit Anschluss an den landseitig vorhandenen Hochwasserschutzdamm, OK Tor + 3,50 m ü. NHN bis 2085, OK Tor erhöhen auf + 4,00 m ü. NHN ab 2085 (Tore austauschen) • Erhöhung des vorhandenen Hochwasserschutzdamms auf + 3,50 m ü. NHN bis 2085 • Erhöhung des vorhandenen Hochwasserschutzdamms auf + 4,00 m ü. NHN ab 2085

Tabelle 12: Planungsparameter Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe)

5.5.3 Schleusenvorhöfen

Mit der Anordnung einer Schwimmsteganlage innerhalb der Schleusenammer wie durch das WSA geplant und zwischenzeitlich ausgeführt (Abbildung 41) sind in den Vorhöfen keine weiteren Maßnahmen erforderlich.



Abbildung 41: Schwimmsteganlage der Bootsschleppe (August 2021)

5.5.4 Schleuse

5.5.4.1 Schleusenammer/Schleusenhäupter

Durch die Verfüllung sind große Teile der Schleusenammer in ihrer Bausubstanz nun beidseitig von Erdreich bedeckt. Bei den Kammerwänden sind je Seite ca. 159 m² von 235 m² durch die Verfüllung mit Erdreich versiegelt (67,6 %), bei den Schleusenwandwänden ca. 28 m² von 131 m² (21,3 %). Insgesamt sind 187 m² von 366 m² Wandfläche verfüllt (51 %).

Durch die Verfüllung werden diese Wände statisch entlastet und vor weiteren Angriff durch Wind und Wetter geschützt.

Der Zustand der Pfahlgründung ist, da von der Luft abgeschlossen, mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit als gut anzunehmen. Die Sohle im Bereich der Schleusenammer hat durch die Verfüllung zwar eine Erhöhung der Belastung erfahren, dennoch konnte zunächst nachgewiesen werden, dass die Tragfähigkeit der Pfahlgründung selbst bei einem 100-jährigen Niedrigwasser ausreichend ist. Ein Messprogramm zur Überwachung von Setzungen, welche durch die Verfüllung hervorgerufen wurden, hat gezeigt, dass sich lediglich Setzungen im Bereich weniger Millimeter eingestellt haben. Die geplanten Sanierungsmaßnahmen der Kammerwände unterhalb der Mühlendammbücke sind zwischenzeitlich umgesetzt worden (siehe Abbildung 19, Abbildung 42).



Abbildung 42: Sanierte Kammerwände Oberhaupt (Juli 2021)

Es ist davon auszugehen, dass in absehbarer Zeit keine weiteren grundlegenden Sanierungsmaßnahmen für die Schleusenammer und die Schleusenhäupter erforderlich werden.

5.5.4.2 Schleusenverschlüsse

Für die Bootsschleppse sind keine Schleusenverschlüsse erforderlich. Revisionsverschlüsse (Dammtafeln) können im Ober- und Unterhaupt eingesetzt werden.

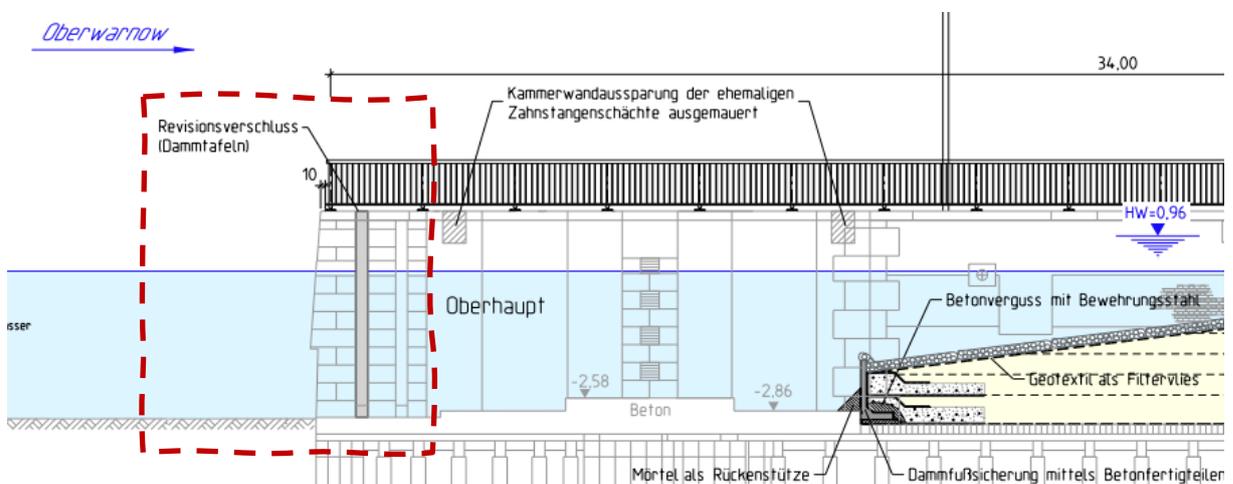


Abbildung 43: Revisionsverschluss mit Dammtafeln am Oberhaupt (WSV, April 2021)

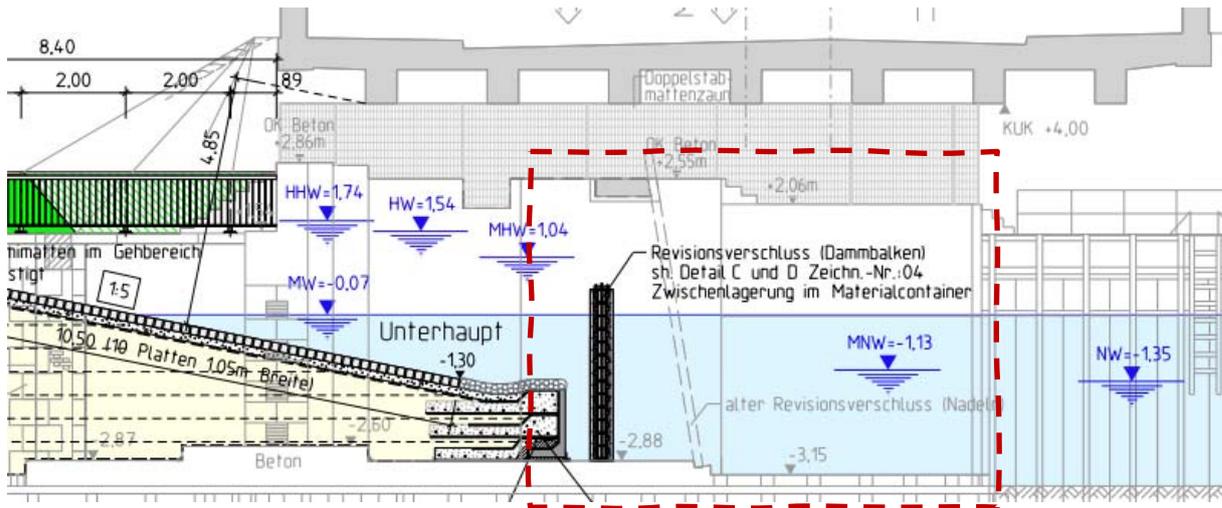


Abbildung 44: Revisionsverschluss mit Dammtafeln am Unterhaupt (WSV, April 2021)

5.5.4.3 Schleusenausrüstung

Für die Umsetzung von Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe) ist keine weitere Schleusenausrüstung erforderlich.

5.5.5 Einrichtungen für die Sicherung und Erleichterung des Schiffsverkehrs

Die erforderlichen Einrichtungen für die Sicherung und Erleichterung des Schiffsverkehrs entsprechen den Angaben zu Variante 0 (Instandsetzung), siehe Abschnitt 5.2.5.

5.5.6 Betriebseinrichtungen

Weitere Betriebseinrichtungen sind nicht erforderlich.

5.5.7 Hochbauten

5.5.7.1 Lager

Das vorhandene Lager für den mobilen Dammverschluss (Container) wird im Zuge der Umgestaltung der Freiflächen um ca. 15 m nach Nord-Westen versetzt, um Freiraum für die Landschaftsgestaltung zu schaffen. Für Besucher der Anlage wird neben dem Lager ein WC vorgesehen.

5.5.7.2 Gebäude

Hier gelten die Ausführungen zu Variante 0 (Instandsetzung), siehe Abschnitt 5.2.7.2.

5.5.8 Verkehrseinrichtungen, sonstige Grundstücksflächen

5.5.8.1 Straßen, Wege und Parkplätze

Es gelten die Ausführungen aus Abschnitt 5.2.8.1. Der vorhandene **Parkplatz** kann in seiner Fläche verkleinert werden.

5.5.8.2 Einrichtungen Verkehrsbeeinflussung

Neben den üblichen Hinweis- und Warnschildern sind keine weiteren Einrichtungen zur Verkehrsbeeinflussung erforderlich.

5.5.8.3 Wegebeleuchtung, Platzbeleuchtung

Es werden wie in Variante 0 (Instandsetzung) auf jeder Schleusenseite 2 Lichtmasten vorgesehen. Zusätzliche Beleuchtung in den gestalteten Freianlagen (siehe Abschnitt 5.5.8.4) sind

nicht erforderlich, da sich die Nutzung dieser Fläche auf die Sommermonate mit ausreichend langem Tageslicht beschränkt.

5.5.8.4 Freianlagen

Siehe Abschnitt 5.1.5.

5.5.8.5 Ver- und Entsorgungsleitungen Dritter

Ver- und Entsorgungsleitungen Dritter werden durch die Maßnahmen für Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppes) nicht berührt. Das WC im Lagergebäude ist an die Stromversorgung sowie die Wasserver- und -entsorgung anzuschließen.

6 Haushaltsmittelbedarfsabschätzung

Haushaltsmittelbedarfsabschätzungen erfolgen im Rahmen dieser Machbarkeitsuntersuchung auf Basis von vereinfachten Kostenansätzen. Die folgende Ermittlung der Kosten für die einzelnen Varianten entspricht im Detaillierungsgrad einer Grobkostenermittlung und ist damit nicht hinreichend für eine Budgetbildung.

		Variante 0 Bestandssanierung	Variante 1 Bestandssanierung mit Stahlbetontrog	Variante 2 Stahlbetontrog mit optimierten Abmes- sungen	Variante 3 Verfüllung mit Boots- schleppes
A	Bauausgaben	5.765.000,00 €	7.375.000,00 €	6.765.000,00 €	265.000,00 €
A.1	Ingenieurbauwerke des Was- serbaus und konstruktive Inge- nieurbauwerke für Verkehrsan- lagen	5.680.000,00 €	7.290.000,00 €	6.680.000,00 €	190.000,00 €
A.1.1	Grunderwerb, Flächenbereit- stellungen, Urkundsmessun- gen durch öffentlich bestellte Vermessungsingeni- eure, Nutzungsentschädigun- gen u. Ersatzleistungen	- €	- €	- €	- €
A.1.2	Erschließung des Baugelän- des	163.900,00 €	253.900,00 €	227.500,00 €	3.900,00 €
A.1.3	Erd- und Dichtungsmaßnah- men	157.080,00 €	212.580,00 €	191.480,00 €	128.180,00 €
A.1.4	Nassbagger- und Spülfeldar- beiten (Ausbaustufe „Motor- boot offen, Breite 2,50 m, Tief- gang 0,80 m)	183.755,00 €	183.755,00 €	183.755,00 €	- €
	<i>Informativ: Nassbagger- und Spülfeldarbeiten (Ausbaustufe „Motorkajütboot, Breite 5,50 m, Tiefgang 1,40 m)</i>	<i>1.289.925,00 €</i>	<i>1.289.925,00 €</i>	<i>1.289.925,00 €</i>	<i>- €</i>
A.1.5	Regelungs- und Ufersiche- rungsmaßnahmen, Sohlsiche- rungen	- €	- €	- €	- €
A.1.6	Spundwandarbeiten, Veranke- rungen	1.214.100,00 €	1.687.900,00 €	1.493.600,00 €	- €
A.1.7	Beton- und Stahlbetonarbeiten	814.190,00 €	1.426.000,00 €	1.116.500,00 €	20.000,00 €
A.1.8	Stahlbau einschl. Korrosions- schutz	905.600,00 €	915.600,00 €	905.600,00 €	3.600,00 €
A.1.9	Antriebs- und Steuerungstech- nik	1.440.000,00 €	1.440.000,00 €	1.440.000,00 €	- €
A.1.10	Ausstattungen und Ausrüstun- gen (wie Beleuchtungsanlagen usw.)	69.700,00 €	77.200,00 €	77.200,00 €	13.500,00 €

		Variante 0 Bestandssanierung	Variante 1 Bestandssanierung mit Stahlbetontrog	Variante 2 Stahlbetontrog mit optimierten Abmes- sungen	Variante 3 Verfüllung mit Boots- schleppe
A.1.11	Nachrichtentechnische Anlagen/Einrichtungen	- €	- €	- €	- €
A.1.12	Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege	- €	- €	- €	- €
A.1.13	Sonstige Bauleistungen	896.740,00 €	1.254.240,00 €	1.209.240,00 €	19.250,00 €
A.2	Gebäude des Außenbereichs	75.000,00 €	75.000,00 €	75.000,00 €	75.000,00 €
A.3	Schiffahrtszeichen	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	- €
B	Sonstige Bauausgaben	1.165.000,00 €	1.481.000,00 €	1.368.000,00 €	53.400,00 €
B.1	Grundlagen für die Bauausführung	41.000,00 €	51.000,00 €	48.000,00 €	1.900,00 €
B.2	Nach der Entwurfsgenehmigung von freiberuflich Tätigen auszuführende Bauleitungsaufgaben (Planungskosten)	664.000,00 €	848.000,00 €	779.000,00 €	30.200,00 €
B.3	Verfahren und Rechtsstreitigkeiten	40.000,00 €	52.000,00 €	47.000,00 €	1.800,00 €
B.4	Beweissicherungsmaßnahmen	26.000,00 €	33.000,00 €	31.000,00 €	1.200,00 €
B.5	Unterlagen der Bauausführung	225.000,00 €	287.000,00 €	264.000,00 €	10.300,00 €
B.6	Unterkünfte für den Baubevollmächtigten der WSV auf der Baustelle	35.000,00 €	44.000,00 €	41.000,00 €	1.600,00 €
B.7	Vermessungstechnische und kartographische Arbeiten	29.000,00 €	37.000,00 €	34.000,00 €	1.300,00 €
B.8	Schutzmaßnahmen	49.000,00 €	62.000,00 €	58.000,00 €	2.300,00 €
B.9	Betrieb und Unterhaltung der Anlagen bis zur Übernahme durch die Unterhaltung	6.000,00 €	7.000,00 €	7.000,00 €	300,00 €
B.10	Baubestandsunterlagen	26.000,00 €	32.000,00 €	31.000,00 €	1.300,00 €
B.11	Öffentlichkeitsarbeit	24.000,00 €	28.000,00 €	28.000,00 €	1.200,00 €
A+B	Gesamt	6.930.000,00 €	8.856.000,00 €	8.133.000,00 €	318.400,00 €

Tabelle 13: Bau- und Baunebenausgaben Variante 0, 1, 2 und 3

Die in der MBS in 2018 [1] untersuchten Varianten sind für einen direkten Vergleich der Bau- und Baunebenausgaben zu unterschiedlich. Die Kostensteigerung bei der inhaltlich vergleichbaren Variante 1 (Ersatzneubau von Kammer, Häupter und Toren) beruht im Wesentlichen neben der allgemeinen Preissteigerung auf einem geänderten Bauverfahren (Verbau mit verankerter Unterwasserbetonsohle) sowie einer präzisierten Massenermittlung.

7 Bewertung der Varianten

7.1 Umwelt- und Naturschutz

Die für die Schleuse maßgebliche Schutzkulisse ist in [1] ausführlich beschrieben. Die Oberwarnow zwischen Rostock und Eickhof liegt zum überwiegenden Teil in den zwei Natura-2000-Gebieten:

- FFH-Gebiet DE 2138-302 „Warnowtal mit kleinen Zuflüssen“
- Europäisches Vogelschutzgebiet DE 2137-401 „Warnowtal, Sternberger Seen und untere Mildenitz“

Beide Schutzgebiete umfassen jeweils das gesamte Flusstal südlich der Geinitzbrücke. Für das FFH-Gebiet DE 2138-302 „Warnowtal mit Zuflüssen“ liegt der bestätigte FFH-Managementplan vor, der gleichzeitig große Teile des Vogelschutzgebietes DE 2137-401 „Warnowtal, Sternberger Seen und untere Mildenitz“ umfasst. In ihrem Erhaltungszustand zu sichernde oder zu verbessernde „Zielobjekte“ sind:

- Lebensraumtypen sowie 14 Arten nach Anhang I und II der FFH-Richtlinie
- 21 Brutvogel- und 6 Zugvogelarten nach EU-Vogelschutzrichtlinie

Vorhaben mit einer zu erwartenden Auswirkung auf diese südlich der Geinitzbrücke gelegenen Schutzgebiete sind grundsätzlich auf ihre Verträglichkeit mit dem Schutzzweck und den Erhaltungszielen des Schutzgebiets (definiert über die o.g. „Zielobjekte“) zu überprüfen. Dies würde z.B. eine Personenschiffahrt mit Elektromotorschiffen zwischen Rostock und Schwaan betreffen, für die aber bisher keine Verträglichkeitsstudie gemäß des 2012 zwischen dem StALU MM und dem Landkreis Rostock abgestimmten Untersuchungsrahmens vorliegt.

Im Unterlauf der Schleuse schließt das Landschaftsschutzgebiet „Carbäkkniederung“ (L 148) an. Der Standort der Schleuse, obgleich nicht direkt in einem Schutzgebiet gelegen, hat damit wie in [5] ausgeführt den **Charakter einer „flussbegleitenden Grünfläche“ mit „biotopverbindender Wirkung“**.

Die Belange des Umwelt- und Naturschutzes werden maßgeblich von der Art und Auswirkung der touristischen Nutzung (siehe Abschnitt 7.4) beeinflusst. Die Bewertung der Varianten aus Sicht des Umwelt- und Naturschutzes wird daher auf Grundlage der Fragestellung nach einer negativen Auswirkung auf die angrenzenden Schutzgebiete durch eine Zunahme der touristischen Nutzung vorgenommen (Tabelle 15).

Im Rahmen dieser Machbarkeitsuntersuchung wird davon ausgegangen, dass der gegenwärtige Umfang der touristischen Nutzung durch Wassertouristen auf der Oberwarnow toleriert wird. Eine Zunahme wird als schädlich für die Belange des Umwelt- und Naturschutzes angesehen.

Hinsichtlich der Verbesserung der ökologischen Durchgängigkeit an der der Schleuse bieten die Varianten 0, 1 und 2 durch den Schleusenbetrieb leichte Vorteile gegenüber der Variante 3. Während durch die Verfüllung der Schleusenkammer in Variante 3 keine Fischwanderung möglich ist, könnten bei den Varianten 0, 1 und 2 wanderwillige Fische noch über die Schleusenkammer geleitet flussaufwärts bzw. flussabwärts wandern.

Hierbei ist aber zu beachten, dass für diese Schleusenvorgänge eine geeignete Steuerung der Schleusentore und Schütze benötigt wird, die durch eine in Selbstbedienung genutzte Schleuse (personalisiert gesteuert) nicht vorgesehen ist. Aufgrund der Nutzung als Selbstbedienungsschleuse, dazu vorrangig nur innerhalb der Saison und weniger im Frühjahr sowie Herbst, kann lediglich eine eingeschränkte Fischwanderung (in geringem Umfang oder gar nicht) über die Schleuse stattfinden. Eine ökologische Durchgängigkeit kann also auch in den Varianten 0, 1 und 2 nicht sichergestellt werden. Eine Schleuse stellt selbst keinen Ersatz für eine Fischaufstiegs- und Abstiegsanlage dar.

Der Bau einer zusätzlichen Fischtreppe in Variante 3 an gleicher Stelle wird aus Gründen des Denkmalschutzes und der schwierigen örtlichen Gegebenheiten sowie einer fehlenden externen benötigten Lockströmung als nicht machbar erachtet.

In Variante 3 muss die ökologische Durchgängigkeit daher allein über das Wehr und den Mühlenumfluter weiterhin in ausreichender Weise sichergestellt werden³.

Die Auswirkungen auf den Umwelt- und Naturschutz werden in Tabelle 15 für die verschiedenen Varianten gemäß den Grenzwerten von Tabelle 14 bewertet.

Punkte	Bewertung
1	Extrem negative Auswirkung auf die Belange des Umwelt- und Naturschutzes, nicht genehmigungsfähig.
5	Keine Auswirkungen auf die Belange des Umwelt- und Naturschutzes, neutral, weder negativ noch positiv.
10	Extrem positive Auswirkung auf die Belange des Umwelt- und Naturschutzes, umfängliche Verbesserung.

Tabelle 14: Umwelt- und Naturschutz - Bewertungsgrenzen

Umwelt- und Naturschutz	Variante 0 Bestands-sanierung	Variante 1 Bestands-sanierung mit Stahlbetontrog	Variante 2 Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen	Variante 3 Verfüllung mit Bootsschleppe	Begründung
Negative Auswirkungen auf Schutzgebiete, ausgewiesen nach Fauna-Flora-Habitate-Richtlinie (FFH-Gebiete) der Oberwarnow durch Zunahme touristischer Nutzung?	4	4	5	8	Die geringste Zunahme touristischer Nutzung ist in Variante 3 zu erwarten, da hier nur kleinere, mit Muskelkraft betriebene Boote umgesetzt werden können. Variante 0 erlaubt das Schleusen auch größerer Boote, die sich aber nur bis an die Grenze des FFH Gebiets bewegen dürfen.
Negative Auswirkungen auf Landschaftsschutzgebiete (LSG) der Unterwarnow durch Zunahme touristischer Nutzung?	4	4	5	8	Das LSG wird direkt durchfahren. Eine Zunahme der touristischen Nutzung in Richtung Unterwarnow ist bei den Varianten 0, 1 und 2 insbesondere durch die Anrainer der Oberwarnow zu erwarten.
Entspricht die Variante den Entwicklungszielen "durchgrüner Raum", "keine Beeinträchtigung der Fischotterwanderung", "Grüne Stadt", "Blickrichtung Unterwarnow"?	5	5	5	8	Variante 3 weist im Vergleich zu den übrigen Varianten die größere Grünfläche auf, die Freiflächen können attraktiver gestaltet werden. Die Fischotterwanderung wird nicht beeinträchtigt. Wassertouristen mit eigenen Booten können von hier aus in beide Flußrichtungen starten, oder auf einer Wasserwanderung pausieren und die Freianlagen nutzen. In keiner Variante lässt sich eine signifikante "Blickrichtung" festlegen.
Ergeben sich positive Auswirkungen hinsichtlich der ökologischen Durchgängigkeit?	3	3	3	0	Geringfügiger Vorteil der Varianten 0, 1 und 2 durch eine zeitweise ermöglichte Fischwanderung bei Schleusenbetrieb.
Summe	16	16	18	24	

Tabelle 15: Variantenbewertung - Umwelt- und Naturschutz

7.2 Hochwasser- und Trinkwasserschutz

Die Hochwassersicherheit muss gewährleistet sein. Die Anforderungen des **Hochwasserschutzes** werden durch alle Varianten vollständig erfüllt. Eine Fernsteuerung der elektromechanischen Antriebe der Hochwasserschutztoore in Variante 0, 1 und 2, ist als Vorteil gegenüber der mobilen Dammbalkenverschlüssen von Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe) zu

³ Siehe auch: [30] Landtag M-V, 6. Wahlperiode, Drucksache 6/5901, Antwort auf Anfrage, Punkt 8, Anstrich b): „Die Errichtung einer Fischaufstiegsanlage ist auch bei Verfüllung der Schleuse nicht vorgesehen.“

werten, die händisch durch Personal eingesetzt werden müssen. Allerdings wird dieser Vorteil durch die höheren Investitions- und Betriebskosten bei den anderen Varianten relativiert.

Hinsichtlich des **Trinkwasserschutzes** befindet sich die Bootsschleusenanlage in der Schutzzone II der Warnow, die Schutzzone I beginnt an der Geinitzbrücke. In Wasserschutzgebieten hat die Sicherung des Trinkwassers, der Schutz des Wassers vor Verunreinigungen, Vorrang vor allen anderen Nutzungen, bis hin zum vollständigen Verbot. Im Zusammenhang mit einer möglichen Reaktivierung der Schleuse ist insbesondere zu berücksichtigen, dass

1. in der Schutzzone II alle **Maßnahmen zu vermeiden sind, die den Zustrom von Besuchern fördern**, insbesondere sind hierzu keine baulichen oder Infrastruktureinrichtungen zu errichten und
2. in der **Schutzzone I jeglicher motorbetriebener Bootsverkehr verboten** ist.

Sowohl der Betrieb der Schleuse selbst als auch die Nutzung des Schleusengeländes darf zu keiner erheblichen Mehrfrequentierung der Schutzzone II führen. Die Errichtung zusätzlicher baulicher Anlagen ist unzulässig.

Das Befahren der Warnow mit motorbetriebenen Wasserfahrzeugen ist sowohl in der Schutzzone I auf dem Gebiet der Stadt Rostock (Beschlusses des Bezirkstages für den ehemaligen Bezirk Rostock, 1980) als auch in der Schutzzone I und II bis zur Einmündung des Huckstorfer Baches auf dem Gebiet des Landkreises Rostock (Beschluss des Bezirkstages für den ehemaligen Bezirk Schwerin, 1982) verboten. Zulässig bleibt das Befahren mit nicht motorisierten Wasserfahrzeugen (Gemeingebrauch).

Der motorbetriebene Bootsverkehr ist in der Schutzzone II in der Stadt Rostock nicht verboten, da es sich um einen Teil der BWaStr handelt. Es gilt gleichwohl der Grundsatz, dass jeglicher weiterer Zustrom von Besuchern zu vermeiden ist.

Eine Verschmutzung der Gewässerzone II zwischen Schleuse und Geinitzbrücke durch motorbetriebene Sportboote kann zudem nicht vollständig von der Hand gewiesen werden. Es besteht das Restrisiko einer Verschmutzung durch

- Betrieb (mangelhafte Wartung der Bootsmotoren und -antriebe, Betankung),
- Gesunkenes Boot (Treibstoff, Schmierstoff, Bilgenwasser) und
- Bootsreinigung (Reinigungsmittel, Farbreste).

Da die Gewässerzone I unmittelbar an die vorhandenen Bootsliegplätze vor der Geinitzbrücke anschließt, kann eine Verunreinigung des Gewässers und damit eine Beeinträchtigung der Trinkwasserversorgung nicht vollständig ausgeschlossen werden. Nur wenn wie in Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe) motorbetriebene Sportboote nicht mehr in diesen Gewässerabschnitt einfahren können, kann dieses Risiko vermieden werden.

Eine Veränderung der gegenwärtigen Schutzkulisse ist mittelfristig nicht zu erwarten. Die Planung einer Umstellung der Trinkwasserversorgung auf Grundwasser befindet sich noch in einem sehr frühen konzeptionellen Stadium [22]. Solange für die öffentliche Trinkwasserversorgung der Stadt Rostock und ihren Randgemeinden keine gleichwertige, alternative Rohwasserquelle zur Oberwarnow erschlossen werden kann, werden die oben erwähnten Restriktionen des Trinkwasserschutzes auf und an der Oberwarnow Bestand haben werden.

Durch den Betrieb der Schleuse ist sicher zu stellen, dass zum Schutz des Trinkwassers bei erhöhten Wasserständen kein Salzwasser aus der Unterwarnow in die Oberwarnow gelangt. Ein Schleusenbetrieb ist daher grundsätzlich nur möglich, wenn der Oberwasserspiegel mindestens 8 cm über dem Unterwasserspiegel liegt. Andernfalls darf keine Schleusung erfolgen.

Durch den zu erwartenden Anstieg des Meerwasserspiegels (siehe Abschnitt 4.4) ist ein Schleusenbetrieb bereits zur Mitte des Jahrhunderts daher nur noch eingeschränkt möglich. Die Auswirkungen auf den Hochwasser- und Trinkwasserschutz werden in Tabelle 17 für die verschiedenen Varianten gemäß den Grenzwerten von Tabelle 16 bewertet.

Punkte	Bewertung
1	Extrem negative Auswirkung auf die Belange des Hochwasser- und Trinkwasserschutzes, nicht genehmigungsfähig.
5	Keine Auswirkungen auf die Belange des Hochwasser- und Trinkwasserschutzes, neutral, weder negativ noch positiv.
10	Extrem positive Auswirkung auf die Belange des Hochwasser- und Trinkwasserschutzes, umfängliche Verbesserung.

Tabelle 16: Hochwasser- und Trinkwasserschutz - Bewertungsgrenzen

Hochwasserschutz	Variante 0 Bestands-sanierung	Variante 1 Bestands-sanierung mit Stahlbetontrog	Variante 2 Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen	Variante 3 Verfüllung mit Bootschleppe	Begründung
Gewährleistet die Variante den geforderten Hochwasserschutz?	9	9	9	9	Alle Varianten erfüllen die Anforderungen in gleicher Weise.
Trinkwasserschutz	Variante 0 Bestands-sanierung	Variante 1 Bestands-sanierung mit Stahlbetontrog	Variante 2 Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen	Variante 3 Verfüllung mit Bootschleppe	Begründung
Welche Variante vermeidet Maßnahmen am besten, welche den Zustrom von Besuchern (hier: Wassertouristen auf der Oberwarnow) fördern?	4	4	5	8	In Variante 0, 1 und 2 können zusätzliche Bootstypen passieren, die in Variante 3 ausgeschlossen sind. Deshalb wird ein höherer Zustrom erwartet. Variante 2 wird aufgrund der geringeren Nutzlänge der Schleuse etwas besser als Variante 0 und 1 bewertet.
Welche Variante weist das geringste Risiko einer Gewässerverunreinigung durch motorgetriebene Sportboote auf?	3	3	3	8	Nur wenn wie in Variante 3 motorbetriebene Sportboote nicht mehr in den Gewässerabschnitt zwischen Schleuse und Geinitzbrücke einfahren können, kann das Risiko einer Gewässerverunreinigung (z.B. durch Havarie) vermieden werden.
Summe	16	16	17	25	

Tabelle 17: Variantenbewertung - Trinkwasserschutz

7.3 Denkmalschutz

Die Bootsschleusenanlage Rostock ist ein Denkmal im Sinne des Denkmalschutzgesetzes Mecklenburg-Vorpommern (DSchG M-V). Die Vorschriften dieses Gesetzes sind bei allen Maßnahmen zu beachten. Für die Erhaltung des Denkmals ist der Eigentümer verantwortlich (§ 6 Absatz 1 DSchG M-V).

In [3] wird aus denkmalpflegerischer Sicht angeregt, hinsichtlich der zu wählenden Sanierungsvariante „*einen Kompromiss zu finden, der sowohl die technische Funktion einer Schleusenanlage nachvollziehbar gestaltet sowie so viel wie möglich der originalen Struktur und Substanz erhält*“. Es wird darauf hingewiesen, dass bei einer Verfüllung die ursprüngliche Funktion nicht mehr nachvollziehbar ist, und die verbleibenden historischen Reste der Kammerwände wie „Ruinenreste“ anmuten.

Damit sind die Handlungsmaximen aus Sicht der Pflege und des Erhalts der Schleuse als technisches Denkmal umrissen (siehe auch [25]): Die Erhaltung der historischen Substanz hat

bei Eingriffen in den Bestand Vorrang. Ziel ist, dem Zerfall der Denkmalsubstanz entgegenzuwirken, ohne sie dabei wesentlich zu verändern. Entscheidend ist der Erhalt des Denkmals als Zeugnis der historischen Entwicklung, was nicht notwendigerweise die Wiederbelebung der ursprünglichen Funktion voraussetzt.

Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsansprüche kann dieser Grundsatz bei den verschiedenen Varianten nicht gleichwertig erfüllt werden. Eine auf die Denkmalsubstanz abgestimmte Nutzung kann dem Erhalt des Denkmals zwar zuträglich sein, allerdings sind gerade hier (Variante 0, 1 und 2) die Eingriffe in die Originalsubstanz deutlich größer als bei der „unauthentischen“ Nutzung als Bootsschleppe (Variante 3).

Den größten Substanzerhalt bietet Variante 3, wenngleich ein Teil der Bausubstanz durch die Umnutzung zur Bootsschleppe für den Besucher dann nicht mehr sicht- und deutbar ist, da sie durch den Dammkörper verdeckt wird. Dies kann durch entsprechendes Anschauungsmaterial vor Ort in gewissem Umfang kompensiert und so dennoch erlebbar gemacht werden. Die Auswirkungen auf den Denkmalschutz werden in Tabelle 19 für die verschiedenen Varianten gemäß den Grenzwerten von Tabelle 18 bewertet.

Die in dieser Machbarkeitsuntersuchung vorgeschlagenen Varianten 0, 1, 2 und 3 werden in [31] in diesem Sinne bewertet: *„Aus denkmalpflegerischer Sicht stellt die Variante 0 die beste Lösung dar in der Verbindung von Funktionstüchtigkeit und Erhalt historischer Bausubstanz. (...) Variante 3 wäre akzeptabel, da hierbei ein Großteil der ursprünglichen Anlage erhalten bleibt.*

Punkte	Bewertung
1	Die Anforderungen des Denkmalschutzes werden in keiner Weise berücksichtigt, nicht genehmigungsfähig.
5	Die Anforderungen des Denkmalschutzes werden in ausreichender Weise berücksichtigt.
10	Die Anforderungen des Denkmalschutzes werden in herausragender Weise berücksichtigt.

Tabelle 18: Denkmalschutz - Bewertungsgrenzen

Denkmalschutz	Variante 0 Bestands-sanierung	Variante 1 Bestands-sanierung mit Stahlbetontrog	Variante 2 Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen	Variante 3 Verfüllung mit Bootsschleppe	Begründung
Welche Variante ermöglicht den größten Substanzerhalt?	5	4	4	8	In Variante 3 bleibt die gesamte Bausubstanz der Schleusenammer erhalten, während für Variante 0 ca. ein Drittel, und für die Varianten 1 und 2 ca. zwei Drittel der Schleuse unter Verlust der originalen Bausubstanz neu zu errichten sind.
Bei welcher Variante wird die Authentizität der Anlage am besten bewahrt?	8	6	7	5	Die Varianten 0, 1 und 2 ermöglichen eine für das Denkmal authentische Nutzung, die aber auch durch die Einstellung des Frachtverkehrs und des Betriebens der Wassermühlen nicht mehr hundertprozentig historisch ist. Bei Variante 3 ist dies nur durch zus. Erläuterungen vor Ort (z.B. mit Schautafeln) möglich.
Summe	13	10	11	13	

Tabelle 19: Variantenbewertung - Denkmalschutz

7.4 Art und Auswirkung der touristischen Nutzung

Eine Zunahme der touristischen Nutzung durch Wassertouristen auf der Oberwarnow ist aufgrund der Belange des Umwelt- und Naturschutzes nicht erwünscht. Dies wurde in den Stellungnahmen zur Machbarkeitsstudie von 2018 durch die zuständigen Behörden deutlich gemacht ([5], [6]).

Das Entwicklungsziel für den Raum der Bootsschleuse [5] sollte ein „*durchgrünter Raum*“ sein, „*der die vorhandene Fischotterwanderung nicht beeinträchtigt*“, und Rostock als „Grüne Stadt“ mit „Blickrichtung auf die Unterwarnow“ attraktiv und erlebbar macht.

Dies betrifft auch die touristische Schwerpunktsetzung für Paddler und Ruderer: „*Alle Entwicklungsszenarien sind grundsätzlich unter dem Blickwinkel zu betrachten, dass eine Entwicklung des Tourismus in südlicher Richtung auf der Oberwarnow ausgeschlossen ist*“.

Für motorbetriebene Boote ist das Revier zwischen Schleuse, Geinitzbrücke und Mühlendammwehr aus touristischer Sicht zu klein. Es ist lediglich für die Anrainer mit bestehenden Liegeplätzen von Interesse, für die ohne eine Schleuse die Einfahrt in die Unterwarnow nicht möglich ist.

Die nördlich der Geinitzbrücke vorhandene Uferbebauung (Abbildung 45) liegt unmittelbar an der Grenze des FFH Gebiets „Warnowtal mit Zuflüssen“ (DE2138-302). Der FFH-Managementplans [9] führt hierzu aus:

„An den Ufern der Warnow findet sich eine Vielzahl von Bootsstegen und Bootshäusern. Bisher konnte keine Verschlechterung der Erhaltungszustände von LRT oder Arten durch diese Freizeitnutzung ermittelt werden. Allerdings führt diese Nutzung zum einen zu einem partiellen Verbau der Ufer, zum anderen sind Störungen durch Lärmemissionen anzunehmen. Damit wird sowohl das Fließgewässer (LRT 3260) als auch störungsempfindliche Arten (Fischotter, Biber, Vögel) wahrscheinlich beeinträchtigt, wenn auch nicht erheblich. Um einen günstigen Erhaltungszustand der LRT und Arten jedoch dauerhaft zu gewährleisten, sollte das Ausmaß der Freizeitnutzung in jedem Fall beschränkt und im Vergleich zum aktuellen Zustand nicht ausgeweitet werden.“



Abbildung 45: Uferbebauung südliche der Mühlendammwehrlücke vor der Geinitzbrücke

Die Verordnung über das innerhalb des FFH Gebiets gelegene Naturschutzgebiet (N224 „Unteres Warnowland“ [20] verbietet in § 4 das Anlegen von Straßen, Wegen und Plätzen jeder Art sowie die Errichtung baulicher Anlagen jeder Art, auch wenn Sie keiner Baugenehmigung bedürfen. Auch baden, lagern, zelten und lärmern etc. sind verboten. Somit ist auch hier der Errichtung jeglicher touristischen Infrastruktur innerhalb der Grenzen des Naturschutzgebiets (Rostock-Schwaan) ein Riegel vorgeschoben.

Hauptzielgruppe einer touristischen Nutzung ist daher der landseitige Tourist mit Interesse an der Schleusenanlage als technischem Denkmal und einer damit verbundenen touristischen Infrastruktur. Auch für Paddler und Ruderer mit dem Ziel Unterwarnow ergeben sich Entwicklungsperspektiven. Ein Potential für Fahrradtourismus, wie in der Machbarkeitsstudie von 2018 vorgeschlagen [1], wurde in einer Stellungnahme der Tourismuszentrale der Stadt Rostock nicht gesehen [7].

Im Rahmen der oben beschriebenen, eingeschränkten Entwicklungsmöglichkeiten sind die verschiedenen Varianten dahingehend zu beurteilen, inwiefern sie einer touristischen Entwicklung unter der der Prämisse einer sanften, sauberen, geräuscharmen und vom Umfang her kontrollierten Bootsschiffahrt in den geschützten Bereichen der Ober- und Unterwarnow gerecht werden. Die Auswirkungen auf die touristische Nutzung werden in Tabelle 21 für die verschiedenen Varianten gemäß den Grenzwerten von Tabelle 20 bewertet.

Punkte	Bewertung
1	Extrem negative Auswirkung durch touristische Nutzung, nicht genehmigungsfähig.
5	Keine Auswirkung durch touristische Nutzung, neutral, weder negativ noch positiv.
10	Extrem positive Auswirkung durch touristische Nutzung, umfangreiche Verbesserung.

Tabelle 20: Touristische Nutzung - Bewertungsgrenzen

Art und Auswirkung der touristischen Nutzung	Variante 0 Bestands-sanierung	Variante 1 Bestands-sanierung mit Stahlbetontrog	Variante 2 Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen	Variante 3 Verfüllung mit Bootsschleppe	Begründung
Wird durch die Variante eine (weitere) touristische Entwicklung in südlicher Richtung der Oberwarnow ausgeschlossen?	4	4	4	5	Die Varianten 0, 1 und 2 ermöglichen ein höheres Verkehrsaufkommen als Variante 3, sowohl mit kleinen als auch größeren Bootsklassen. Motorgetriebene Boote können allerdings nur bis zur Geinitzbrücke fahren. Eine weitere touristische Entwicklung in Richtung Oberwarnow lässt sich mit keiner Variante ausschließen.
Wird die Hauptzielgruppe des landseitigen Touristen mit Interesse an Schleusenanlagen als technischem Denkmal angesprochen?	8	7	7	4	Durch einen funktionierenden Schleusenbetrieb werden landseitige Touristen mit Interesse an Schleusenanlagen mit den Varianten 0, 1 und 2 besser angesprochen als mit Variante 3.
Summe	12	11	11	9	

Tabelle 21: Variantenbewertung - Art und Auswirkung der touristischen Nutzung

7.5 Betrieb und Unterhaltung

Die Bootsschleuse wird in den Varianten 0, 1 und 2 für einen Betrieb durch Selbstbedienung ausgelegt. Daher ist kein weiteres Bedienpersonal vorzuhalten. Bei einer Übernahme der Schleuse und zu nutzender Verkehrsflächen durch die Stadt Rostock gehen sowohl die Verkehrssicherungs- als auch die Unterhaltungspflicht an die Stadt Rostock über.

Als Verkehrssicherungspflichtiger müssen durch die Stadt Rostock alle notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen getroffen werden, um eine Schädigung anderer möglichst zu vermeiden. In allen Varianten sind neben der Unterhaltung der eigentlichen Bauwerksanlage einschließlich zugehöriger Anlagenteile auch die genutzten Liegenschaften für Parkflächen, Grünbereiche, aber auch neu aufgestellte WCs für Wasserwanderer regelmäßig zu pflegen und zu reinigen.

Die Betriebsbereitschaft der Hochwasserschutztoressen muss durch die Stadt Rostock jederzeit gegeben sein und ist dementsprechend an einer dafür zuständigen Stelle zu überwachen. Bei Wahl eines elektromechanischen Antriebs können die Hochwasserschutztoressen ferngesteuert geschlossen werden. In Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe) werden die Dammbalken der mobilen Hochwasserschutzwand bei Bedarf händisch eingesetzt. Aufgrund der relativen Seltenheit von relevanten Hochwasserereignissen werden Kosten hierfür vernachlässigt.

Die Varianten 0, 1 und 2 sind in der Unterhaltung aufgrund des Wartungsaufwands und unvermeidlichen Verschleißes der steuerungstechnischen und mechanischen Komponenten für die Schleusenverschlüsse (Tore, Antriebe, Revisionsverschlüsse) deutlich aufwendiger als Variante 3.

Zu den Unterhaltungsaufgaben kommt eine regelmäßige Bauwerksinspektion der Schleusenanlage, welche die Prüfung, die Überwachung und die Besichtigung umfasst.

Eine Bauwerksprüfung beurteilt dabei den Zustand der Bauwerke hinsichtlich der Tragfähigkeit und der Gebrauchstauglichkeit, soweit dies für die Sicherheit und Ordnung der Anlage und deren Verkehrssicherheit erforderlich ist. Diese alle 6 Jahre mit erhöhten Kosten verbundene durchzuführende Bauwerksprüfung ist eine eingehende Überprüfung der Anlagenteile, auch der schwer zugänglichen, dieses Bauwerkes durch sachkundiges Ingenieurpersonal unter Anwendung aufwendiger technischer Hilfsmittel. Zur Durchführung dieser Prüfung wird es dann in den Varianten 0, 1 und 2 erforderlich sein, die Schleuse vollständig trocken zu legen und zu reinigen. Diese dafür zusätzlich entstehenden Kosten werden hier in der Kostenabschätzung aber noch nicht mit ausgewiesen.

Die Betriebs- und Unterhaltungskosten pro Jahr lassen sich anteilig zu den Bauausgaben (siehe Abschnitt 6) abschätzen. Bei Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe) berücksichtigen die Betriebskosten im Wesentlichen nur die Reinigung der öffentlichen Flächen und der Schwimmstege.

	Betrieb und Unterhaltung	Variante 0 Bestandssanierung (pro Jahr)	Variante 1 Bestandssanierung mit Stahlbetontrog (pro Jahr)	Variante 2 Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen (pro Jahr)	Variante 3 Verfüllung mit Bootsschleppe (pro Jahr)
C	Betriebskosten	6.000,00 €	7.000,00 €	7.000,00 €	3.000,00 €
D	Unterhaltungskosten (1% der Bauausgaben)	<u>58.000,00 €</u>	<u>74.000,00 €</u>	<u>67.650,00 €</u>	<u>3.000,00 €</u>
C+D		64.000,00 €	81.000,00 €	74.650,00 €	6.000,00 €

Tabelle 22: Variantenbewertung - Abschätzung der Betriebs- und Unterhaltungskosten

In der Abschätzung der Unterhaltungskosten finden die in der Haushaltsmittelbedarfsabschätzung nur informativ genannten Ausgaben für Nassbagger- und Spülfeldarbeiten in den Zufahrten im Ober- und Unterwasser vorerst keine weitere Berücksichtigung. Diese Ausgaben werden sich ergeben und sind einzuplanen, wenn die Schleuse mit der Ausbaustufe Motorkajütboot und dem dann erforderlichen Tiefgang ausgelegt wird.

Die Höhe der Betriebskosten wird in Tabelle 24 für die verschiedenen Varianten gemäß den Grenzwerten von Tabelle 23 bewertet.

Punkte	Bewertung
1	Betrieb und Unterhalt im Vergleich am teuersten.
10	Betrieb und Unterhalt im Vergleich am günstigsten.

Tabelle 23: Betrieb und Unterhaltung - Bewertungsgrenzen

Betrieb und Unterhaltung	Variante 0 Bestandssanierung	Variante 1 Bestandssanierung mit Stahlbetontrog	Variante 2 Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen	Variante 3 Verfüllung mit Bootsschleppe	Begründung
Welche Variante ist mit den geringsten Betriebskosten verbunden?	5	4	4	9	Im Vergleich zu Variante 0, 1 und 2 verursacht Variante 3 außer der Pflege und Reinigung der öffentlich genutzten Bereiche keine nennenswerten Betriebskosten.

Betrieb und Unterhaltung	Variante 0 Bestands-sanierung	Variante 1 Bestands-sanierung mit Stahlbetontrog	Variante 2 Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen	Variante 3 Verfüllung mit Bootsschleppe	Begründung
Welche Variante ist mit den geringsten Unterhaltungskosten verbunden?	1	1	1	9	Die Varianten 0, 1 und 2 sind in der Unterhaltung aufgrund des Wartungsaufwands und unvermeidlichen Verschleißes der steuerungstechnischen und mechanischen Komponenten für die Schleusenverschlüsse deutlich aufwendiger als Variante 3. Auch müssen bei den Varianten 0, 1, 2 regelmäßige Bauwerksprüfungen durchgeführt werden, die mit einer Trockenlegung und Reinigungsarbeiten verbunden sind. Bei Variante 3 sind im Wesentlichen nur die Schwimmstege zu unterhalten.
Summe	6	5	5	18	

Tabelle 24: Variantenbewertung - Betrieb und Unterhaltung

7.6 Technischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Machbarkeit

7.6.1 Technische Machbarkeit

Die Varianten 0, 1 und 2 sind technisch deutlich aufwendiger zu realisieren als Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe), die inzwischen (bis auf eine Umgestaltung der Freianlagen) vollständig umgesetzt ist. Insbesondere durch die erforderlichen Unterhaltungsbaggerungen, die Baugrubensicherung und die Tiefgründung mit Unterwasserbetonsohle beinhalten die Varianten 0, 1 und 2 anspruchsvolle ingenieurtechnische Aufgaben sowie Anforderungen an technische Verfahren und Vorgehensweisen für die und bei der Bauausführung.

Die technische Machbarkeit wird in Tabelle 26 für die verschiedenen Varianten gemäß den Grenzwerten von Tabelle 25 bewertet.

Punkte	Bewertung
1	Technisch sehr aufwendig umzusetzen.
5	Durchschnittliche Anforderung an die technische Machbarkeit.
10	Technisch einfach umzusetzen.

Tabelle 25: Technische Machbarkeit - Bewertungsgrenzen

Technische Machbarkeit	Variante 0 Bestands-sanierung	Variante 1 Bestands-sanierung mit Stahlbetontrog	Variante 2 Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen	Variante 3 Verfüllung mit Bootsschleppe	Begründung
Welche Variante ist technisch am unaufwändigsten herzustellen?	3	4	4	9	Variante 0, 1 und 2 sind deutlich komplizierter in der technischen Umsetzung als Variante 3.
Summe	3	4	4	9	

Tabelle 26: Variantenbewertung - Technische Machbarkeit

7.6.2 Rechtliche Machbarkeit

Räumlich-gegenständliche Änderungen des Bestandes der BinWaStr des Bundes erfordern ein zweistufiges Verfahren der Bestandsänderung nach § 2 WaStrG, das im ersten Schritt eine Vereinbarung zwischen dem Bund, dem territorial zuständigen Land und (falls die öffentlich-rechtliche Sachherrschaft und das Eigentum nicht in einer Hand liegen) dem bisherigen oder künftigen Eigentümer sowie im zweiten Schritt grundsätzlich ein Bundesgesetz erfordert.

Aufgrund der gesetzlichen Ermächtigung kann bei Gewässern oder Gewässerstrecken mit nur örtlicher Bedeutung das Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen die Bestandsänderung - statt durch Gesetz - durch Rechtsverordnung bewirken (§ 2 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 2 WaStrG) [27].

Bei einer Übertragung und Entwidmung der Schleusenanlage und erforderliche Abschnitte der BinWaStr Warnow für die Anlagenteile - Schleusenvorhöfen im Ober- und Unterwasser - an die Stadt Rostock würde das wasserwegerechtliche Verwaltungs- und Unterhaltungsregime des Bundes dem wasserwirtschaftlichen Regime des territorial zuständigen, wasserwirtschaftlich verantwortlichen Landes (hier: Mecklenburg-Vorpommern) weichen. Dies würde z.B. auch die Erhaltung der Schiffbarkeit betreffen (§ 39 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 WHG).

Sofern eine Bestandsänderung auf der Basis einer Vereinbarung zwischen dem Bund und dem betreffenden Land gem. § 2 WaStrG zustande kommt, verliert das betroffene Gewässer, in diesem Fall Abschnitte der BinWaStr, seinen rechtlichen Status als BWaStr. Danach kann eine wesentliche Umgestaltung dieses Gewässers nicht mehr durch eine Planfeststellung oder Plangenehmigung nach den §§ 12 und 14 ff. WaStrG, sondern nur noch durch eine wasserwirtschaftsrechtliche Planfeststellung oder Plangenehmigung nach den §§ 68 ff. WHG und den ergänzenden Vorschriften des jeweiligen Landeswassergesetzes erfolgen.

Genehmigungsrechtlich ist bei den Varianten 0, 1 und 2 zu Bedenken, das der Umgang mit Sedimenten bei den erforderlichen Nassbaggerarbeiten eine Reihe von rechtlichen Instrumenten berührt, die bei der Beurteilung von umweltrelevanten Auswirkungen zu berücksichtigen sind. Dies sind v.a. die FFH-Richtlinie zum Erhalt der biologischen Vielfalt, die EG-Wasserrahmenrichtlinie zum Schutz der Gewässer (Grundwasser und Oberflächengewässer) und die Übergangsbestimmungen zum Umgang sowie die Handlungsanweisung für den Umgang mit Baggerngut.

Bezüglich Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe) ist aufgrund einer dann dauerhaften Stilllegung der Schleuse ggf. eine Umweltverträglichkeitsprüfung als Bestandteil eines Genehmigungsverfahrens erforderlich⁴.

Die Übertragung und Umwidmung werden durchaus als machbar angesehen, zur Einschätzung weiterer rechtlicher Konsequenzen für Land und Stadt wird ggf. ein gesondertes Rechtsgutachten empfohlen. Auch der genaue Umfang der zu übertragenden Land- und Wasserflächen wäre mit der WSV noch abzustimmen. So ist nach gegenwärtiger Auffassung der WSV bei einer Übernahme der Schleuse der Schleusenkanal im Ober- und Unterlauf als Teil der Hauptstrecke der BinWaStr für die WSV ebenfalls entbehrlich.

Die rechtliche Machbarkeit wird in Tabelle 28 für die verschiedenen Varianten gemäß den Grenzwerten von Tabelle 27 bewertet.

Punkte	Bewertung
1	Große rechtliche Schwierigkeiten zu erwarten.
10	Keinerlei rechtlichen Schwierigkeiten zu erwarten.

Tabelle 27: Rechtliche Machbarkeit - Bewertungsgrenzen

⁴ Siehe auch: [30] Landtag M-V, 6. Wahlperiode, Drucksache 6/5901, Antwort auf Anfrage, Punkt 7: „Die zuständige Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, vertreten durch das WSA Stralsund, hat zu dieser Frage mitgeteilt, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung entbehrlich sei, weil die Schleuse mit der geplanten Verfüllung nicht dauerhaft stillgelegt werde.“

Rechtliche Machbarkeit	Variante 0 Bestands- sanierung	Variante 1 Bestands- sanierung mit Stahl- betontrog	Variante 2 Stahlbeton- trog mit op- timierten Abmessun- gen	Variante 3 Verfüllung mit Boots- schleppe	Begründung
Bei welcher Variante sind die geringsten rechtlichen Schwierigkeiten zu erwarten?	4	4	4	7	Im Vergleich zu Variante 0, 1 und 2 sind bei Variante 3 deutlich geringere rechtliche Schwierigkeiten zu erwarten.
Summe	4	4	4	7	

Tabelle 28: Variantenbewertung - Rechtliche Machbarkeit

7.6.3 Wirtschaftliche Machbarkeit

7.6.3.1 Bau- und sonstige Bauausgaben

Nennenswerte Umsätze/Wertschöpfungen oder fiskalische Effekte sind in keiner Variante vorhanden, weshalb die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung auf einen Vergleich der Bau- und sonstigen Bauausgaben beschränkt wird.

Auf Grundlage der Haushaltsmittelbedarfsabschätzung (siehe Abschnitt 6) ergibt sich der in Tabelle 29 dargestellte Investitionsbedarf für die verschiedenen Varianten.

		Variante 0 Bestandssanierung	Variante 1 Bestandssanierung mit Stahlbetontrog	Variante 2 Stahlbetontrog mit optimierten Abmes- sungen	Variante 3 Verfüllung mit Boots- schleppe
A	Bauausgaben	5.765.000,00 €	7.375.000,00 €	6.765.000,00 €	265.000,00 €
B	Sonstige Bauausgaben	<u>1.165.000,00 €</u>	<u>1.481.000,00 €</u>	<u>1.368.000,00 €</u>	<u>53.400,00 €</u>
	Gesamtausgaben	6.930.000,00 €	8.856.000,00 €	8.133.000,00 €	318.400,00 €

Tabelle 29: Variantenvergleich - Bau- und sonstige Bauausgaben

7.6.3.2 Finanzierung/Förderung

Im Bundeshaushaltsplan 2021 [28] sieht der Einzelplan 12 des BMVI im Kapitel 1203 „Bundeswasserstraßen“, Haushaltsvermerk, Nr.12, vor:

Im Zuge der Abgabe und Übertragung von bundeseigenen Wasserstraßenabschnitten und -anlagen an Länder, Landkreise und Kommunen (...) können Ablösungen oder einmalige Finanzierungsbeiträge (...) gezahlt werden, auch wenn für solche Erhaltungsinvestitionen kein Wirtschaftlichkeitsnachweis erbracht werden kann. Der Finanzierungsbetrag darf maximal die Hälfte der Gesamtinvestitionssumme betragen. Die Kosten für Gutachten und Untersuchungen können auch dann vollständig übernommen werden, wenn eine Übernahme nicht erfolgt, diese aber für die Übernahmeverhandlungen notwendig waren. Dies gilt ausschließlich für (...) die Schleuse am Mühlendamm in Rostock (...).

Im Rahmen dieser Untersuchung wird davon ausgegangen, dass auch in dem kommenden Haushaltsplan des BMVI ein gleichlautender Haushaltsvermerk enthalten ist. Bei einem Übereinkommen hinsichtlich einer Übertragung der Schleuse, werden zwischen den Vertragsparteien Stadt und Bund möglicherweise auch dem Land die miteinander korrespondierenden Willenserklärungen zu Vertragsinhalten und Vertragsbestandteile, insbesondere der Finanzierungsbeteiligung, in einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung besiegelt.

In der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für den Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur“ [26] können für den Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur

- zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen,
- zur regionalpolitischen Flankierung von Strukturproblemen und
- zur Unterstützung von regionalen Aktivitäten, soweit sie unmittelbar für die Entwicklung der regionalen Wirtschaft erforderlich sind,

Zuwendungen für ([26], Abschnitt 2.3) die Errichtung, Modernisierung und Erweiterung öffentlicher Einrichtungen des Tourismus sowie die Geländeerschließung für den Tourismus wie

- unentgeltliche Park- und Rastplätze,
- öffentliche Toiletten,
- Bootsanlegestellen und Wasserwanderrastplätze

gewährt werden. Zuwendungen können außerdem ([26], Abschnitt 2.14) für

- Planungs- und Beratungsleistungen zur Vorbereitung und Durchführung zuwendungsfähiger Infrastrukturvorhaben (nicht zuwendungsfähig ist die Bauleitplanung)

gewährt werden.

Förderfähig sind ausschließlich diejenigen "Fördergegenstände", die in den Förderprogrammen und den aus ihnen benannten Förderrichtlinien benannt sind. Grundlegende Informationen zu Förderkonditionen in den Förderrichtlinien sind dabei unbedingt zu beachten. Es könnte ein Förderantrag zur Infrastrukturrichtlinie im Rahmen der in der Richtlinie benannten Zuwendungsvoraussetzungen vor Vorhabensbeginn gestellt werden. Die Förderrichtlinie definiert dabei Rahmenbedingungen für eine Förderung. Eine Rechtsgrundlage für die Vergabe / Gewährung einer Zuwendung gibt es nicht. Der Antragssteller / Zuwendungsempfänger hat keinen Rechtsanspruch auf eine Zuwendung. Eine Zuwendung wird vom Zuwendungsgeber freiwillig vergeben, wenn das Vorhaben für ihn von besonderem Interesse ist und eine Förderwürdigkeit eingeschätzt wird. Voraussetzung für die Gewährung von Zuwendungen ist die Genehmigung des Vorhabens.

Wenn für das Vorhaben eine Genehmigung vorliegt, können nach baufachlicher und wirtschaftlicher Prüfung die zuwendungsfähigen (förderfähigen anrechenbaren) Kosten der geplanten Maßnahme ermittelt werden.

Aus heutiger Sicht werden folgende Ausgaben (zu den Genehmigungsrisiken siehe Abschnitt 7.8.1) als förderfähig eingeschätzt:

Variante	[26], Abschnitt 2.3 Errichtung, Modernisierung und Erweiterung öffentlicher Einrichtungen des Tourismus sowie die Geländeerschließung für den Tourismus	Quote	[26], Abschnitt 2.14 Planungs- und Beratungsleistungen zur Vorbereitung und Durchführung zuwendungsfähiger Infrastrukturvorhaben	Quote
Variante 0 Instandsetzung	Geländeerschließung (hier: WC)	60 %	Geländeerschließung zuwendungsfähig	60 %
	Errichtung, Modernisierung und Erweiterung der Schleuse (Instandsetzungsvorhaben, Erhalt Einzeldenkmal)	0%	Errichtung, Modernisierung und Erweiterung der Schleuse nicht zuwendungsfähig	0 %
Variante 1 Bestandssanierung mit Stahlbetontrog	Geländeerschließung (hier: WC)	60 %	Errichtung, Modernisierung und Erweiterung der Schleuse zuwendungsfähig	60 %
	Errichtung, Modernisierung und Erweiterung der Schleuse (Investitionsvorhaben für Ausbau Infrastruktur)	60 %	Errichtung, Modernisierung und Erweiterung der Schleuse zuwendungsfähig	60 %

Variante	[26], Abschnitt 2.3 Errichtung, Modernisierung und Erweiterung öffentlicher Einrichtungen des Tourismus sowie die Geländerschließung für den Tourismus	Quote	[26], Abschnitt 2.14 Planungs- und Beratungsleistungen zur Vorbereitung und Durchführung zuwendungsfähiger Infrastrukturvorhaben	Quote
Variante 2 Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen	Geländerschließung (hier: WC)	60 %	Errichtung, Modernisierung und Erweiterung der Schleuse zuwendungsfähig	60 %
	Errichtung, Modernisierung und Erweiterung der Schleuse (Investitionsvorhaben für Ausbau Infrastruktur)	60 %	Errichtung, Modernisierung und Erweiterung der Schleuse zuwendungsfähig	60 %
Variante 3 - Verfüllung mit Bootsschlepe	Geländerschließung (hier: WC und Freianlagengestaltung)	60 %	Errichtung, Modernisierung und Erweiterung der Schleuse zuwendungsfähig	60 %
	Keine Maßnahmen an der Schleuse erforderlich	0 %	Keine Planung erforderlich	0 %

Tabelle 30: Einschätzung der Förderfähigkeit

Mit den in Tabelle 30 angegebenen Förderquoten sowie der Annahme einer Förderung durch den BMVI Haushalt von 50% lassen sich die in Tabelle 31 angegebenen, erforderlichen Eigenmittel der Stadt berechnen.

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3
A Bauausgaben	5.765.000,00 €	7.375.000,00 €	6.765.000,00 €	265.000,00 €
<i>Hiervon Errichtung, Modernisierung und Erweiterung der Schleuse</i>	<i>5.689.950,00 €</i>	<i>7.299.950,00 €</i>	<i>6.689.950,00 €</i>	<i>- €</i>
<i>Hiervon Geländerschließung</i>	<i>75.050,00 €</i>	<i>75.050,00 €</i>	<i>75.050,00 €</i>	<i>265.000,00 €</i>
B Sonstige Bauausgaben	1.165.000,00 €	1.481.000,00 €	1.368.000,00 €	53.400,00 €
<i>Hiervon Planung für Errichtung, Modernisierung und Erweiterung der Schleuse</i>	<i>1.002.495,00 €</i>	<i>1.281.495,00 €</i>	<i>1.178.495,00 €</i>	<i>- €</i>
<i>Hiervon Planung Geländerschließung</i>	<i>7.505,00 €</i>	<i>7.505,00 €</i>	<i>7.505,00 €</i>	<i>4.610,00 €</i>
Gesamtkosten	6.930.000,00 €	8.856.000,00 €	8.133.000,00 €	318.400,00 €
1 Förderung				
Kostenübernahme gem. Haushaltsplan BMVI (50%)	3.465.000,00 €	4.428.000,00 €	4.066.500,00 €	159.200,00 €
Kosten für Land und Stadt	3.465.000,00 €	4.428.000,00 €	4.066.500,00 €	159.200,00 €
Förderquote für Errichtung, Modernisierung und Erweiterung der Schleuse	0%	60%	60%	0%
Fördermittel für Errichtung, Modernisierung und Erweiterung der Schleuse	- €	2.189.985,00 €	2.006.985,00 €	- €
Förderquote für Geländerschließung	60%	60%	60%	60%
Fördermittel für Geländerschließung	22.515,00 €	22.515,00 €	22.515,00 €	79.500,00 €
Förderquote für Planungs- und Beratungsleistungen zur Errichtung, Modernisierung und Erweiterung der Schleuse	0%	60%	60%	0%
Fördermittel für Planungs- und Beratungsleistungen zur Errichtung, Modernisierung und Erweiterung der Schleuse	- €	384.448,50 €	353.548,50 €	- €
Förderquote für Planungs- und Beratungsleistungen zur Geländerschließung	60%	60%	60%	60%
Fördermittel für Planungs- und Beratungsleistungen zur Geländerschließung	2.251,50 €	2.251,50 €	2.251,50 €	1.383,00 €
Summe Fördermittel	24.766,50 €	2.599.200,00 €	2.385.300,00 €	80.883,00 €
Finanzierung aus Eigenmitteln der Stadt	3.440.233,50 €	1.828.800,00 €	1.681.200,00 €	78.317,00 €

Tabelle 31: Abschätzung der Finanzierung aus Eigenmitteln der Stadt

Die Abschätzung aus Eigenmitteln der Stadt setzt in den Varianten 0, 1 und 2 eine positive Bewertung der Förderwürdigkeit des Vorhabens verbunden mit einer Förderzusage voraus.

Hinsichtlich der oben abgeschätzten Bauausgaben und der Finanzierung aus Eigenmitteln der Stadt ist zu beachten, dass die Dynamik der Baukosten durch nationale Entwicklungen geprägt und gleichwohl außenwirtschaftlichen Einflüssen ausgesetzt sind. Preissteigerungen bei Baumaterialien und deren Verfügbarkeit infolge steigender Energie- und Rohstoffpreise sowie Material- und Lieferengpässen stellen immer ein unkalkulierbares Risiko dar.

In Tabelle 33 werden die Varianten nach der Höhe der abgeschätzten Finanzierung aus Eigenmitteln der Stadt gemäß Tabelle 31 und den Grenzen gemäß Tabelle 32 bewertet.

Punkte	Bewertung
1	Höchster Eigenmittelbedarf
10	Niedrigster Eigenmittelbedarf

Tabelle 32: Wirtschaftliche Machbarkeit - Bewertungsgrenzen

Wirtschaftliche Machbarkeit	Variante 0 Bestands-sanierung	Variante 1 Bestands-sanierung mit Stahlbetontrog	Variante 2 Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen	Variante 3 Verfüllung mit Bootsschleppe	Begründung
Bei welcher Variante ist die geringste Finanzierung aus Eigenmitteln der Stadt zu erwarten?	2	3	4	9	Die Bewertung folgt der Höhe der in Tabelle 29 angegebenen Bau- und sonstigen Bauausgaben.
Summe	2	3	4	9	

Tabelle 33: Variantenbewertung - Wirtschaftliche Machbarkeit

7.7 Realisierungszeitraum

Für die verschiedenen Varianten werden die in Tabelle 34 angegebenen Realisierungszeiträume abgeschätzt. Der erforderliche Zeitraum für Gutachten, insbesondere aus dem Umweltbereich, kann den geschätzten Zeitraum abhängig vom Zeitpunkt des Projektstarts überschreiten, da eine Abhängigkeit von der Jahreszeit bestehen kann (z.B. für bestimmte Kartierungen).

Nr.	Vorgang	Variante 0 Bestandssanierung	Variante 1 Bestandssanierung mit Stahlbetontrog	Variante 2 Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen	Variante 3 Verfüllung mit Bootsschleppe
		[Monate]	[Monate]	[Monate]	[Monate]
1	Ausschreibung Planung und Gutachten	6	6	6	2
2	Bearbeitung Planung und Gutachten	12	12	12	2
3	Genehmigungen	9	9	9	2
4	Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen	6	6	6	3
5	Mobilisierung und Bauzeit	26	28	24	6
6	Summe	59	61	57	15

Tabelle 34: Abschätzung der Realisierungszeiträume

Eine Bewertung der Realisierungszeiträume wird in Tabelle 36 für die verschiedenen Varianten gemäß den Grenzwerten von Tabelle 35 gegeben.

Punkte	Bewertung
1	Längster Realisierungszeitraum
10	Kürzester Realisierungszeitraum

Tabelle 35: Realisierungszeitraum - Bewertungsgrenzen

Realisierungszeitraum	Variante 0 Bestands-sanierung	Variante 1 Bestands-sanierung mit Stahlbetontrog	Variante 2 Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen	Variante 3 Verfüllung mit Bootschleppe	Begründung
Bei welcher Variante ist der kürzere Realisierungszeitraum zu erwarten?	4	2	3	8	In den Varianten 0, 1 und 2 sind im Vergleich zur bereits fast vollständig umgesetzten Variante 3 noch umfangreiche Planungs- Genehmigungs- und Bauzeiten zu erwarten. In den Varianten 0, 1 und 2 ist während der Bauzeit (24-28 Monate) eine Nutzung der Schleuse für jeglichen Bootsverkehr nicht möglich.
Summe	4	2	3	8	

Tabelle 36: Variantenbewertung - Realisierungszeitraum

7.8 Mögliche Risiken

7.8.1 Genehmigungsrisiken

Eine Umwandlung des jetzigen Ist-Zustands der Anlage als einfache Bootsschleppe für kleinere muskelbetriebene Wasserfahrzeuge zurück in eine funktionierende Schleusenanlage ist als Ausweitung des touristischen Angebots zu bewerten. Aus Sicht der zuständigen Behörde für den Vollzug der Trinkwasserschutzgebietsverordnung (StALU MM) wurde bereits im Vorfeld dieser Untersuchung darauf hingewiesen, dass die Schleuse in der Trinkwasserschutzzone II liegt und daher alle Maßnahmen zu vermeiden sind, die den Zustrom von Besuchern fördern, oder die Errichtung baulicher Infrastruktureinrichtungen beinhalten. Sowohl der Betrieb der Schleuse selbst als auch die Nutzung des Schleusengeländes darf zu keiner erheblichen Mehrfrequentierung des Schutzzone II führen.

Insbesondere die Neugestaltung der Schleusenvorhöfen in Variante 0, 1 und 2 kann den oben genannten Geboten zuwiderlaufen, da der Bau eine Errichtung baulicher Infrastrukturanlagen darstellt, welche die Attraktivität der Schleuse erhöht und damit einen Zuwachs an Besuchern nach sich ziehen wird.

Ähnliche Auflagen und Empfehlungen enthält der Managementplan für das Schutzgebiet FFH-Gebiet DE 2138-302 „Warnowtal mit kleinen Zuflüssen“ ([9], Seite 71 und 72): *Bei einer Ausweitung des touristischen Angebotes sind die möglichen Auswirkungen auf LRT und Arten im Hinblick auf ihre FFH-Relevanz im Einzelfall zu prüfen. (...)*

Eine Nutzung der Anlage als Bootsschleuse wird daher genehmigungsrechtlich die Erarbeitung aller notwendigen gutachterlichen Unterlagen im Umweltbereich beinhalten müssen, wobei das Prüfergebnis im Einzelfall noch nicht abgeschätzt werden kann, da diese gutachterlichen Unterlagen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vorliegen.

Ebenfalls durch das StALU MM wurde im Vorfeld dieser Untersuchung mit Blick auf die ggf. beabsichtigte Übernahme der Schleuse durch die Stadt Rostock und deren Reaktivierung darauf hingewiesen, dass nach Rechtsauffassung der obersten Wasserbehörde die Schleuse Teil des Gewässers Warnow ist. Durch die Verfüllung der Schleuse hat die WSV einen Zustand verfestigt, der belegt, dass die Schleuse keine wasserkehrliche Funktion mehr im Zusammenhang mit einem dem allgemeinen Verkehr dienenden Schifffahrtsweg für Güter- und Fahrgastschiffen hat. Mit Übergabe der Schleuse an die Stadt Rostock würde die Schleuse nicht mehr Teil der BWaStr sein. Eine Wiederöffnung der Schleuse würde dann nicht mehr aufgrund wasserverkehrsrechtlicher, sondern aufgrund wasserrechtlicher Normen zu bewerten sein.

Dies erfordert zwingend eine Abwägung mit den überwiegenden Belangen des Trinkwasserschutzes.

Eine abschließende Einschätzung der Genehmigungsfähigkeit der Varianten 0, 1 und 2 kann an dieser Stelle noch nicht gegeben werden. Es wird aber davon ausgegangen, dass die Schaffung aller rechtlichen Voraussetzungen für die Machbarkeit des Vorhabens in den Varianten 0, 1 und 2 mit sehr hohen potenziellen Risiken verbunden ist. Vor eine Übertragung der Schleuse an die Stadt und den erforderlichen Investitionsentscheidungen zur Realisierung der Varianten 0, 1 und 2 wird daher empfohlen, die notwendigen Planungen und umweltfachlichen Gutachten so weit fortzuschreiben, dass eine Genehmigungsfähigkeit sichergestellt werden kann.

Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe) wird als genehmigungsrechtlich unkritisch angesehen. Eine Entwidmung beendet die Eigenschaft der Schleuse als Bestandteil oder Zubehör einer BWaStr. Damit enden auch die Benutzungsrechte und Gebrauchsbefugnisse des bisherigen Widmungszwecks. So wie die wasserwegerechtliche Gewässerunterhaltungspflicht hat auch die wasserwirtschaftsrechtliche Gewässerunterhaltungspflicht grundsätzlich allein objekt-rechtlichen, auf das Gemeinwohl fixierten Charakter. Mit ihr korrespondieren keine subjektiv-rechtlichen Leistungsansprüche Dritter. Demgemäß besteht kein Anspruch eines Dritten, z.B. des Eigentümers eines anliegenden Grundstücks, auf Wiederinbetriebnahme der Schleuse [27].

7.8.2 Finanzierung

Unter Beachtung der in Abschnitt 7.8.1 beschriebenen Genehmigungsrisiken ergeben sich angesichts des deutlich einzuschränkenden touristischen Wachstumspotentials auch Risiken hinsichtlich der Förderfähigkeit.

In der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für den Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur“ [26] können für den Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur Zuwendungen für die Errichtung, Modernisierung und Erweiterung öffentlicher Einrichtungen des Tourismus sowie die Geländeerschließung für den Tourismus gewährt werden.

Öffentliche Einrichtungen des Tourismus sind hierbei *„Basiseinrichtungen der Infrastruktur des Tourismus, die für die Leistungsfähigkeit und wirtschaftliche Entwicklung von Tourismusbetrieben von unmittelbarer Bedeutung sind und überwiegend dem Tourismus dienen. Als Nachweis dient eine qualifizierte Begründung (unter anderem das Einfügen des bewilligten Vorhabens in ein regionales touristisches Konzept).“*

Zuwendungsvoraussetzung ist neben der Schaffung und Sicherung gewerblicher Arbeitsplätze, dass das Vorhaben **„als Basis für das Wachstum des regionalen Tourismus in der Zukunft“** dient und **„überwiegend touristisch genutzt“** wird.

Wenn, wie in Abschnitt 7.8.1 dargelegt, touristisches Wachstum aufgrund des Umwelt- und Trinkwasserschutzes nicht möglich ist, der Status quo einer Bootsschleppe aber geduldet werden kann, besteht das Risiko, dass eine Investition in die Sanierung der Anlage gem. Variante 0, 1 oder 2 als nicht förderfähig eingestuft wird. Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe) wurde bereits in der MBS in 2018 [1] „mangels nachweisbarer touristischer Effekte“ als nicht förderfähig eingestuft, wobei dieser Umstand aufgrund der geringen Gesamtausgaben von untergeordneter Bedeutung ist und daher das Finanzierungsrisiko als gering eingestuft wird.

7.8.3 Nutzbarkeit als Schleuse

In Abschnitt 4.4 wird die eingeschränkte Nutzbarkeit der Schleuse für den Zeitraum der nächsten 100 Jahre erläutert: bereits zur Mitte dieses Jahrhunderts könnte aufgrund des steigenden Meereswasserspiegels eine Benutzung der Schleuse nur noch eingeschränkt möglich sein, da der Pegel des Oberwassers dann für die überwiegende Anzahl von Pegelereignissen nicht mehr ausreichend höher als der Pegel des Unterwassers wäre (siehe Abbildung 3). Die Wahrscheinlichkeit, dass eine Schleusung überhaupt möglich ist, würde dann nur noch ca. 32% mit fallender Tendenz zum Ende des Jahrhunderts (ca. 1%) betragen. Es besteht damit für die Varianten 0, 1 und 2 das Risiko, in eine mittelfristig nur noch eingeschränkt nutzbare Anlage zu investieren. Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe) ist hiervon nicht betroffen.

7.8.4 Zusammenfassende Bewertung der Risiken

Eine Bewertung der oben genannten Risiken wird in Tabelle 38 für die verschiedenen Varianten gemäß den Grenzwerten von Tabelle 37 gegeben.

Punkte	Bewertung
1	Umfangreiche Risiken zu erwarten
10	Keinerlei Risiken zu erwarten

Tabelle 37: Mögliche Risiken - Bewertungsgrenzen

Mögliche Risiken	Variante 0 Bestands- sanierung	Variante 1 Bestands- sanierung mit Stahl- betontrog	Variante 2 Stahlbeton- trog mit op- timierten Abmessun- gen	Variante 3 Verfüllung mit Boots- schleppe	Begründung
Genehmigungsrisiko	4	4	4	9	Risiko hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit für die Wiederaufnahme eines Schleusenbetriebs in Variante 0, 1 und 2.
Finanzierungsrisiko	3	6	6	8	Risiko hinsichtlich der Förderfähigkeit aufgrund eingeschränktem Wachstumspotentials in Variante 0 und 3, für Variante 3 aufgrund der geringen Gesamtausgaben von vergleichsweise untergeordneter Bedeutung.
Nutzbarkeit	4	4	4	8	Mittelfristig eingeschränkte Nutzbarkeit durch Anstieg des Meereswasserspiegel für Variante 0, 1 und 2.
Summe	11	14	14	25	

Tabelle 38: Variantenvergleich - Mögliche Risiken

7.9 Zusammenfassung der Bewertung

7.9.1 Auswertung der Kriterien

In Tabelle 39 sind die für die jeweiligen Kriterien erreichten Gesamtpunkte der Varianten angegeben. Die Ergebnisse lassen sich zur besseren Vergleichbarkeit auf die jeweilige maximal erreichbare Punktzahl je Kriterium skalieren (Tabelle 40).

Kriterium	Variante 0 Bestands- sanierung	Variante 1 Bestandssa- nierung mit Stahlbeton- trog	Variante 2 Stahlbeton- trog mit op- timierten Abmessun- gen	Variante 3 Verfüllung mit Boots- schleppe	Maximale Punktzahl
Umwelt- und Naturschutz	16	16	18	24	40
Hochwasser- und Trinkwasserschutz	16	16	17	25	30
Denkmalschutz	13	10	11	13	20
Art und Auswirkung der touristischen Nutzung	12	11	11	9	20
Betrieb und Unterhaltung	6	5	5	18	20
Technische Machbarkeit	3	4	4	9	10
Rechtliche Machbarkeit	4	4	4	7	10
Wirtschaftliche Machbarkeit	2	3	4	9	10
Realisierung	4	2	3	8	10
Mögliche Risiken	11	14	14	25	30
Summe	87	85	91	147	200

Tabelle 39: Variantenbewertung - Erreichte Gesamtpunktzahl

Kriterium	Variante 0 Bestandssa- nierung	Variante 1 Bestandssa- nierung mit Stahlbeton- trog	Variante 2 Stahlbeton- trog mit op- timierten Ab- messungen	Variante 3 Verfüllung mit Boots- schleppe
Umwelt- und Naturschutz	4,0	4,0	4,5	6,0
Hochwasser- und Trinkwasserschutz	5,3	5,3	5,7	8,3
Denkmalschutz	6,5	5,0	5,5	6,5
Art und Auswirkung der touristischen Nutzung	6,0	5,5	5,5	4,5
Betrieb und Unterhaltung	3,0	2,5	2,5	9,0
Technische Machbarkeit	3,0	4,0	4,0	9,0
Rechtliche Machbarkeit	4,0	4,0	4,0	7,0
Wirtschaftliche Machbarkeit	2,0	3,0	4,0	9,0
Realisierung	4,0	2,0	3,0	8,0
Mögliche Risiken	3,7	4,7	4,7	8,3
Skaliert auf maximale Punktzahl	4,4	4,3	4,6	7,4

Tabelle 40: Variantenbewertung - Skalierte Gesamtpunktzahl

Eine Visualisierung der Ergebnisse (Abbildung 46, Abbildung 47) zeigt, dass Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe) gegenüber den Varianten 0, 1 und 2 bei fast allen Kriterien deutlich besser bewertet wird. Nur in den Kategorien „touristische Nutzung“ ist Variante 3 schlechter als die übrigen Varianten zu bewerten, da sie den Umfang eines touristischen Anreizes und die Umfeldgestaltung am meisten reduziert (schlecht für den Tourismus, aber gut für den Umwelt- und Naturschutz), und zudem die Authentizität der Schleuse als funktionierendes technisches Denkmal nicht vollständig erhalten kann.

In allen anderen Kategorien, insbesondere hinsichtlich der wirtschaftlichen Machbarkeit, dem Betrieb und der Unterhaltung sowie dem zu erwartenden zeitlichen Rahmen einer Realisierung sind die Varianten 0, 1 und 2 aber deutlich schlechter zu bewerten als Variante 3. Neben den signifikant höheren Bauausgaben, Betriebs- und Unterhaltungskosten wirkt sich bei einer

funktionierenden Schleuse vor allem die Möglichkeit für eine gesteigerte touristische Nutzung negativ auf Umwelt- Natur- und Trinkwasserschutz aus.

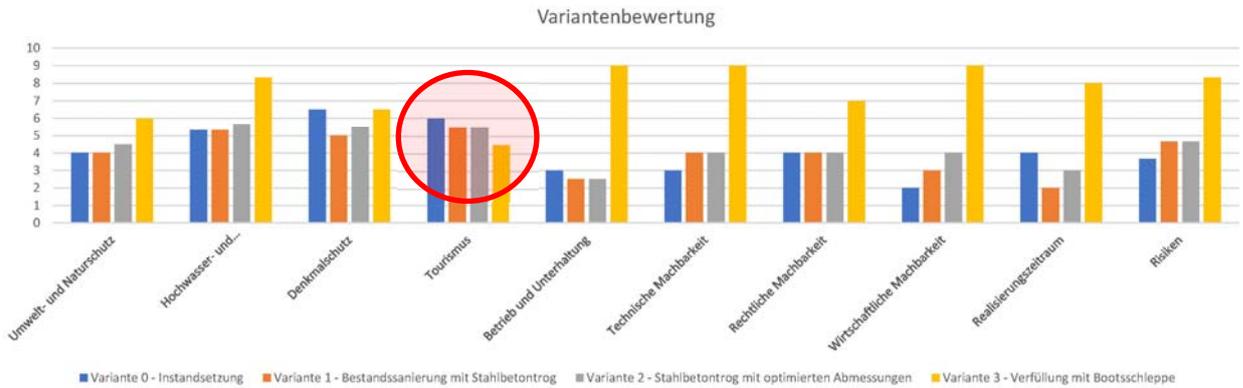


Abbildung 46: Skalierte Einzelergebnisse der Bewertung für alle Varianten und Kriterien

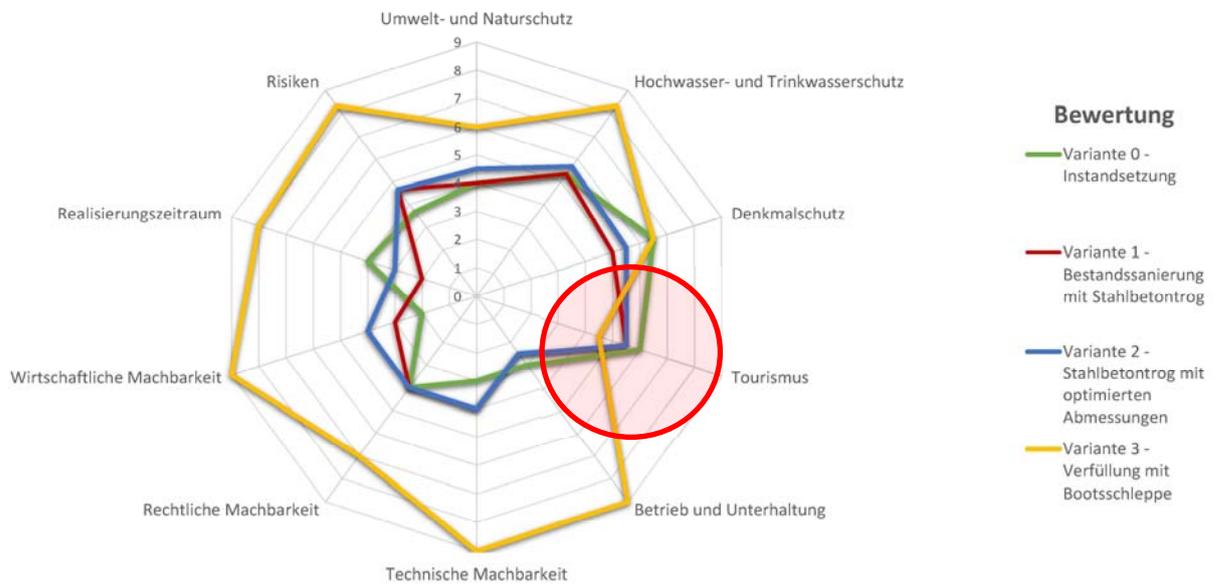


Abbildung 47: Skaliertes Bewertungsnetz

7.9.2 Sensitivitäten

Insgesamt wurden 10 Kriterien untersucht und auf einer Punkteskala von 1 (sehr schlecht) bis 10 (sehr gut) bewertet. Um zu untersuchen, welchen Einfluss eine gewichtete Bewertung von Einzelaspekten auf das Bewertungsergebnis (Tabelle 40) hat, wurden die Kriterien in Gruppen zusammengefasst, und die Gruppen jeweils mit einem Faktor von 1,5 gewichtet (Tabelle 41), um einen bestimmten Aspekt stärker zu gewichten. Um in der Summe wieder die maximale Punktzahl von 100 je Variante zu erreichen, wurden die übrigen Kriterien entsprechend abgewertet⁵.

Kriteriengruppe	Faktor zur Aufwertung der Kriterien- gruppe	Abminderungsfaktor der übrigen Kri- terien
Schutzziele <ul style="list-style-type: none"> • Umwelt- und Naturschutz • Hochwasser- und Trinkwasser- schutz • Denkmalschutz 	1,5	0,79
Tourismus <ul style="list-style-type: none"> • Art und Auswirkung der touristi- schen Nutzung 	1,5	0,94
Wirtschaftlichkeit <ul style="list-style-type: none"> • Betrieb und Unterhaltung • Wirtschaftliche Machbarkeit 	1,5	0,88
Machbarkeit <ul style="list-style-type: none"> • Technische Machbarkeit • Rechtliche Machbarkeit • Realisierungszeitraum • Risiken 	1,5	0,67

Tabelle 41: Faktoren für eine gewichtete Bewertung

7.9.2.1 Fokus auf Schutzziele

Bei einer höheren Gewichtung der Schutzziele (Umwelt- und Naturschutz, Hochwasser- und Trinkwasserschutz, Denkmalschutz) erreicht Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschlepe) in Summe die beste Bewertung. Lediglich in der Einzelwertung bezüglich des Denkmalschutzes ist die Variante 0 (Bestandssanierung) etwas besser zu bewerten.

Fokus auf Schutzziele	Variante 0 Bestandssa- nierung	Variante 1 Bestandssa- nierung mit Stahlbeton- trog	Variante 2 Stahlbeton- trog mit opti- mierten Ab- messungen	Variante 3 Verfüllung mit Boots- schlepe
Umwelt- und Naturschutz	6,0	6,0	6,8	9,0
Hochwasser- und Trinkwasserschutz	8,0	8,0	8,5	12,5
Denkmalschutz	9,8	7,5	8,3	9,8
Art und Auswirkung der touristischen Nutzung	4,7	4,3	4,3	3,5
Betrieb und Unterhaltung	2,4	2,0	2,0	7,1
Technische Machbarkeit	2,4	3,1	3,1	7,1
Rechtliche Machbarkeit	3,1	3,1	3,1	5,5
Wirtschaftliche Machbarkeit	1,6	2,4	3,1	7,1
Realisierung	3,1	1,6	2,4	6,3
Mögliche Risiken	2,9	3,7	3,7	6,5
Summe	43,9	41,7	45,2	74,3

⁵ Formel: $f = (100 \text{ Punkte} - \text{Anzahl der aufgewerteten Kriterien} \times 15) / (\text{Anzahl der abgewerteten Kriterien} \times 10)$

Tabelle 42: Variantenbewertung - Gewichtetes Ergebnis mit Fokus auf Schutzziele

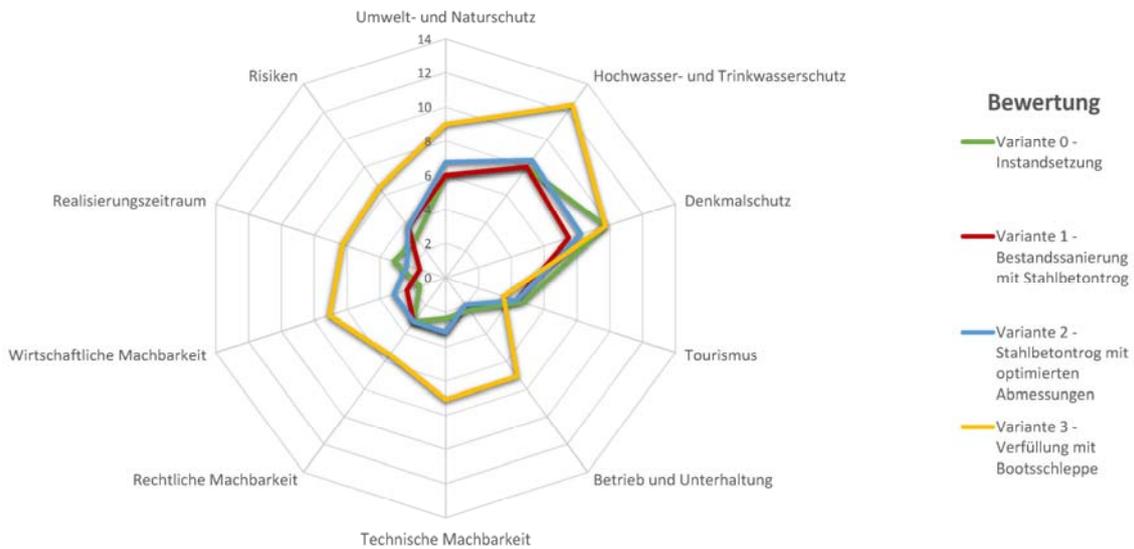


Abbildung 48: Skaliertes Bewertungsnetz - Fokus auf Schutzziele

7.9.2.2 Fokus auf Art und Auswirkung der touristischen Nutzung

Steht bei der Bewertung Art und Auswirkung der touristischen Nutzung im Vordergrund, so erreicht Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschlepe) dennoch die höchste Gesamtpunktzahl, da die positive Bewertung der übrigen Kriterien überwiegt. In der Einzelwertung wird Variante 0 (Bestandssanierung) vor den Varianten 1 und 2 am besten bewertet.

Fokus auf Tourismus	Variante 0 Bestandssanierung	Variante 1 Bestandssanierung mit Stahlbetontrog	Variante 2 Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen	Variante 3 Verfüllung mit Bootsschlepe
Umwelt- und Naturschutz	3,8	3,8	4,3	5,7
Hochwasser- und Trinkwasserschutz	5,0	5,0	5,4	7,9
Denkmalschutz	6,1	4,7	5,2	6,1
Art und Auswirkung der touristischen Nutzung	9,0	8,3	8,3	6,8
Betrieb und Unterhaltung	2,8	2,4	2,4	8,5
Technische Machbarkeit	2,8	3,8	3,8	8,5
Rechtliche Machbarkeit	3,8	3,8	3,8	6,6
Wirtschaftliche Machbarkeit	1,9	2,8	3,8	8,5
Realisierung	3,8	1,9	2,8	7,6
Mögliche Risiken	3,5	4,4	4,4	7,9
Summe	42,5	40,8	44,0	74,0

Tabelle 43: Variantenbewertung - Gewichtetes Ergebnis mit Fokus auf Art und Umfang der touristischen Nutzung

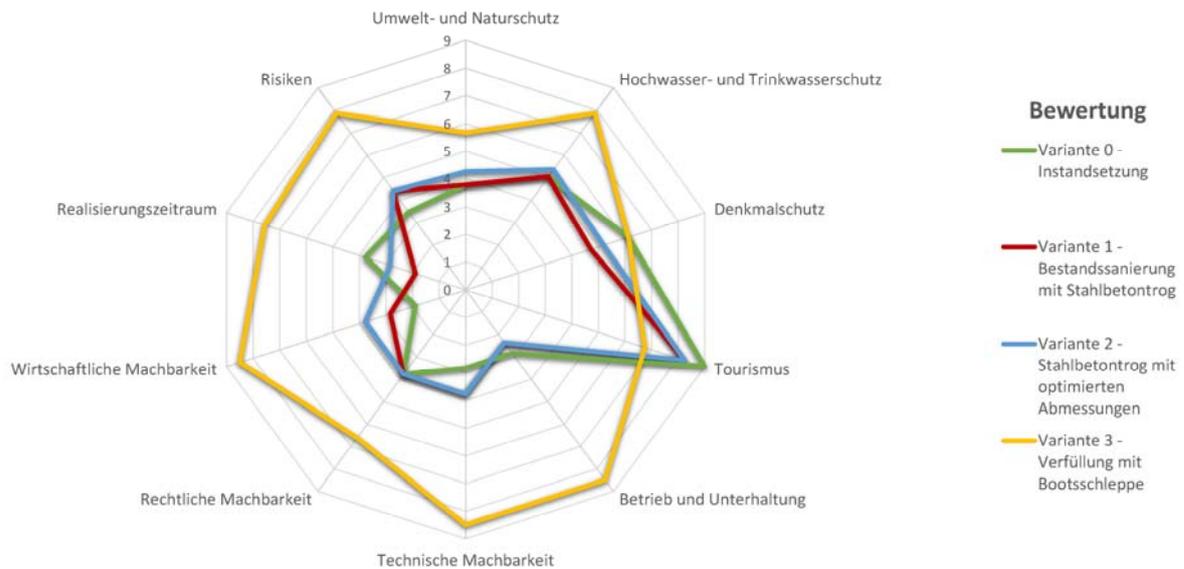


Abbildung 49: Skaliertes Bewertungsnetz - Fokus auf Art und Auswirkung der touristischen Nutzung

7.9.2.3 Fokus auf Wirtschaftlichkeit

Eine gewichtete Bewertung der Kriterien hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit verstärkt die ohnehin positive Bewertung der Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe).

Fokus auf Wirtschaftlichkeit	Variante 0 Bestandssanierung	Variante 1 Bestandssanierung mit Stahlbetontrog	Variante 2 Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen	Variante 3 Verfüllung mit Bootsschleppe
Umwelt- und Naturschutz	3,5	3,5	3,9	5,3
Hochwasser- und Trinkwasserschutz	4,7	4,7	5,0	7,3
Denkmalschutz	5,7	4,4	4,8	5,7
Art und Auswirkung der touristischen Nutzung	5,3	4,8	4,8	3,9
Betrieb und Unterhaltung	4,5	3,8	3,8	13,5
Technische Machbarkeit	2,6	3,5	3,5	7,9
Rechtliche Machbarkeit	3,5	3,5	3,5	6,1
Wirtschaftliche Machbarkeit	3,0	4,5	6,0	13,5
Realisierung	3,5	1,8	2,6	7,0
Mögliche Risiken	3,2	4,1	4,1	7,3
Summe	39,4	38,4	42,0	77,5

Tabelle 44: Variantenbewertung - Gewichtetes Ergebnis mit Fokus auf Wirtschaftlichkeit

Die im Vergleich zu Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe) höheren Bau- und Betriebskosten der Varianten 0, 1 und 2 treten durch die Gewichtung deutlich hervor.

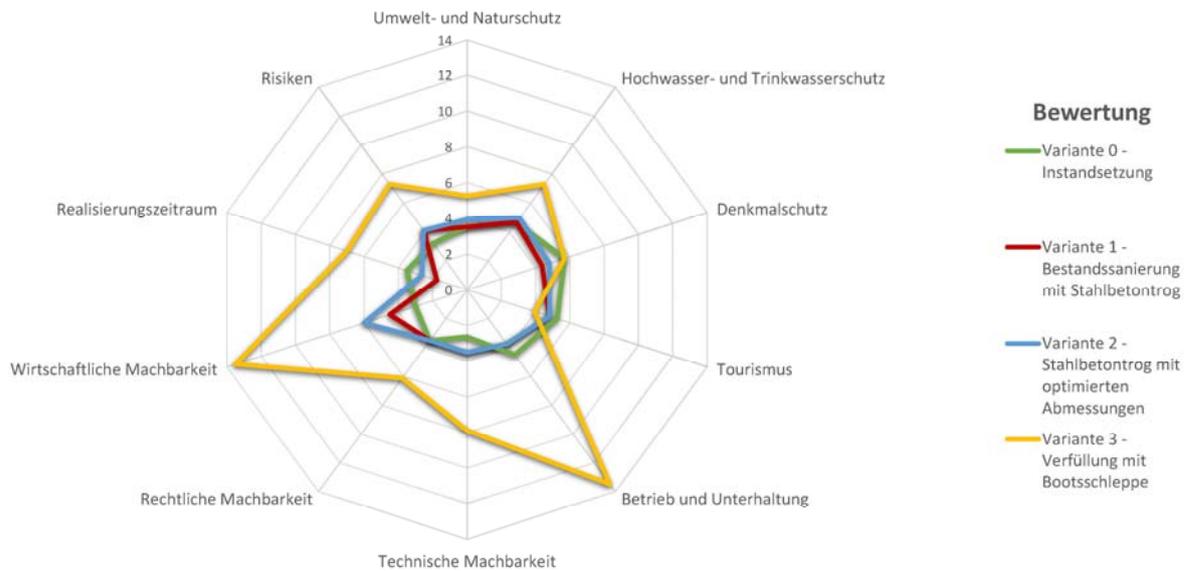


Abbildung 50: Skaliertes Bewertungsnetz - Fokus auf Wirtschaftlichkeit

7.9.2.4 Fokus auf Machbarkeit

Stehen technische und rechtliche Machbarkeit bei einem kurzen Realisierungszeitraum mit geringen Risiken im Vordergrund, ergibt sich für Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe) die beste Bewertung. Die Vorzüge einer technisch einfachen Lösung mit einem kurzen Zeitraum für die Umsetzung und geringen Risiken treten deutlich in den Vordergrund.

Fokus auf Machbarkeit	Variante 0 Bestandssanierung	Variante 1 Bestandssanierung mit Stahlbetontrog	Variante 2 Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen	Variante 3 Verfüllung mit Bootsschleppe
Umwelt- und Naturschutz	2,7	2,7	3,0	4,0
Hochwasser- und Trinkwasserschutz	3,6	3,6	3,8	5,6
Denkmalschutz	4,3	3,3	3,7	4,3
Art und Auswirkung der touristischen Nutzung	4,0	3,7	3,7	3,0
Betrieb und Unterhaltung	2,0	1,7	1,7	6,0
Technische Machbarkeit	4,5	6,0	6,0	13,5
Rechtliche Machbarkeit	6,0	6,0	6,0	10,5
Wirtschaftliche Machbarkeit	1,3	2,0	2,7	6,0
Realisierung	6,0	3,0	4,5	12,0
Mögliche Risiken	5,5	7,0	7,0	12,5
Summe	39,9	38,9	41,9	77,4

Tabelle 45: Variantenbewertung - Gewichtetes Ergebnis mit Fokus auf Machbarkeit

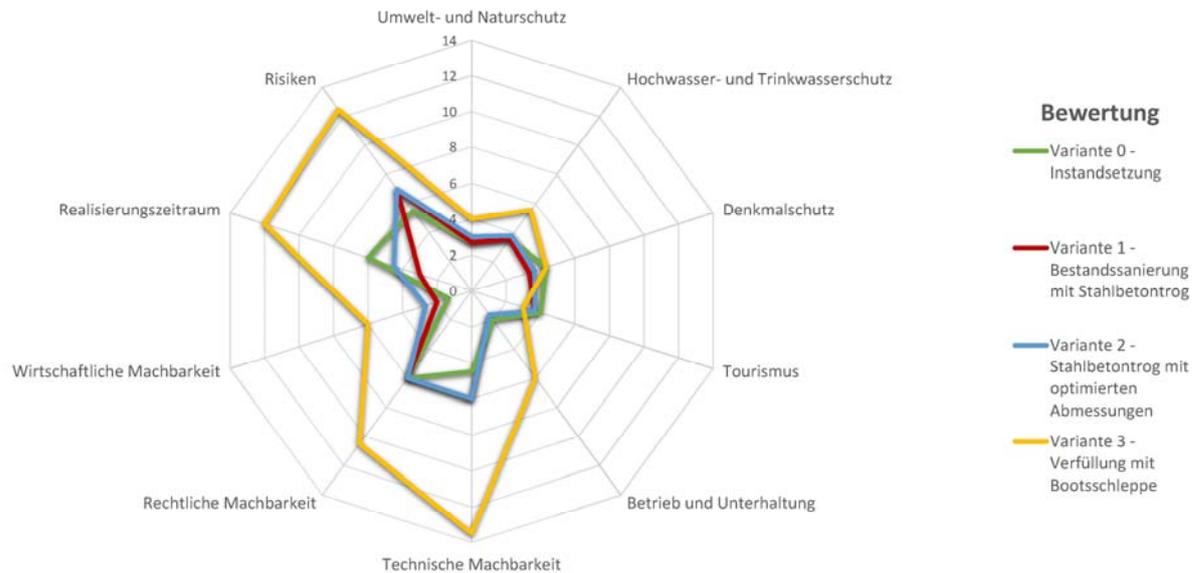


Abbildung 51: Skaliertes Bewertungsnetz - Fokus auf Machbarkeit

7.9.2.5 Zusammenfassende Beurteilung einer gewichteten Bewertung

In einer gewichteten Betrachtung treten die positiven Bewertungen von Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe) in den einzelnen Kriterien deutlich in den Vordergrund. Eine grundsätzliche Veränderung der Ergebnisse gegenüber einer ungewichteten Auswertung (siehe Abschnitt 7.9.1), welche alle Kriterien gleichbehandelt, ist durch eine Gewichtung nicht festzustellen.

8 Literatur- und Quellenverzeichnis

Nr.	Titel/Inhalt/Autor
[1]	Machbarkeitsstudie über die Möglichkeit einer Wiederaufnahme des touristischen Boots und Schiffsverkehrs zwischen Ober- und Unterwarnow einschließlich einer touristischen Basiseinrichtung mit der Anbindung einer funktionstüchtigen Mühlendammschleuse (MBS) von INROS LACKNER, BTE, W&H, Stand 30.08.2018
[2]	Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen (RiGeW), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2011
[3]	Denkmalpflegerische Stellungnahme zur Machbarkeitsstudie „Mühlendammschleuse“, Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Amt 45.2
[4]	Stellungnahme zum Endbericht Machbarkeitsstudie Mühlendammschleuse, Fachspezifische Stellungnahme vom Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft, Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Amt 61
[5]	Stellungnahme zum Endbericht zur Machbarkeitsstudie Mühlendammschleuse einschließlich Warnowschiffahrt, Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Amt 67
[6]	Abschlussbericht und Empfehlungen zur Machbarkeitsstudie Mühlendammschleuse -, Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Amt 73
[7]	Stellungnahme Betreff Machbarkeitsstudie Mühlendammschleuse, Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Amt 87.3
[8]	Stellungnahme des Vereins Mühlendammschleuse e.V zur Machbarkeitsstudie zur Mühlendammschleuse einschließlich Warnowschiffahrt vom 14.08.2018, Verfasser: Inros Lackner
[9]	Managementplan für das Schutzgebiet FFH-Gebiet DE 2138-302 „Warnowtal mit Zuflüssen“, Nördlicher Teil, Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg, 2011
[10]	Baugrundgutachten Bauvorhaben „Schleuse am Mühlendamm“, Baugrund Stralsund, 04.05.2016
[11]	Anforderungen an die Befreiung vom Verbot des Verkehrs mit Motorbooten im Trinkwasserschutzgebiet Warnow, Rechtsgutachten, Buchholz. G., im Auftrag des Amtes für Umweltschutz der Hansestadt Rostock, Abt. Wasser und Boden, 2017
[12]	Bootsschleusenanlage Rostock, Überwachungsbericht in der Qualität einer Bauwerksprüfung nach VV-WSV 2101, WSA Stralsund, 2019
[13]	Regelwerk Küstenschutz Mecklenburg-Vorpommern, Küstenraum und Bemessungsgrößen von Küstenschutzanlagen in M-V, 2-5/2012 Bemessungshochwasserstand und Referenzhochwasserstand
[14]	Prüfbericht Bootsschleusenanlage Rostock, WSV, 2016
[15]	Automatisierung und Instandsetzung der Mühlendammschleuse Rostock, Entwurf-AU, Teil A, WSV, 2010
[16]	Bürgerschaftsbeschluss 2019/BV/4320, Beschluss zur weiteren Verfahrensweise zur Übertragung des Eigentums der denkmalgeschützten Mühlendammschleuse vom Besitz des Wasser- und Schifffahrtsamtes an die Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Top Ö10.3 vom 03.03.2019
[17]	Flurkarte Bootsschleuse (Geoport Rostock)
[18]	Klimawirkungs- und Risikoanalyse 2021 für Deutschland, CLIMATE CHANGE 26/2021, Umweltbundesamt, Juni 2021
[19]	DIN 19712:2013-01, Hochwasserschutzanlagen an Fließgewässern
[20]	Verordnung über das Naturschutzgebiet "Unteres Warnowland", August 2001
[21]	Stadtverordnung der Hansestadt Rostock über das Landschaftsschutzgebiet „Carbäkniebung“ (Amts- und Mitteilungsblatt der Hansestadt Rostock Nr. 25 vom 12. Dezember 2012)
[22]	WWAV Trinkwasserver- und Abwasserentsorgungskonzept (VEK 2040), Betrachtungszeitraum von 2021 - 2040, Entwurf, 11/2020
[23]	Bootsschleusenanlage Rostock, Obj.-ID.-Nr.: 3131938001, Temporäre Sicherung durch Teilverfüllung, Baubeschreibung
[24]	Ersatzneubau der Schleusenbrücke in Rostock, Baubeschreibung; Los 4, Brücken- und Straßenbau, 2013
[25]	Leitbild Denkmalpflege - Zur Standortbestimmung der Denkmalpflege heute. VdL, 2016.
[26]	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für den Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur (Infrastrukturrichtlinie), Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit, VV Meckl.-Vorp. Gl.-Nr. 630 - 384, 10.08.2020.
[27]	Breuer, Rüdiger: Die Unterhaltungspflicht des Bundes für Bundeswasserstraßen bei Situationsänderungen - dargestellt am Beispiel des Gieselaukanals und der Gieselauschleuse zwischen Nord-Ostsee-Kanal und Eider sowie als allgemeines Problem des Bundeswasserstraßenrechts - Rechtsgutachten, Köln 2019
[28]	Bundeshaushaltsplan 2021, Einzelplan Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Kapitel 1203 „Bundeswasserstraßen“
[29]	Richtlinien für Regelquerschnitte von Binnenschiffahrtskanälen. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2011

Nr.	Titel/Inhalt/Autor
[30]	Landtag Mecklenburg-Vorpommern, Drucksache 6/5901 vom 2.9.2016, Antwort auf die kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ursula Karlowski zum Erhalt der Warnow-Schleuse am Mühlendamm Rostock.
[31]	Denkmalpflegerische Stellungnahme zur Machbarkeitsstudie „Mühlendammschleuse“ (2021), Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Amt 45.2

9 Planungsgrundlagen

Nr.	Titel/Inhalt/Autor
[B01]	Zeichnungen Dienstwohngebäude, Lageplan, Grundrisse, Schnitte, Ansichten, 1994
[B02]	Schiffahrtsstraße Rostock-Güstrow, Kammerschleuse II, Grundriss und Schnitte, Handzeichnung, koloriert, Datum unbekannt.
[B03]	Bestandsunterlagen, gemischt, Ordner 1 von 2 1 Inhaltsverzeichnis.pdf 10 Bohrerergebnisse Baugr.94.pdf 10a Lageplan mit Bohrpunkten Baugr.93.pdf 11 Gutachten.pdf 12 Bohrplan.pdf 13 BP 1-4.pdf 14 Grundwasserabsenkung.pdf 14a Erddruckermittlung.pdf 15 Ganglinien der Pegel.pdf 16 Schleusenkammetrockenlegung.pdf 17 INROS.pdf 17a PIW-Statistischer Nachweis.pdf 18 Stat. Berechnung Uferwände.pdf 19 Gurtung u Verankerung.pdf 2 Schleusenstatistik.pdf 20 Stahlliste.pdf 21 Lageplan Unterwarnow.pdf 22 Rammplan und Schnitt Unterwarnow.pdf 23 Stat. Berechnung Dammbalkenn.Unterhaupt.pdf 24 Prüfbericht-Kammermauer.pdf 25 Poller Tragverhalten.pdf 26 Bodenaufbau u Kennwerte.pdf 27 Kleinbohrergebnisse.pdf 28 Notschlüsse aus Stahl.pdf 29 Prüfbericht 074-92.pdf 3 Baugrundgutachten.pdf 30 Mängelbericht 1-4.pdf 30a Mängelber. 1-6.pdf 4 Lage- u Aufschlussplan Bohrplan.pdf 5 Bohr- und Sondierprofile.pdf 6 Laborprüfbericht.pdf 7 Prüfbericht 16-0259-001.pdf 8 Verdrängungspfähle Baugrund 2016.pdf 8a Baugrund_2016.pdf 9 Kleinbohrergebnisse-Kammersohlen Baugr.93.pdf Regelquerschnitt B-B.pdf
[B04]	Bestandsunterlagen, gemischt, Ordner 1 von 2 0 Inhaltsverzeichnis.pdf 1 Übersichtsplan.pdf 10 von-1987 Pfahlrost Aufsicht Schnitte.pdf 11 Schnitt c-d, e-f.pdf 12 Stemmtorflügel Normaltor.pdf 13 Stemmtorflügel Normaltor 2.pdf 14 Stemmtorflügel Fluttur.pdf 15 Systemmaße Stemmtorflügel.pdf 16 Torstangenangriffsbock.pdf 17 Torsteg.pdf 18 Übersichtsplan Erneuer.Tore.pdf 19 Anordnung der Torantriebe.pdf 1a Istzustand Schleuse_Draufs_Längsschn.dgn.pdf 2 Lageplan Oberwarnow.pdf 20 Torstangenhalterung Typ I.pdf 21 Anordnung der Torschützenantriebe.pdf

Nr.	Titel/Inhalt/Autor
	22 Röllkeilschütz u. Rahmen.pdf 23 Schützstange.pdf 24 Halslager.pdf 25 Halslager Typ I ohne Knagge.pdf 25a Halslager Typ I Schleusentore.pdf 26 Spurlager Typ I ohne Knagge.pdf 26a Spurlager Typ I Schleusentore.pdf 27 Bewehrung d. Halslager u. Nischen.pdf 28 Kanäle d.Halslagerverankerung.pdf 29 Notverschluß.pdf 3 Grundriss, Schnitte, Querschnitt.pdf 30 Schnitte 1963.pdf 31 Lageplan u E-Leitung.pdf 32 Haltekreuz.pdf 33 Schleusenwandschnitt.pdf 34 Querschnitt.pdf 35 Steigleiter in d.Kammerwand.pdf 36 Kantenpoller.pdf 37 Betriebswohngebäude.pdf 38 Ansichten.pdf 39 Schnitte, Ansichten.pdf 4 Draufsicht _Längsschnitt 2012.pdf 40 Grundriss, Erdgeschoss.pdf 41 Grundriss, Obergeschoss.pdf 42 Abwasser_ Grundriss, Detail_ Schnitt A-A.pdf 43 Detail 2_ Schnitt B-B.pdf 44 Längsschnitt.pdf 45 Längsschnitt L1.pdf 46 Schachtdetail.pdf 5 Teil-Lageplan OW.pdf 6 Lage und Höhenplan.pdf 7 Lageplan Bestand.pdf 8 Längsschnitt.pdf 9 Schnitt A-A Plasterung.pdf
[B05]	Bootsschleusenanlage Rostock, Temporäre Sicherung durch Teilverfüllung, VOB Ausschreibung, Auszug, WSA, 2019 Baubeschreibung_Sicherung_Schleuse.doc.pdf 04_Bestands- und Abbruchplan.pdf 05_Draufsicht Längsschnitt.pdf.pdf 06_Bauwerksplan_Schnitte u.Details.pdf 07_Regelquerschnitte Hochwasserschutzdamm.pdf
[B06]	Bestandsunterlagen WSV (CD 16.02.2021) Baustoffgutachten_2016.pdf Baustoffgutachten_1993_94.pdf Bericht_BfG_BWI.pdf BAW Baugrundaufschlüsse_1992.pdf Baugrundgutachten 1974.pdf Baugrundgutachten_2016.pdf Anl_06.02_Ergebnisse_Höhenkontrolle.pdf Anl_05-Taucheruntersuchungsbericht_2016.pdf Anl_04_Ansicht_Kammerwand_West.pdf Inspektionsbericht_2019.pdf Anl_01_Fotoansichten_Schleusenkammer.pdf Anl_06.01_Messpunktübersicht.pdf Anl_02_Draufsicht_Schleusenkammer.pdf Anl_03_Ansicht_Kammerwand_Ost.pdf Nachrechnung_Nadeln_09_2019.pdf Vorstatik_Dammbalkenverschluss_Führungsschienenverankerung_2012.pdf Statik_Stemmtore_Nadelverschluss_1971.pdf Statik_Dammtafelverschluss_Oberhaupt_1992.pdf Nachrechnung_Vorgehensweise_Trockenlegung_2004.pdf Lastenvergleich_Schleusensole.pdf Statik_Dammbalkenverschluss_Dammbalken_2012.pdf Statik_Prüf_mobile_Hochwasserschutzwand_2020.pdf stat.Beurteilung_Grundbruchgefahr_1992.pdf Nachrechnung_Stemmtore_1997.pdf Nachrechnung_Schleuse leer 1992.pdf

Nr.	Titel/Inhalt/Autor
	Prüf_Dammbalkenverschluss_Dammbalken_2012.pdf bautechn.Beurteilung_Revisionsverschlüsse_2019.pdf Statik_Uferwand_Vorhafen_Unterhaupt_1984.pdf
[B07]	Bestandsunterlagen WSV (CD 05.05.2021) Bericht_BfG_BWI.pdf 01_85102_km00.00-01.10_20191120.pdf 01_85171_20110126-20110207_II.pdf 2020 Wasserstand_Haupttabelle Rostock Mühlendamm Unterwarnow.pdf 2020 Wasserstand_Haupttabelle Rostock Mühlendamm Oberwarnow.pdf Bericht_Sedimentuntersuchungen_Oberwarnow.pdf Pegel Warnemünde_Hochwasserwahrscheinlichkeiten_Quelle BSH Rostock.docx Pegel Rostock OP (Oberwarnow)_Wasserstand_Stundenterminwerte2010 bis2020.xlsx Pegel Rostock UP (Unterwarnow)_Wasserstand_Stundenterminwerte2010 bis2020.xlsx 01_Übersichtsplan.dgn 02_Bestands- u. Abbruchplan.dgn 03_06_Bauwerksplan_Längsschnitt_Draufsicht, Winkelstützelemente_Stahlbeton.dgn 04_Bauwerksplan_Schnitte_Details.dgn 07_Schal- u. Bewehrungsplan_Sohlbalken.dgn 08_Schal- und Bewehrungsplan_3D_Solbalken.dgn 05_Hochwasserschutzdamm.dgn 09_Stahlbauplan_Geländer.dgn 10_Stahlplan_Wandanschluss_Dammbalkenverschluss_Unterhaupt.dgn 12_13_AFU_Erweiterung_der_Schwimmsteganlage, Umtragestelle.dgn 14_15_EW_Sanierung Betonwand Unterhaupt.dgn 02_Bestands- u. Abbruchplan.dwg 11_Herrichtung Verkehrsfläche_Beschilderung.dgn 04_Bauwerksplan_Schnitte_Details.dwg 03_06_Bauwerksplan_Längsschnitt_Draufsicht, Winkelstützelemente_Stahlbeton.dwg 04_Bauwerksplan_Schnitte_Details_Detail Fußssicherung.dwg 04_Bauwerksplan_Schnitte_Details_Detail Spundwandanschlüsse.dwg 04_Bauwerksplan_Schnitte_Details_Detail Spundwandprofil.dwg 04_Bauwerksplan_Schnitte_Details_Maßstabsleiste.dwg 04_Bauwerksplan_Schnitte_Details_Querschnitt.dwg 05_Hochwasserschutzdamm_Zeichenmodell Dammquerschnitt.dwg 07_Schal- u. Bewehrungsplan_Sohlbalken.dwg 05_Hochwasserschutzdamm.dwg 08_Schal- und Bewehrungsplan_3D_Solbalken.dwg 09_Stahlbauplan_Geländer.dwg 09_Stahlbauplan_Geländer_Lageplan Draufsicht.dwg 10_Stahlplan_Wandanschluss_Dammbalkenverschluss_Unterhaupt.dwg 11_Herrichtung Verkehrsfläche_Beschilderung.dwg 14_15_EW_Sanierung Betonwand Unterhaupt.dwg 12_13_AFU_Erweiterung_der_Schwimmsteganlage, Umtragestelle.dwg 00_Zeichungsverzeichnis.pdf 02_Bestands- u. Abbruchplan.pdf 03_Bauwerksplan_Längsschnitt u. Draufsicht .pdf 01_Übersichtskarte.pdf 05_Regelquerschnitte_Hochwasserschutzdamm.pdf 06_Winkelstützelemente Stahlbeton .pdf 04_Bauwerksplan_Schnitte_Details.pdf 07_Schal- u. Bewehrungsplan.pdf 08_Schal- und Bewehrungsplan_3D_Solbalken.pdf 09_Stahlbauplan_Geländer.pdf 11_Herrichtung Verkehrsfläche_Beschilderung.pdf 12_AFU_Schwimmsteganlage_Draufsicht_Längsschnitt.pdf 14_EW_Abruchs- und Schalungsplan Betonwand Unterhaupt.pdf 13_AFU_Schwimmsteganlage_Ansichten Draufsichten Details.pdf 15_EW_Bewehrungsplan Betonwand Unterhaupt.pdf Dammbalkenverschluss 3D_1.pdf 10_Stahlplan_Wandanschluss_Dammbalkenverschluss.pdf Dammbalkenverschluss 3D_2.pdf Dammbalkenverschluss 3D_3.pdf

**GRUNDLAGENERMITTLUNG
ZUR VORUNTERSUCHUNG
Bootsschleusenanlage Rostock**

Auftraggeber: **Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Neuer Markt 1
18055 Rostock**
Vertreten durch:
**Hafen- und Seemannsamt
Ost-West-Straße 8
18147 Rostock**

Auftragnehmer: Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16
18055 Rostock

Vorhaben: Planungsleistungen für die
Bootsschleusenanlage Rostock

Projektpartner:  **IPROconsult**
IPROconsult GmbH
Niederlassung Neustrelitz
Rudower Straße 53 | 17235 Neustrelitz

Phase: **LP 01 - Grundlagenermittlung**

IL -
Auftrags-Nr.: **2020-0623**

Rostock, 26.05.2021

i.V. Tobias Günzl
Fachbereichsleiter Wasserbau

i.V. Martin Göricke
Projektleiter

Inhaltsverzeichnis

1	Veranlassung	5
2	Aufgabenstellung.....	5
3	Variantenbeschreibung	7
3.1	Allgemeines	7
3.2	Variante 0 – Bestandssanierung	9
3.3	Variante 1 – Bestandssanierung mit Stahlbetontrog.....	10
3.4	Variante 2 – Stahlbetoneinfassung mit optimierter Abmessung.....	12
3.5	Variante 3 – Verfüllung mit Bootsschleppe.....	13
3.6	Alternative technische Lösung für den Hochwasserschutz.....	13
3.7	E-Technik und Steuerung	14
3.8	Aufbau und Funktionsweise	15
4	Randbedingungen der Planung	16
4.1	Allgemeines	16
4.2	Touristische Nutzung	16
4.3	Umwelt- und Naturschutz.....	18
4.4	Trinkwasser- und Hochwasserschutz.....	18
4.5	Denkmalschutz	19
4.6	Technische Machbarkeit	20
4.7	Rechtliche Machbarkeit.....	20
4.8	Wirtschaftliche Machbarkeit	21
4.9	Anforderungen aus Betrieb und Unterhaltung	21
4.10	Mögliche Risiken.....	22
5	Quellen und Planungsgrundlagen	22
6	Beurteilung des Ist-Zustands.....	23
6.1	Bautechnische Inspektion 2019	23
6.2	Sicherungsmaßnahme/Reversible Teilverfüllung	28
7	Einwirkungen auf das Tragwerk	29
8	Fachlich Beteiligte	29
9	Aufgabenstellung Tragwerkplanung	30
10	Ortsbesichtigung	30

11 Zusammenfassung	37
12 Literatur- und Quellenverzeichnis	39
13 Planungsgrundlagen	39

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Variante 0 – Sanierungsbereiche in der Draufsicht	9
Abbildung 2: Variante 0 – Schnitt	10
Abbildung 3: Variante 1 – notwendige Sanierungsbereiche	10
Abbildung 4: Variante 1 – Schnitt	11
Abbildung 5: Variante 2 – notwendige Sanierungsbereiche	12
Abbildung 6: Variante 2 – Schnitt	12
Abbildung 7: Variante 3 – notwendige Sanierungsbereiche	13
Abbildung 8: Alternative technische Lösung Hochwasserschutz	14
Abbildung 9: Randbedingungen der Machbarkeitsstudie	16
Abbildung 10: Aussinterungen an Kammerwänden	23
Abbildung 11: Wasserführender Vertikalriss	24
Abbildung 12: Fehlstelle Kammersohle	25
Abbildung 13: Betonoberfläche am Oberhaupt	25
Abbildung 14: Mauergefüge am Oberhaupt	25
Abbildung 15: Bereich der Toranschläge, Mauergefüge	26
Abbildung 16: Mauerwerk im Unterhaupt mit wasserführendem Riss	26
Abbildung 17: Schleusentore	27
Abbildung 18: Korrodierte Halslager der Fluttore	27
Abbildung 19: Ehemaliges Leitwerk am Oberhaupt	27
Abbildung 20: Vorhafen am Unterhaupt	28
Abbildung 21: Leitwerk am Unterhaupt	28
Abbildung 22: Bootsschleusenanlage Rostock, Sicherung durch Teilverfüllung, Entwurfsplanung	29
Abbildung 23: Darstellung der Bewertung von Varianten	38

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Abkürzungsverzeichnis	4
Tabelle 2: Übersicht Varianten 0 bis 3	7
Tabelle 3: Objektübersicht	8
Tabelle 4: Variantenabhängige Aufbaumöglichkeiten	15
Tabelle 5: Maßnahmen eines touristischen Nutzungskonzepts (gemäß [1])	17
Tabelle 6: Bauteile – vergebene Schadensklassifizierung	28

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
HSA	Hafen- und Seemannsamt
BWaStr	Bundeswasserstraße
BinWaStr	Binnenwasserstraße
EAU	Empfehlungen des Arbeitsausschusses „Ufereinfassungen, Häfen und Wasserstraßen“
PNP	Pegelnullpunkt, Höhenlage des Nullpunktes der Pegellatte bezogen auf ein amtlich festgelegtes Höhensystem, hier DHHN2016. (Meter über Normalnull, m ü. NHN)
WSA	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung
MW	Mittelwasser (bezogen auf den jeweils angegebenen Pegel)
HW	Höchster Wasserstand in einer Zeitspanne
MHW	Mittlerer höchster Wert der Wasserstände
MBS	Machbarkeitsstudie
NNW	Niedrigster bekannter Wasserstand
MNW	Mittlerer niedrigster Wert der Wasserstände in einer Zeitspanne
NW	Niedrigster Wasserstand in einer Zeitspanne
BHW	Bemessungshochwasser
LRT	Lebensraumtyp
StALU MM	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg
AG	Auftraggeber
OW	Oberwasser
UW	Unterwasser
BAW	Bundesanstalt für Wasserbau
Bn	Nutzbare Breite
Ln	Nutzlänge

Tabelle 1: Abkürzungsverzeichnis

Anlagen

Anlage 1: Lastenheft

1 Veranlassung

Die Bootsschleusenanlage Rostock ist mit der unweit gelegenen Wehranlage Rostock Teil der Staustufe Mühlendamm der Binnenwasserstraße (BinWaStr) Warnow und befinden sich am Mühlendamm in der Hanse- und Universitätsstadt (Stadt) Rostock. Beide Anlagen dieser Bundeswasserstraße (BWaStr) stehen im Eigentum und insgesamt in der Unterhaltungslast der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Für den Betrieb und die Unterhaltung der Schleuse ist das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Ostsee, Standort Stralsund zuständig.

Die Bootsschleusenanlage Rostock wurde 1886 erbaut und deren Inbetriebnahme erfolgte 1887. Zum Betreiben der Wassermühlen wurde 1902 eine Wehranlage errichtet. Im Laufe der Zeit hat sich die Bedeutung der Schleuse für die WSV, aber auch für die Stadt Rostock gewandelt. So wurde nicht nur der Frachtverkehr eingestellt, auch die Mühlen existieren in ihrer Funktion nicht mehr. Die heutige Nutzung ist geprägt durch Tourismus und den hohen Freizeitwert für Wasserwanderer und Angler.

Aufgrund des Neubaus der Brückenanlage am Mühlendamm wurde die Schleusenanlage Ende 2011 geschlossen. Auch nach Fertigstellung der Brücke Anfang 2015 blieb die Schleuse bis Herbst 2019 geschlossen. Seit der Sperrung 2011 wurden keine Unterhaltungs- oder Instandsetzungsarbeiten durchgeführt. Das Bauwerk befand sich bis 2019 in einem ungenügenden Zustand. Die Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit waren erheblich beeinträchtigt. Die Dauerhaftigkeit einzelner Bauteile war nicht mehr gegeben.

Die Bootsschleusenanlage Rostock steht seit Oktober 2015 unter Denkmalschutz und wird als Einzeldenkmal in der Denkmalliste der Stadt Rostock geführt.

Im Herbst 2019 wurde durch das WSA Stralsund die Schleusenammer für die Durchführung einer Bauwerksprüfung aus besonderem Anlass trockengelegt. Im Anschluss daran fanden durch das WSA notwendige bauliche Maßnahmen für eine ausreichende Sicherung der Schleuse gegen Hochwasserereignisse und zur Vermeidung eines Eintrages von salzigem Brackwasser aus der Unterwarnow statt. Die Sicherung der Schleuse wurde durch die Demontage und Einlagerung der Stemmtpaare sowie eine vollständige reversible Teilverfüllung / Abdichtung der Schleusenammer hergestellt.

Durch das Wegfallen der ursprünglichen Zweckbestimmung (Gütertransport) ist ein Nutzen für die WSV nicht mehr gegeben. Für die WSV ist das Vorhalten einer aufwendigen Infrastruktur wie die Schleuse unwirtschaftlich. Der Erhalt und die Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur werden unter den gegenwärtigen Bedingungen nachrangig behandelt. Vor dem Hintergrund, der begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen erfolgen seitens der WSV Bestrebungen zur Übertragung der Schleuse, der dazu gehörenden Grundstücke und den darauf befindlichen Objekten an das Land Mecklenburg-Vorpommern und somit in die Zuständigkeit der Stadt Rostock.

Für eine Entscheidung zur Übernahme und Wahl einer Sanierungsvariante durch die Stadt Rostock ist eine entsprechende Grundlage zu erarbeiten. Die Aufgabenstellung hierzu wird im nächsten Abschnitt erläutert.

2 Aufgabenstellung

Als Entscheidungsgrundlage für die Übernahme der denkmalgeschützten Bootsschleusenanlage Rostock an der BinWaStr Warnow von der WSV an die Stadt Rostock wird

- die Ermittlung der notwendigen Instandsetzungsarbeiten,
- die Prüfung von Varianten und
- eine Kostenschätzung

in Form einer Machbarkeitsstudie untersucht. Es werden Möglichkeiten und Varianten im Hinblick auf den Instandsetzungs- oder Neubaubedarf oder das dauerhafte Verfüllen mit der Schaffung einer Möglichkeit zum Umsetzen für muskelbetriebene Wasserfahrzeuge hinsichtlich ihrer technischen Machbar- und Durchführbarkeit untersucht und geplant. Der inhaltliche Umfang orientiert sich dabei an einer Grundlagenermittlung und Vorplanung gemäß Leistungsphasen 1 und 2 der HOAI. Die Machbarkeitsstudie

- analysiert und bewertet **Lösungsansätze**,
- identifiziert **Risiken**,
- schätzt **Erfolgsaussichten** ab und
- dokumentiert **Entscheidungsmöglichkeiten**.

Die wirtschaftliche Beurteilung ist Aufgabe einer Kosten-Nutzen-Analyse. Die Planungen der Varianten sind an die „Machbarkeitsstudie über die Möglichkeit einer Wiederaufnahme des touristischen Boots und Schiffsverkehrs zwischen Ober- und Unterwarnow einschließlich einer touristischen Basiseinrichtung mit der Anbindung einer funktionstüchtigen Mühlendamm-schleuse (MBS)“ von INROS LACKNER, BTE, W&H, Stand 30.08.2018 angelehnt [1].

Die Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen (RiGeW) werden bei den Varianten berücksichtigt [2].

Gemäß Abstimmung mit dem HSA werden die folgenden Varianten untersucht:

Variante Nr.	Merkmale	Nutzbare Abmessungen Schleusenkamer nach Sanierung (ca.) Verschlussysteme, Bedienung
0	Variante laut Bürgerschaftsbeschluss 2019/BV/4320 [16], „Instandsetzung des historisch vorhandenen Schleusenbeckens mit vorgezogenem Unterhaupt“ (automatischer Schleusenbetrieb) Ziel: Sicherung des Einzeldenkmals, weitestgehender Erhalt der originalen Bausubstanz, größtmögliche Berücksichtigung der denkmalrechtlichen und denkmalfachlichen Belange, Hochwasserschutz landseitig durch vorhandenen Hochwasserschutzdamm, Vorhäfen gem. RiGeW [2]. Bemessungsschiff nach RiGeW: Motorkajütboot 20,0 m x 5,5 m x 1,4 m	Nutzbare Breite $B_n = 6,60$ m Nutzlänge $L_n = 25,00$ m Drempeltiefe (bei MW): ca. 2,50 m Unterhaupt ca. 2,80 m Oberhaupt 3 Schleusentore (OH 1 und UH 2) Selbstbedienung: a) elektromechanischer Antrieb b) mechanischer Antrieb
1	Entspricht Variante 1 gemäß MBS [1] Instandsetzung, Stahlbetontrog, ggf. GEWI-Pfähle bzw. Stahlrammpfähle, Erhalt des Denkmals Schleuse (gemäß MBS war dafür ein begehbare Sichtfenster vorgesehen), Hochwasserschutz landseitig durch vorhandenen Hochwasserschutzdamm, Vorhäfen gem. RiGeW [2]. Bemessungsschiff nach RiGeW [2]:	Nutzbare Breite $B_n = 6,60$ m Nutzlänge $L_n = 25,0$ m Drempeltiefe (bei MW) $> 1,80$ m 3 Schleusentore (OH 1 und UH 2) Selbstbedienung: a) elektromechanischer Antrieb b) mechanischer Antrieb

Variante Nr.	Merkmale	Nutzbare Abmessungen Schleusenkamer nach Sanierung (ca.) Verschlussysteme, Bedienung
	Motorkajütboot 20,0 m x 5,5 m x 1,4 m	
2	Entspricht Variante 2 gemäß MBS [1] Sportbootbetrieb, verkleinerter Stahlbetontrog, ggf. GEWI-Pfähle bzw. Stahlrammpfähle, Erhalt des Denkmals Schleuse (gemäß MBS war dafür ein begehbare Sichtfenster vorgesehen), Hochwasserschutz landseitig durch vorhandenen Hochwasserschutzdamm, Vorhäfen gem. RiGeW [2]. Bemessungsschiff nach RiGeW [2]: Ruder-Achter 17,0 m x 4,0 m x 0,25 m Motorboot offen 6,0 m x 2,5 m x 0,8 m	Nutzbare Breite $B_n = 5,50$ m Nutzlänge $L_n = 20,00$ m Drempeltiefe (bei MW) $> 1,80$ m 3 Schleusentore (OH 1 und UH 2) Selbstbedienung: a) elektromechanischer Antrieb b) mechanischer Antrieb
3	Entspricht Variante 3 gemäß MBS [1] Verfüllung mit Errichtung einer Bootsschlepe (Treidelweg), bei der Planung / Betrachtungen des endgültigen Bauwerkes ist der derzeitige Bauwerkszustand durch die temporäre Teilverfüllung zu berücksichtigen und erforderliche Maßnahmen für eine Verfüllung als dauerhafte Lösung zu beschreiben.	

Tabelle 2: Übersicht Varianten 0 bis 3

Basierend auf der nachfolgenden Grundlagenermittlungen soll eine Vorplanung (gemäß HOAI Leistungsphase 2) erstellt werden, die Ergebnisse in einer Übersicht aufgelistet und in Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber in Öffentlichkeitsveranstaltungen vorgestellt, erläutert und ggf. überarbeitet werden.

3 Variantenbeschreibung

3.1 Allgemeines

Für die Sanierung der Schleuse sind vier Grundvarianten gemäß Kapitel 2 mit dem Auftraggeber abgestimmt worden. Im Folgenden werden diese genauer erläutert. Für die spätere Zuordnung in der Vorplanung wird die gesamte Baumaßnahme in einzelne Objekte unterteilt.

Objekt	Objektteil	Objektteil
100 – Schleusenvorhäfen	140 – Schleusenvorhafenausrüstung	141 – Leitwerke 142 – Fender 143 – Dalben 144 – Poller/Festmacheringe 145 – Treppen/Steigleitern 147 – schwimmende Anlegeplattformen/Landestege

Objekt	Objektteil	Objektteil
	150 – Schleusenliegeplätze	151 – Fender 152 – Dalben 153 – Poller/Festmacheringe 154 – Treppen/Steigleitern 155 – schwimmende Anlegeplattformen/Landestege
200 – Schleusen	210 – Schleusenkammern	211 – Kammersohlen 212 – Kammerwände
	220 – Schleusenhäupter	221 – Bauwerke
	230 – Schleusenverschlüsse	231 – Schleusentore 232 – Schleusentorantriebe/Antriebe der Tordurchlassverschlüsse 235 – Revisionsverschlüsse
	260 – Schleusenausrüstungen	261 – Fender 262 – Poller, Festmachringe, Haltestangen 263 – Geländer 264 – Steigleitern
500 – Anlagenzubehör: Einrichtung für die Sicherung und Erleichterung des Schiffsverkehrs		
600 – Anlagenzubehör: Betriebseinrichtungen		
700 – Anlagenzubehör: Hochbauten		
800 – Anlagenzubehör: Landverkehrseinrichtungen, sonstige Grundstücksflächen		
900 – unspezifische Ausrüstungen einer Anlage einschl. ihrer Bauwerke und des Anlagenzubehörs		

Tabelle 3: Objektübersicht

3.2 Variante 0 – Bestandssanierung

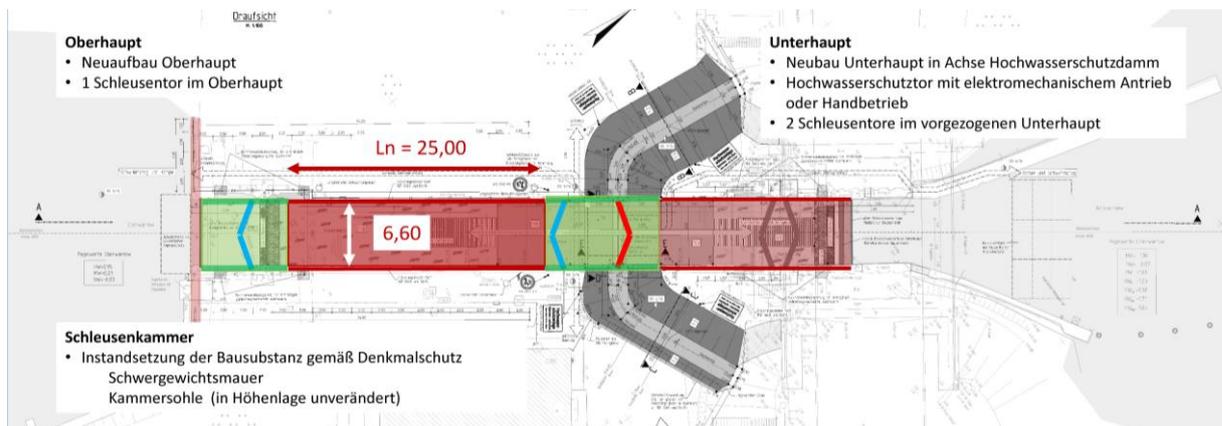


Abbildung 1: Variante 0 – Sanierungsbereiche in der Draufsicht

Variante 0 sieht eine Bestandssanierung der Bootsschleusenanlage Rostock mit weitgehendem Erhalt der vorhandenen Abmessungen, der Bausubstanz und der Funktionsweise des Bauwerkes vor. Die Sanierung wird vorrangig unter Berücksichtigung der Aspekte des Denkmalschutzes erarbeitet.

Die Schleusenkammerbreite bleibt erhalten, wobei die Kammerwände ggf. in Bereichen abgetragen und neu aufgebaut werden müssen. Das Schleusenoberhaupt wird an gleicher Stelle mit nur einer Torlinie neu errichtet. Das Unterhaupt der Schleuse wird vorgezogen, der Hochwasserschutz mit einem in Achse des vorhandenen Hochwasserschutzdamms angeordnetem Hochwasserschutztor sichergestellt. Durch das Versetzen des Unterhauptes wird die nutzbare Schleusenkammerlänge auf rund 25,0 m eingeschränkt.

Die Schleuse wird mit insgesamt 3 Stemmtorpaaren ausgerüstet. Das gegen das Unterwasser gerichtete Stemmtorpaar dient dem Hochwasserschutz. Die Schleusenkammersohle wird saniert und bleibt in ihrer Höhenlage unverändert. Hier ist zu prüfen, welche Auswirkungen die jetzige Verfüllung als ungeplanter Lastfall auf die Bestandskonstruktion hat.

Für einen geregelten Schleusenbetrieb muss die Schleusenanlage mit Vorhäfen im Unter- und Oberwasser nach RiGeW [2] ausgerüstet werden. Die Schleusenvorhäfen sind mit Schleusenliegeplätzen, Einfahrt- und Wartebereiche, auszustatten.

Die Weiterverwendung der im Bestand vorhandenen Stahltore wird geprüft, ggf. ist eine Aufarbeitung machbar. Die festen Einbauteile werden mit Neubau der Häupter ersetzt. Die Antriebstechnik sowie die E-Anlage und Steuerung wird modernisiert und für die einzusetzende Betriebsart (Bedientyp 1 – Schichtleitung/Bedienpersonal, Bedientyp 2 – Nutzer bediente Anlage, Bedientyp 3 – vollautomatische Anlage) mit den entsprechenden Sicherheitsvorgaben nach Maschinenrichtlinie 2006/42/EG und Risikobetrachtung angepasst. Die Orientierung auf die Schleusenbedienung liegt hierbei auf Bedientyp 2 – Nutzer bediente Anlage, wobei die Schleusenbedienung handmechanisch oder elektromechanisch erfolgen kann.

Das Hochwasserschutztor ist elektromechanisch zu bedienen. Die Steuerung und die entsprechenden Verantwortlichkeiten zur Bedienung des Hochwasserschutztors werden im Zuge der Entwurfs- und Genehmigungsplanung erläutert. Die Veränderungen Stahlwasser-/Maschinenbau, Steuerung sind mit dem Denkmalschutz abzustimmen.

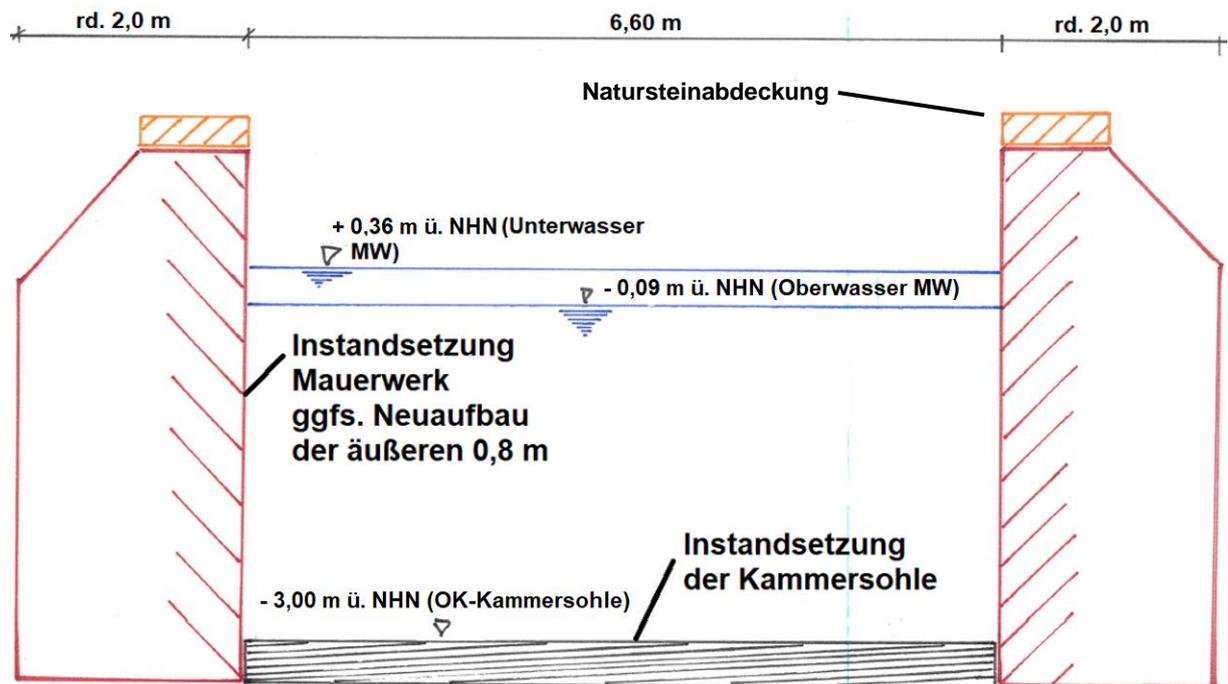


Abbildung 2: Variante 0 – Schnitt

3.3 Variante 1 – Bestandssanierung mit Stahlbetontrog

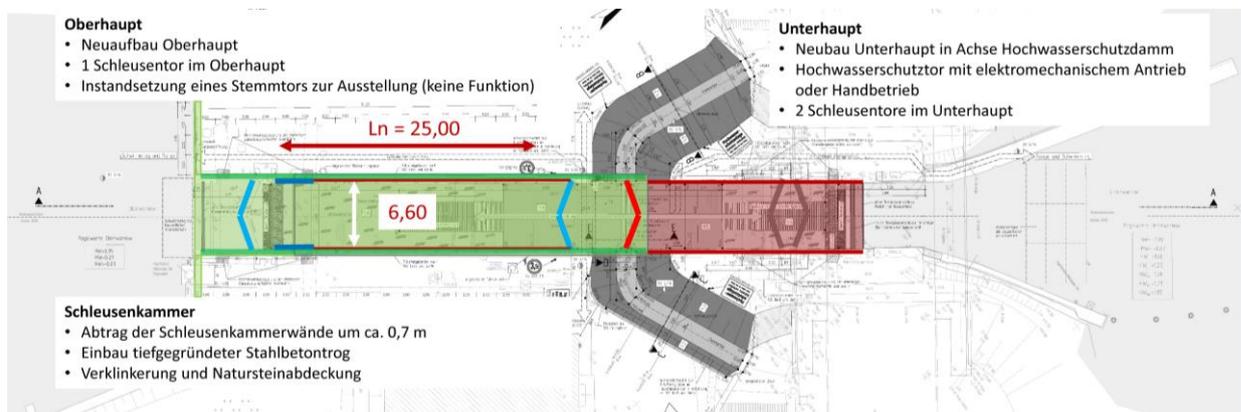


Abbildung 3: Variante 1 – notwendige Sanierungsbereiche

Die Sanierung der Schleusenanlage entsprechend der Variante 1 sieht vor, dass das bestehende Mauerwerk der Schleusenammerwände auf einer Breite von ca. 0,70 m abgetragen, und die Schleusenammer mit einem tiefgegründeten Stahlbetontrog eingefasst wird. Die Sanierungsvariante 1 ermöglicht den Erhalt des früheren Erscheinungsbildes, indem die Stahlbetonwände außenseitig verklinkert und oberhalb mit einer Natursteinabdeckung abgeschlossen werden. Die nutzbare Schleusenbreite entspricht mit 6,60 m der von Variante 0.

Das Unterhaupt der Schleuse wird wie in Variante 0 vorgezogen, der Hochwasserschutz mit einem in Achse des vorhandenen Hochwasserschutzdamms angeordnetem Hochwasser-

schutztor sichergestellt. Durch das Versetzen des Unterhauptes wird die nutzbare Schleusen-kammerlänge auf rund 25,0 m eingeschränkt.

Die neue Schleusen-kammersohle wird aus Stahlbeton auf der Bestandssohle aufgebaut, wodurch sich die nutzbare Kammertiefe um 1,0 m verringert (Abbildung 4).

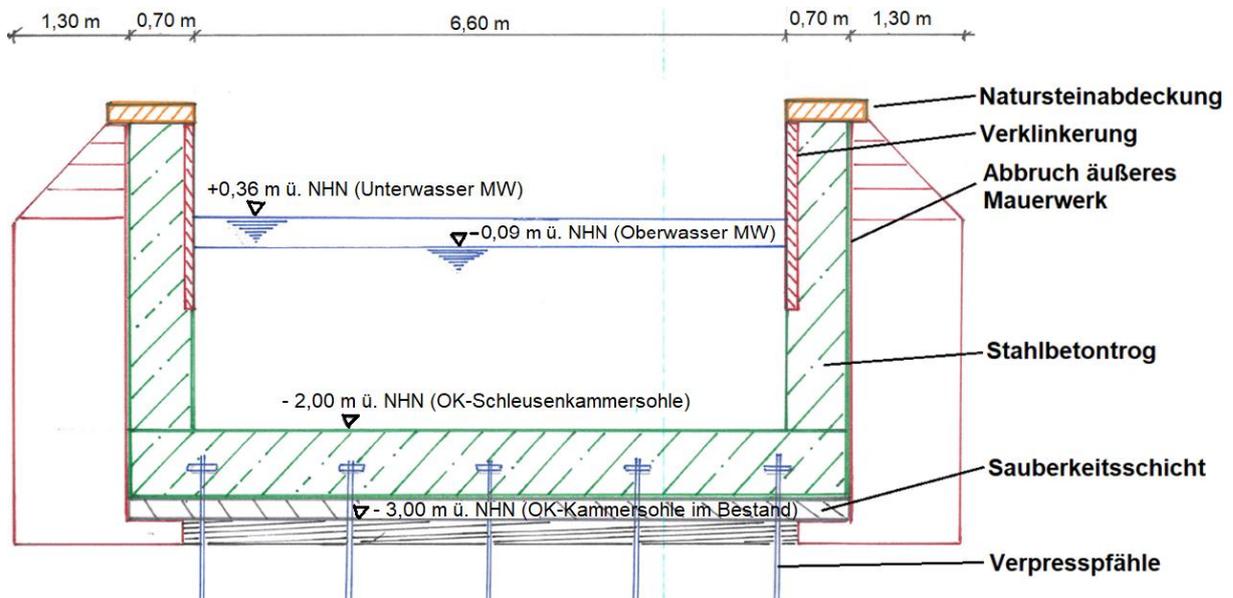


Abbildung 4: Variante 1 – Schnitt

Der Schleusenbetrieb wird mit 3 Torlinien umgesetzt. Das gegen das Unterwasser gerichtete Stenmtorpaar dient auch hier dem Hochwasserschutz.

Mit Neubau der Häupter werden auch die festen Einbauteile neugestaltet. Wegen der normativen Nutzungsdauer von 70 Jahren für Stahlbauteile und 35 Jahren für den Maschinenbau (lt. dem deutschen Institut für Normung e.V. DIN 19704 Stahlwasserbauten) sind die Tore und die Antriebstechnik sowie die Maschinenbauteile zu ersetzen.

Die E-Technik und die Steuerung sind nach heutigem Stand der Technik mit den entsprechenden Sicherheitsvorgaben sowie für die einzusetzende Betriebsart (Bedientyp 1 – Schichtleitung/Bedienpersonal, Bedientyp 2 – Nutzer bediente Anlage, Bedientyp 3 – vollautomatische Anlage) mit den entsprechenden Sicherheitsvorgaben nach Maschinenrichtlinie und Risikobetrachtung auszuführen. Die Orientierung liegt hierbei wie bei Variante 0 auf Bedientyp 2 - Nutzer bediente Anlage. Die Schleusenbedienung erfolgt auch hier handmechanisch oder elektromechanisch. Das Hochwasserschutztor ist elektromechanisch zu bedienen.

3.4 Variante 2 – Stahlbetoneinfassung mit optimierter Abmessung

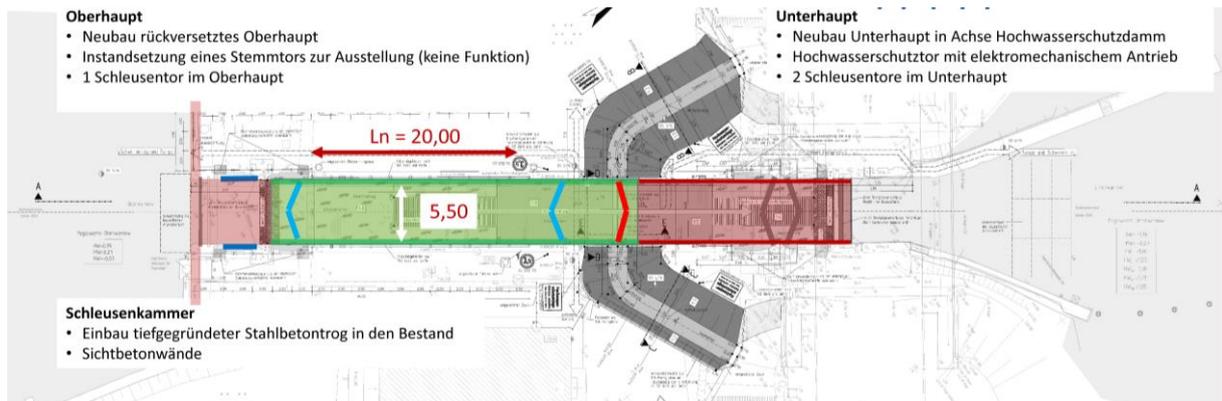


Abbildung 5: Variante 2 – notwendige Sanierungsbereiche

Die Sanierungsvariante 2 sieht vor, in die Schleuse einen tiefgegründeten Stahlbetontrog einzufügen. Die Stahlbetonkonstruktion wird in die bestehende Schleusenammer angepasst, wobei die Mauerwerkswände außenseitig als verlorene Schalung dienen.

Die Maße der Anlage orientieren sich an der RiGeW [2]. Die nutzbare Breite reduziert sich auf 5,50 m, wobei die Oberkante der Schleusenammersohle durch die Stahlbetonsohle um ca. 1,0 m auf - 2,00 m ü. NHN verringert wird. Das Unterhaupt wird in die querende Achse des vorhandenen Hochwasserschutzdamms verschoben, so dass gemäß [2] eine Nutzlänge der Schleusenammer von 20,0 m erreicht wird.

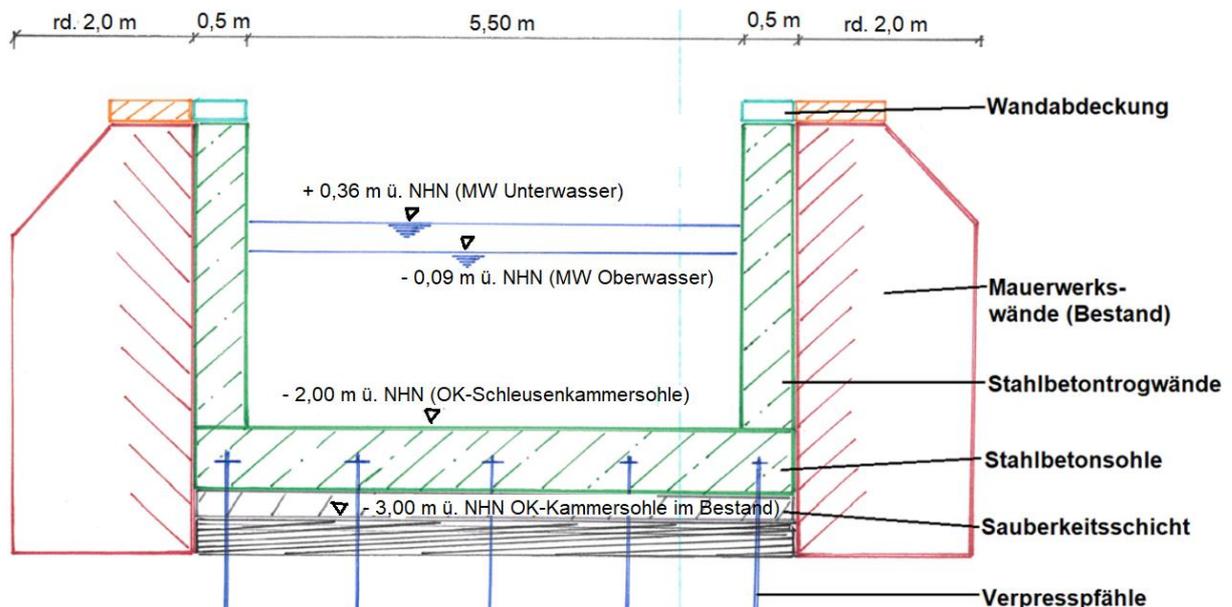


Abbildung 6: Variante 2 – Schnitt

Der Schleusenbetrieb dieser Sanierungsvariante soll mittels drei Torlinien umgesetzt werden. Das dem Unterwasser entgegengestellte Stemmtorpaar dient auch hier zum Schutz vor Hochwasser im Unterwasser, welche die Wasserstände des Oberwassers überschreiten würden. Die beiden dem Oberwasser entgegengestellten Stemmtorpaare (1 im Oberhaupt und 1 im Unterhaupt) ermöglichen die Schleusung. Die Oberflächen der Stahlbetonschleusenwände werden in Sichtbetonqualität hergestellt.

Die Arbeiten des Stahlwasser- und Maschinenbaus sowie der E-Technik und Steuerung sind identisch mit der Variante 1:

- Neu feste Einbauteile
- Neue Stahltore
- Neue Maschinenbauteile
- Neue Antriebstechnik Schleuse (handmechanisch oder elektromechanisch)
- Neue Antriebstechnik Hochwasserschutztor
- Neue E-Technik, Steuerung entsprechend Bedientyp und Antriebstechnik

3.5 Variante 3 – Verfüllung mit Bootsschleppe

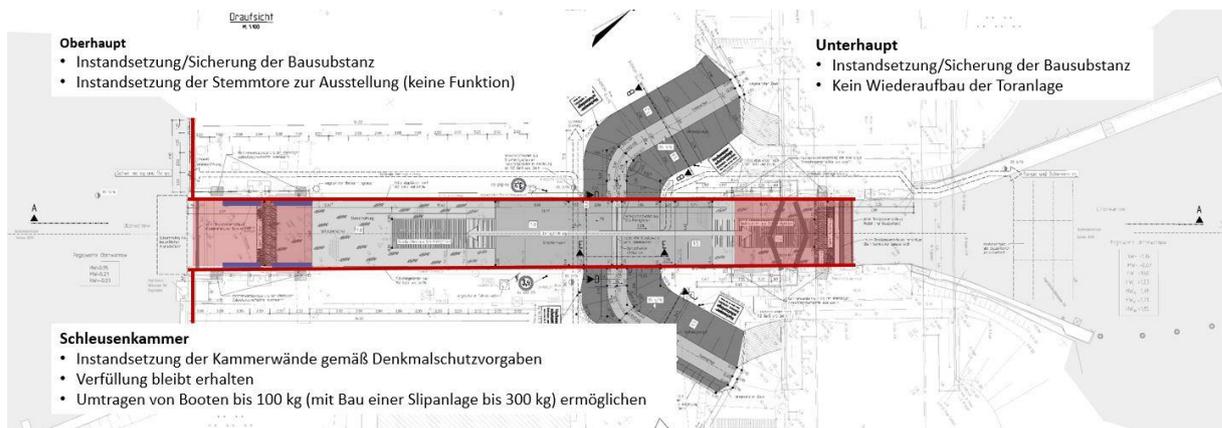


Abbildung 7: Variante 3 – notwendige Sanierungsbereiche

Die Sanierungsvariante 3 beschreibt die Verfüllung der alten Schleusenanlage und der Ausbildung einer Bootsschleppe zum Umtragen von muskelbetriebenen Kleinbooten. Es werden keine Wagen zum Transport der Boote zwischen den Einsatzstellen im Unter- und Oberwasser vorgesehen. Das Umtragen ist auf einem direkten Verbindungsweg zwischen den Einsatzstellen möglich.

Die vorhandene Situation ist für das Umsetzen von Wasserfahrzeugen bis zu einem Gewicht von 100 kg geeignet. Durch eine Slipanlage (trocken oder nass) kann ein Umsetzen bis zu einem Gewicht von 300 kg ermöglicht werden.

Mit der Umsetzung von Variante 3 wird es erforderlich, dass die Bestandsbauten der Anlage gesichert werden. Das Ober- und Unterhaupt der alten Schleuse sowie Schleusenwände müssen instandgesetzt werden, um dem weiteren Verfall entgegenzuwirken.

Entsprechend der RiGeW [2] sind an der Anlage im Unter- und Oberwasser Anlegestellen vorzusehen. Diese können, um Wasserstandsschwankungen auszugleichen, z.B. mittels Schwimmpontons ausgeführt werden. Sie sollen ein sicheres Ein- und Aussteigen ermöglichen.

Die ehemaligen Vorhäfen der Schleusenanlage müssen für den Betrieb der Bootsschleppe nicht erneut wiederaufgebaut werden.

3.6 Alternative technische Lösung für den Hochwasserschutz

Alternativ zur Verwendung des bestehenden Hochwasserschutzdamms kann der Hochwasserschutz auch durch eine neu zu errichtende Hochwasserschutzwand (Stahlspundwand mit Betonholm) sichergestellt werden. Diese Hochwasserschutzwand kann näher an der Brücke errichtet werden, so dass das Unterhaupt ebenfalls ca. 5,0 m in Richtung Brücke verschoben, und die Nutzlänge der Schleusenammer vergrößert werden kann (Abbildung 8).

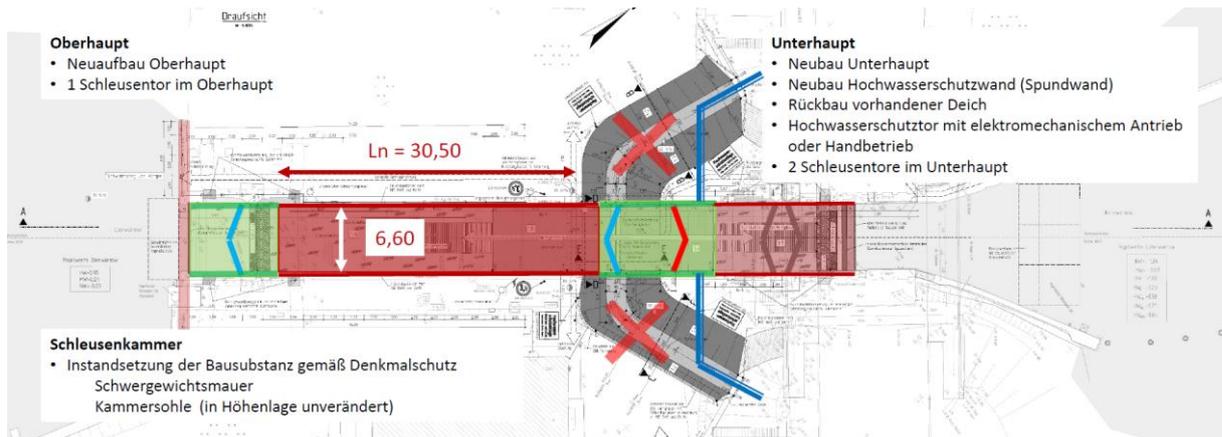


Abbildung 8: Alternative technische Lösung Hochwasserschutz

Im Rahmen der Voruntersuchung wird diese technische Alternative für die Vorzugsvariante zusätzlich mitberücksichtigt.

3.7 E-Technik und Steuerung

Die Unterbringung der E-Technik für den Schleusenbetrieb erfolgt in einem gesonderten kleinen Gebäude.

Auf dem Gelände gibt es einen Elektroanschluss des Energieversorgers mit Hausanschlusskasten. Der Bestand und die Nutzbarkeit dieser Leitungen sowie die Belastbarkeit der Energiezuführung sind momentan nicht bekannt und muss im Zuge der weiteren Planung mit dem Energieversorger geklärt werden.

Das Vorhandensein und die Nutzbarkeit von Leitungen für den Informationsverbund (Telefon/DSL/IP, Internet/IP) sind derzeit nicht bekannt und müssen geprüft werden

Der Aufbau des entsprechend der betrachteten Varianten 0 – 3 benötigten Umfangs an Elektrotechnik sowie Steuerungstechnik erfolgt entsprechend des heutigen Stands der Technik sowie den Anforderungen der Sicherheitsbelange.

Für Meldungen von Bedingungen für den Einsatz des Hochwasserschutztors an das Hochwassermanagement, sowie für eine Fernbedienung des Hochwasserschutztors durch das Hochwassermanagement ist ein Informationsverbund notwendig.

Bei einer nutzerbasierenden Bedienung der Schleuse mit elektromechanischen Antrieben ist für den Einsatz einer Rufsäule zur Unterstützung der Nutzer ein Informationsverbund mit dem Betreiber der Anlage zu berücksichtigen.

3.8 Aufbau und Funktionsweise

Sowohl der Aufbau als auch die Funktion sind von dem generellen Variantenentscheid abhängig. Bei funktioneller Betrachtungsweise ergeben sich folgende Aufbaumöglichkeiten.

Lösungsprinzip	Technische Umsetzung	Nutzungsmöglichkeit	Bemerkung
Umtragung	Ein- und Ausstieg im Vorhafen	Boote bis max. 100 kg	
Slipanlage ohne Gewässeranschluss	Ein- und Ausstieg im Vorhafen Bootswagen mit Wegetrasse	Boote bis max. 100 kg	
Slipanlage mit Gewässeranschluss	Bootswagen mit Schienenführung in das Gewässer OW und UW	Boote bis max. 300 kg	Anlage Hochwasserschutz erforderlich
Bootsgasse	Regelorgan für Wasserhaltung und Treidelweg erforderlich	eingeschränkte Nutzung in Abhängigkeit der Ausführung	Anlage Hochwasserschutz erforderlich
Bootsschleuse	Oberhaupt – Kammer – Unterhaupt mit Füll- und Entleerungsorgan	Nutzung entsprechend Hauptabmessung	Anlage Hochwasserschutz erforderlich Alternative UH = Hochwasserschutz

Tabelle 4: Variantenabhängige Aufbaumöglichkeiten

4 Randbedingungen der Planung

4.1 Allgemeines

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wird die zweckmäßigste Lösung von den möglichen Alternativen und Varianten ermittelt, und deren Machbarkeit unter Berücksichtigung

- der Art der touristischen Nutzung,
- des Umwelt- und Naturschutzes, Trinkwasser- und Hochwasserschutzes
- Denkmalschutzes,
- der technischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Machbarkeit,
- der Anforderungen aus Betrieb und Unterhaltung,
- der möglichen Risiken

überprüft und bewertet.



Abbildung 9: Randbedingungen der Machbarkeitsstudie

Hierbei ist zu beachten, dass die genannten Randbedingungen zumeist nicht unabhängig voneinander zu betrachten sind, sondern sich gegenseitig beeinflussen. So kann sich eine ausgeprägte touristische Nutzung z.B. positiv auf die Wirtschaftlichkeit auswirken, aber negative Auswirkungen auf die Belange des Umwelt- und Trinkwasserschutzes mit sich bringen. Die positiven oder negativen Auswirkungen von veränderten Randbedingungen werden daher in einer zu entwickelnden Bewertungsmatrix zusammengeführt, um eine abschließende objektive Bewertung zu erleichtern.

4.2 Touristische Nutzung

Die vorhandene MBS [1] kam in der Analyse der Potentiale und Zielgruppen zu dem Ergebnis, dass

- *Tourismus auf und an der Warnow weder hinreichende Nachfragepotenziale für ein touristisches Angebot am Standort Mühlendammschleuse bietet noch durch ein attraktives Angebot in relevantem Umfang gefördert werden kann;*
- *aber mit dem Tourismus in Rostock und an der benachbarten Ostseeküste große Nachfragepotenziale bereitstehen.*

Auf dieser Grundlage wurde ein Nutzungskonzept mit fünf aufeinander aufbauenden Umsetzungsstufen empfohlen:

Stufe	Maßnahme (aus [1])	Prognose der Besucherzahlen (aus [1]) pro Jahr
1	Mit der Einrichtung eines einfachen Wasserwanderrastplatzes (mit Anleger, Einsatzstelle, Picknickmöglichkeit, Toiletten) für Paddler und Ruderer wird der muskelbetriebene Wassersport auf der Unterwarnow gefördert.	<i>Stufe 1 bis 3 inkl. Info-Station</i> 3.700 Besuche durch Landtouristen 1.000 Besuche durch Wassertouristen
2	Das Schleusenhaus an der Mühlendammschleuse bietet Raum für ergänzende Infrastrukturen für die Wasserwanderer; u. a. Umkleiden und Duschen, einen beheizten Aufenthaltsraum, Gepäck-Schließfächer (für Ausflüge in die Innenstadt), WLAN ; darüber hinaus werden touristische Informationen über Rostock und Umgebung bereitgestellt.	
3	Einrichtung eines zielgruppenorientierten Informationsangebots mit Infotafeln im Außengelände, Modellen/Exponaten in einer kleinen Ausstellung im Schleusenhaus . Ergänzend werden Naturerlebnis-Führungen auf der Warnow (mit Kanu oder mit wellenschlag-armem Elektroboot) angeboten.	
4	Das Schleusenhaus bietet Raum für die Einrichtung einer Gartenwirtschaft mit kleinem Innenraum. Ergänzend wird ein hochwertiger Themen-Spielplatz (Wasser-/Piratenspielplatz) angelegt.	<i>Stufe 1 bis 4 inkl. Gastronomie</i> 14.100 Besuche durch Landtouristen 2.000 Besuche durch Wassertouristen
5	Die wesentlichen Maßnahmen finden auf Ebene der Hanse- und Universitätsstadt Rostock statt (siehe oben); der wesentliche Effekt für die Mühlendammschleuse besteht in der Bewertung als Portal und Erlebnisstandort. Am Standort Mühlendammschleuse sind nur noch ergänzende Maßnahmen erforderlich (z. B. ergänzende Infotafeln/Exponate, höherwertige Gestaltung als „Portal“ etc.)	<i>Stufe 1 bis 5 inkl. Einbindung in die Tourismusstrategie</i> 28.800 Besuche durch Landtouristen 2.800 Besuche durch Wassertouristen

Tabelle 5: Maßnahmen eines touristischen Nutzungskonzepts (gemäß [1])

Bei der Prognose der Besucherzahlen wurde (siehe Tabelle 5) im Wesentlichen auf das Nachfragepotential durch Landtouristen aufgebaut. Für den Erfolg dieses touristischen Nutzungskonzepts wurde dabei eine funktionierende Schleusenanlage angesehen:

Die Sanierung der Mühlendammschleuse ist dabei Voraussetzung für den Erfolg: Die aktive Schleuse ist tragende Säule des Erlebniswerts und Profils des Standorts, die wassertouristische Nutzbarkeit begründet die Vitalität und Attraktivität des Standorts. Ohne eine aktive Schleuse entfällt die Besonderheit des Standorts (...).

Diese Auffassung wurde auch in der Stellungnahme der Leitung des Büros der Hanse Sail [7] zur MBS vertreten. Die in dieser Stellungnahme vorgeschlagene Schaffung von zusätzlichen Wasserwanderrastplätzen sowie die Etablierung von solargetriebener Fahrgastschiffahrt auf der Warnow im Streckenabschnitt Rostock-Schwaan-Bützow (auch ohne Schleuse möglich) steht allerdings im Gegensatz zu den Auflagen und Empfehlungen des Manage-

mentplans für das Schutzgebiet FFH-Gebiet DE 2138-302 „Warnowtal mit kleinen Zuflüssen“ ([9], Seite 71 und 72):

Bei einer Ausweitung des touristischen Angebotes sind die möglichen Auswirkungen auf LRT und Arten im Hinblick auf ihre FFH-Relevanz im Einzelfall zu prüfen. (...)

Um einen günstigen Erhaltungszustand der LRT und Arten jedoch dauerhaft zu gewährleisten, sollte das Ausmaß der Freizeitnutzung in jedem Fall beschränkt und im Vergleich zum aktuellen Zustand nicht ausgeweitet werden.

Das für eine Entwicklung wichtige Dienstwohngebäude hat seine Funktion inzwischen eingebüßt und wird als Mietwohngebäude durch eine Mietpartei genutzt. Es liegt auf dem Flurstück 2025 in Trinkwasserschutzzone II, für die ein Verbot für den "Neubau von Bungalows, Bootshäusern, Wochenendsiedlungen und alle Maßnahmen, die den Zustrom von Besuchern fördern" gilt, was eine touristische Nutzung stark einschränken würde.

4.3 Umwelt- und Naturschutz

Der Vorhabensraum liegt zwischen Schutzgebieten nationaler und internationaler Bedeutung. Vor dem Hintergrund einer weiteren touristischen Entwicklung der Bootsschleuse als erlebbares technisches Denkmal mit entsprechender touristischer Infrastruktur und daraus resultierenden Auswirkungen auf die angrenzenden Schutzgebiete sind zu einem „späteren Zeitpunkt auf die Vereinbarkeit mit den jeweiligen Schutzgebietsverordnungen zu prüfen“ [1].

Wie darüber hinaus in [5] dargelegt, hat der Standort den Charakter einer „flussbegleitenden Grünfläche“ mit „biotopverbindender Wirkung“, für die das Bundesnaturschutzgesetz die Aufgabe formuliert, „dass die oberirdischen Gewässer einschließlich ihrer Randstreifen und Uferzonen als Lebensstätten für natürlich vorkommende Tier- und Pflanzenarten zu erhalten sind (Biotopverbund, Biotopvernetzung - §21 Abs. 5 BNatSchG.“ Das Entwicklungsziel für den Raum der Mühlendammschleuse sollte daher ein „durchgrünter Raum“ sein, „der die vorhandene Fischotterwanderung nicht beeinträchtigt“, und Rostock als „Grüne Stadt“ mit „Blickrichtung auf die Unterwarnow“ attraktiv und erlebbar macht. Dies betrifft nach [5] auch die touristische Schwerpunktsetzung für Paddler und Ruderer: „Alle Entwicklungsszenarien sind grundsätzlich unter dem Blickwinkel zu betrachten, dass eine Entwicklung des Tourismus in südlicher Richtung auf der Oberwarnow ausgeschlossen ist“.

Folgerichtig wird die Umsetzbarkeit des in Kapitel 4.2 erläuterte Entwicklungskonzept mit allen seinen Vorschlägen durch [5] ausdrücklich nicht bestätigt: „Sie kann nur im konkreten Prüfprozess mit Erarbeitung der notwendigen gutachterlichen Unterlagen im Umweltbereich vorhabenbezogen, d.h. bei Vorliegen konkreter Planungen, und im Einzelfall erfolgen.“

4.4 Trinkwasser- und Hochwasserschutz

Die Bootsschleusenanlage Rostock befindet sich in der Schutzzone II der Warnow, die Schutzzone I beginnt an der Geinitzbrücke.

Im Zusammenhang mit einer möglichen Reaktivierung der Schleuse ist insbesondere zu berücksichtigen, dass

1. in der Schutzzone II alle Maßnahmen zu vermeiden sind, die den Zustrom von Besuchern fördern, insbesondere sind hierzu keine baulichen oder Infrastruktureinrichtungen zu errichten und
2. in der Schutzzone I jeglicher motorbetriebener Bootsverkehr verboten ist.

Bei der Frage ob und in welchem Maße ein Schleusenbetrieb in Betracht gezogen wird, sind diese Schutzanforderungen zu berücksichtigen. Sowohl der Betrieb der Schleuse selbst als auch die Nutzung des Schleusengeländes darf zu keiner erheblichen Mehrfrequentierung der Schutzzone II führen. Die Errichtung zusätzlicher baulicher Anlagen ist unzulässig.

Das Befahren der Warnow mit motorbetriebenen Wasserfahrzeugen ist sowohl in der Schutzzone I auf dem Gebiet der Hansestadt Rostock (Beschlusses des Bezirkstages für den ehemaligen Bezirk Rostock, 1980) als auch in der Schutzzone I und II bis zur Einmündung des Huckstorfer Baches auf dem Gebiet des Landkreises Rostock (Beschluss des Bezirkstages für den ehemaligen Bezirk Schwerin, 1982) verboten. Zulässig bleibt das Befahren mit nicht motorisierten Wasserfahrzeugen (Gemeingebrauch).

Motorbootverkehr ist demzufolge in den Schutzzonenordnungen als eine dem Schutzzweck zuwiderlaufende Nutzung definiert. Für die Zulassung eines Bootsverkehrs käme rechtlich nur die Erteilung einer Befreiung von den Verboten der Schutzgebiets-Verordnung in Betracht. Die Erteilung einer Befreiung setzt jedoch voraus, dass diese aus Gründen des überwiegenden Gemeinwohlinteresses erforderlich wäre. Das Interesse der touristischen Nutzung muss hier aber gegenüber dem Trinkwasserschutz als überwiegendem Belang der Daseinsvorsorge zurücktreten.

Der motorbetriebene Bootsverkehr ist in der Schutzzone II in der Stadt Rostock nicht verboten, da es sich um einen Teil der BWaStr handelt. Es gilt gleichwohl der Grundsatz, dass jeglicher weiterer Zustrom von Besuchern zu vermeiden ist.

Ein Schleusenbetrieb ist grundsätzlich nur möglich, wenn der Oberwasserspiegel mindestens 8 cm über dem Unterwasserspiegel liegt. Andernfalls darf keine Schleusung erfolgen.

Durch den Betrieb der Schleuse ist sicher zu stellen, dass zum Schutz des Trinkwassers bei erhöhten Wasserständen kein Salzwasser aus der Unterwarnow in die Oberwarnow gelangt. Die Pegelhaltung der Warnow erfolgt über das Mühlendammwehr.

In [6] wird darauf hingewiesen, dass die Errichtung von Uferwegen im Rahmen der touristischen Aufwertung [1] sowohl in Schutzzone I als auch in Schutzzone II grundsätzlich verboten ist, „so lange keine wasserbehördliche Zustimmung oder Befreiung vorliegt“.

Für die Bootsschleusenanlage Rostock sind in Abstimmung mit dem StALU MM folgende Bemessungshochwasserstände zu berücksichtigen.

Bis 2085: $BHW_{100} + 0,50 \text{ m} = + 3,00 \text{ m ü. NHN}$

Ab 2085: $BHW_{100} + 1,00 \text{ m} = + 3,50 \text{ m ü. NHN}$

Als Freibord wird 0,5 m angesetzt. Es ergibt sich somit eine erforderliche Gesamtkonstruktionshöhe der Hochwasserschutzmaßnahmen an der Bootsschleusenanlage von + 3,50 m ü. NHN (entspricht + 3,35 m HN) bis 2085 und von + 4,00 m ü. NHN ab 2085.

4.5 Denkmalschutz

Die Bootsschleusenanlage Rostock wird als Einzeldenkmal in der Denkmalliste der Stadt Rostock geführt. Für jegliche bauliche Veränderungen ist im Vorfeld mit dem Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen der Stadt Rostock das Benehmen nach § 7 Abs. 4 WaStrG herzustellen.

Im Planungsbereich sind nach jetzigem Kenntnisstand keine geschützten Bodendenkmale vorhanden. Beim Antreffen von Bodenfunden im Zuge einer Baumaßnahme sind die Bauar-

beiten einzustellen. Der Auftraggeber sowie das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege M/V, Fachbereich Archäologie und Denkmalpflege, Domhof 4-5 in 19055 Schwerin (oder Tel. 0385 58 87 9111) sind zu informieren.

In [3] wird aus denkmalpflegerischer Sicht angeregt, hinsichtlich der gewählten Sanierungsvariante „*einen Kompromiss zu finden, der sowohl die technische Funktion einer Schleusenanlage nachvollziehbar gestaltet sowie so viel wie möglich der originalen Struktur und Substanz erhält*“. Es wird darauf hingewiesen, dass bei einer Verfüllung die ursprüngliche Funktion nicht mehr nachvollziehbar ist, und die verbleibenden historischen Reste der Kammerwände wie „Ruinenreste“ anmuten. Sichtfenster auf vorhandene Mauerreste wie in [1] vorgeschlagen werden positiv aufgenommen.

Hierzu wäre zu ergänzen, dass die angestrebte touristische Nutzung der Anlage den Belangen des Denkmalschutzes auch abträglich sein kann, da diese auch schädliche Auswirkungen auf die Denkmalsubstanz haben kann. Auch ein dem Originalzustand nachempfunderer Neubau oder Umbau der Schleuse ist aus denkmalpflegerischer Sicht unter Umständen unbefriedigend, da hiermit nur die Illusion eines funktionsfähigen technischen Denkmals erreicht wird.

4.6 Technische Machbarkeit

Die technische Machbarkeit wird im Wesentlichen durch die folgenden Randbedingungen beeinflusst:

- 1) Das vorhandene Bauwerk ist im nördlichen Abschnitt durch die Mühlendammbücke überbaut, deren strukturelle Integrität durch Baumaßnahmen an der Schleuse nicht gefährdet werden darf. Außerdem führt die Überbauung zu einer eingeschränkten Zugänglichkeit der Schleuse, sowohl für Bau- oder Sanierungsmaßnahmen als auch für Unterhaltungsarbeiten (z.B. Ausheben von Toren, Setzen von Revisionsverschlüssen).
- 2) Der jetzige Ausbaustand der Schleuse (reversible Teilverfüllung) stellt einen Belastungszustand der Konstruktion dar. Nach Aussage des Auftraggebers erfolgte ein entsprechender rechnerischer Nachweis der Anlage durch das WSA. Im Rahmen einer Sanierung gemäß der Variante 0 ist das Bestandsbauwerk auf eventuelle irreversible Setzungen zu prüfen, die eine möglichst originalgetreue Wiederherstellung des Bauwerks ggfs. einschränken.
- 3) Bei den Varianten 1 bis 3 wird die technische Machbarkeit unter Beachtung der Einschränkungen (gemäß Absatz 1) positiv eingeschätzt.

4.7 Rechtliche Machbarkeit

Die öffentlich-rechtlichen Grundlagen für die Realisierung der jeweiligen Varianten sind zu prüfen. Dabei ist zu klären, welche verschiedene Verwaltungsakte (Genehmigungen und Erlaubnisse) von Trägern öffentlicher Belange und unter Berücksichtigung aller Betroffenheiten notwendig sind.

Zu den Anforderungen an die Befreiung vom Verbot des Verkehrs mit Motorbooten im Trinkwasserschutzgebiet Warnow liegt bereits ein Rechtsgutachten [11] im Auftrag des Amtes für Umweltschutz der Stadt Rostock, Abt. Wasser und Boden, vor, welches u.a. zu dem Schluss kommt, dass gegenüber „der überragenden Bedeutung der Trinkwasserversorgung der Stadt Rostock (...) das öffentliche Interesse an der Förderung des Tourismus nachrangig ist (...)“. Die avisierte touristische Ausprägung des Standorts hat maßgeblichen Einfluss auf die Wahl

einer Vorzugsvariante, steht aber mit den Belangen des Umwelt-, Natur- und Trinkwasserschutzes teilweise in erheblichem Konflikt. Es ist daher nicht auszuschließen, dass aufgrund der komplexen Vorschriften- und Rechtslage hinsichtlich der Bewertung von Auswirkungen konkurrierender Interessen noch weitere Rechtsgutachten erforderlich werden, oder einzelne Interessengruppen den Weg über die Gerichtsbarkeit suchen werden, um ihre Belange durchzusetzen.

Mit Blick auf die ggf. beabsichtigte Übernahme der Schleuse durch die Stadt Rostock und deren Reaktivierung ist darauf hinzuweisen, dass nach Rechtsauffassung der obersten Wasserbehörde die Schleuse Teil des Gewässers Warnow ist. Durch die Verfüllung der Schleuse hat die WSV einen Zustand verfestigt, der belegt, dass die Schleuse keine wasserkehrliche Funktion mehr erfüllt. Mit Übergabe der Schleuse an die Stadt Rostock würde die Schleuse nicht mehr Teil der BWaStr sein. Die Wiederöffnung der Schleuse würde dann nicht mehr aufgrund wasserverkehrsrechtlicher, sondern aufgrund wasserrechtlicher Normen zu bewerten sein. Insofern besteht zurzeit keine Rechtsklarheit darüber, ob die Wiederöffnung der Schleuse ggf. einer eigenen wasserrechtlichen Zulassung bedarf, der dann zwingend eine Abwägung mit den überwiegenden Belangen des Trinkwasserschutzes zugrunde liegen müsste.

4.8 Wirtschaftliche Machbarkeit

Die **Bau- und Investitionskosten** und ihre Förderfähigkeit der verschiedenen Varianten werden in der nächsten Planungsphase auf Grundlage der Variantenuntersuchungen neu ermittelt.

Auch die **laufenden Kosten** für Betrieb und Unterhaltung sind je nach Variante unterschiedlich und neu zu bestimmen. Bei allen zu untersuchenden Varianten ist darauf zu achten, dass die Betriebs- und Unterhaltungskosten möglichst geringgehalten werden können. Im Rahmen dieser Voruntersuchung wird die in [1] beschriebene Berechnungsmethode zur Abschätzung dieser Kosten mittels Anteilswerten bezogen auf die Bausumme angewendet.

Es ist davon auszugehen, dass das Vorhaben aufgrund der touristischen Nutzung den Kriterien einer **Förderfähigkeit** bei Nachweis entsprechen kann. Der Umfang der förderfähigen Kosten ist je nach gewählter Vorzugsvariante u. U. unterschiedlich.

Die Erkenntnisse und Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung aus [1] hinsichtlich der wirtschaftlichen Effekte einer touristischen Aufwertung des Standorts, der damit verbundenen Umsätze sowie der Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte bleiben grundsätzlich weiterhin gültig. Wie in [1] im Detail ermittelt, konnte nur für die seinerzeit als Ausbauvariante II (Sportbootbetrieb mit manuellem Schleusenbetrieb) bezeichnete Maßnahme unter Ansatz einer touristischen Nutzung mit allen Ausbaustufen (siehe Tabelle 5) und einer Finanzierung durch Eigenmittel der Stadt Rostock eine positive Wirtschaftlichkeit anhand der Indikatoren „Barwert“ und „Interne Verzinsung“ nachgewiesen werden. Inwiefern sich allerdings die Maßnahmen der touristischen Entwicklung mit allen Ausbaustufen hinsichtlich der in Kapitel 4.3 und 4.4 genannten Auflagen und Schutzziele vereinbaren lassen, „*kann nur im konkreten Prüfprozess mit Erarbeitung der notwendigen gutachterlichen Unterlagen im Umweltbereich vorhabenbezogen, d.h. bei Vorliegen konkreter Planungen, und im Einzelfall erfolgen*“ [5].

4.9 Anforderungen aus Betrieb und Unterhaltung

Um ein **sicheres Schleusen** der Sportboote zu gewährleisten sind Strömungen, die bei der Füllung der Schleuse auftreten, möglichst gering zu halten. Ziel der Entwicklung muss es

daher sein, eine möglichst ruhige Lage aller Bootstypen bei zügigem Ablauf der Schleusung zu erreichen. Hier ist ein besonderes Augenmerk auf die kleinsten Fahrzeuge (Kanus) zu richten. Es muss eine sichere Schleusennutzung, auch für die kleinsten Sportboote, sichergestellt sein. Die hierfür erforderliche **Ausrüstung** ist in [2] beschrieben.

In der Regel findet in der Dunkelheit kein Sportbootverkehr statt. Eine **Beleuchtung** der Bootsschleusen ist daher nicht grundsätzlich erforderlich. Die Beleuchtung ist jedoch auf die für die jeweilige Schleuse festgelegten Schleusenbetriebszeiten auszulegen [2].

In den **Vorhäfen** müssen die wartenden Sportboote bei allen Betriebswasserständen sicher liegen und festmachen können.

Die Bootsschleuse ist in Variante 0, 1 und 2 für eine **Selbstbedienung** einzurichten, die einfach, sicher und leicht verständlich sein muss. Bei neuen Anlagen sowie bei Grundinstandsetzungen ist anzustreben, eine Bedienung vom Fahrzeug aus zu ermöglichen: Im vorderen Bereich der Wartestellen wird je ein Anmeldeschalter installiert, mit dem der vollautomatische Schleusungsvorgang eingeleitet wird. Die Rangfolge der Schleusungen ergibt sich aus der Reihenfolge, in der die Anmeldeschalter im OW oder UW betätigt und damit die entsprechenden Befehle in die Steuerautomatik eingespeichert worden sind. Weitere Hinweise und Empfehlungen sind [2] zu entnehmen.

Die Bedienung vom Fahrzeug aus erfordert einen elektromechanischen Antrieb. Alternativ kann der Schleusenvorgang auch **manuell** durchgeführt werden. Im Gegensatz zur automatischen Selbstbedienung müssen hierbei ein oder mehrere Crewmitglieder das Wasserfahrzeug verlassen, um die Schleusung durchführen zu können.

Für die Unterhaltung der Schleuse sind je nach gewählter Variante geeignete **Flächen** für die Aufstellung von Kränen und das Ablegen von Schleusen- und Revisionsverschlüssen vorzuhalten. Hierfür kann die vorhandene **Parkfläche** genutzt werden.

Über den baulichen Zustand des ehemaligen **Dienstwohngebäudes** liegen keine weiterführenden Unterlagen vor. Die Betriebstechnik, bei Wahl eines elektromechanischen Antriebs der Schleusentore, kann im Gebäude untergebracht werden, wenn das Gebäude mit der Schleusenanlage durch die Stadt Rostock übernommen werden kann. Die restlichen Nutzflächen stehen für eine touristische Entwicklung zur Verfügung.

4.10 Mögliche Risiken

Als mögliche Risiken wären neben Kostenrisiken und Risiken der baulichen Umsetzung insbesondere Auflagen und Genehmigungen zu erwähnen, welche die angestrebte Nutzung oder Umsetzung einer gewählten Vorzugsvariante im Zuge der weiteren Planung abschlägig beurteilen. Dem kann durch frühzeitige Einbindung der zuständigen Behörden weitgehend entgegengewirkt werden.

5 Quellen und Planungsgrundlagen

Die vorhandenen Quellen und Planungsgrundlagen sind in Abschnitt 12 und 13 zusammengestellt.

6 Beurteilung des Ist-Zustands

6.1 Bautechnische Inspektion 2019

Im Rahmen der im Zeitraum vom 06.11.2019 bis zum 25.11.2019 durchgeführten Bauwerksüberwachung wurde die Bootsschleusenanlage Rostock auf ihren technischen Zustand hin untersucht. Die Ergebnisse wurden in einem Überwachungsbericht [12] in der Qualität einer Bauwerksprüfung nach VV-WSV 2101 dargelegt. Für die Untersuchung der Schleusenanlage wurde diese trocken gelegt.

Im Folgenden werden die grundsätzlichen Ergebnisse dieser Untersuchung wiedergegeben.

6.1.1 Schleusenkammerwände

Das Mauerwerk der Schleusenkammerwände weist vielfach großflächige Ausblühungen und Krustationen auf.



Abbildung 10: Aussinterungen an Kammerwänden

Die Mauerziegel werden durch zahlreiche wasserführende Vertikalrisse gequert. Gemäß der Einschätzung in dem Überwachungsbericht handelt es sich um Setzungsrisse, von denen keine akute Standsicherheitsgefährdung ausgeht. Durch die untersuchten Risse wurden zum Zeitpunkt der Untersuchung keine Sedimente ausgespült. Die Risse sind teils bis zu 1,5 cm breit.



Abbildung 11: Wasserführender Vertikalriss

Vielfach ist das Mauerwerk abgeplatzt, weist zahlreiche Fehlstellen und Fugenausbrüche auf. Die in die Schleusenammerwände eingelassenen Steigleitern sind zu kurz ausgelegt und reichen nicht bis 1,00 m unter den NNW, wie es in der EAU empfohlen wird.

6.1.2 Schleusenammersohle

Die Ausfachung der Schleusenammersohle fehlt teils großflächig. Stellenweise treten größere Fehlstellen auf, die augenscheinlich durch Fremdeinwirkung ausgebrochen wurden.

Die Sohle weist zum Zeitpunkt der Untersuchung 9 Stellen (ca.10-30 cm lang) auf, durch die es zu punktuellen Wasseraustritten kommt. Die Wasseraustritte aus der Kammersohle führten keine Sedimente mit sich.



Abbildung 12: Fehlstelle Kammersohle

6.1.3 Oberhaupt

Die Stahlbetonoberflächen des gesamten Oberhauptes weisen starke Abwitterungserscheinungen auf. Die Ziegelausfachungen sind teilweise schadhaft.



Abbildung 13: Betonoberfläche am Oberhaupt



Abbildung 14: Mauergefüge am Oberhaupt

Es treten starke Aussinterungen im Bereich der Tornischen und -anschlänge auf.

Die Zahnstangenkanäle am Oberhaupt waren abgesackt und mit zahlreichen Ausbrüchen und Abplatzungen versehen. Unmittelbar nach der Untersuchung wurden diese aus Sicherheitszwecken abgebrochen.

6.1.4 Unterhaupt

Unterhalb der Wasserlinie sind die Fugen des Mauerwerkes teils stark ausgewaschen. Es treten schräge Risse und Abplatzungen auf. Im Bereich der Toranschlänge ist das Mauergefüge stark beschädigt.



Abbildung 15: Bereich der Toranschläge, Mauergefüge

Im Bereich des ehemaligen Brückenwiderlagers verlaufen stark wasserführende Vertikalrisse, welche jedoch keine Sedimente mit sich führen.



Abbildung 16: Mauerwerk im Unterhaupt mit wasserführendem Riss

6.1.5 Schleusentorflügel

Die Schleusentorflügel wiesen starke Beeinträchtigungen auf. So waren die Elastomere der Halslager versprödet, die Holzbeschläge sehr stark verwittert und die Laufschiene der Rollschütze eingelaufen. Es wäre zu prüfen, inwieweit die Bestandteile für eine Wiederverwendung in Frage kommen könnten.



Abbildung 17: Schleusentore



Abbildung 18: Korrodierte Halslager der Fluttore

Die am Unterhaupt befindlichen Fluttore wurden in ihrer Standsicherheit, Gebrauchstauglichkeit und Betriebssicherheit aufgrund starker Verwitterung als ungenügend bewertet.

Alle Schleusentorflügel der Schleusenanlage wurden im Zuge der teilweisen Verfüllung der Schleusenanlage entfernt und zwischengelagert.

6.1.6 Leitwerk am Oberhaupt

Unmittelbar nach der 2019 erfolgten Bauwerksinspektion wurde das Leitwerk am Oberhaupt im Rahmen einer Gesamtsicherungsmaßnahme vollständig zurückgebaut, da es einen desolaten Zustand aufwies und eine Gefährdung für Leib und Leben bestand.



Abbildung 19: Ehemaliges Leitwerk am Oberhaupt

6.1.7 Vorhafen am Unterhaupt

Das Leitwerk am Unterhaupt befindet sich in einem stark beschädigten Zustand. Es ist zu prüfen, inwieweit die vorhandene Bausubstanz für einen eventuellen Wiederaufbau verwendet oder ggfs. ersetzt werden muss.



Abbildung 20: Vorhafen am Unterhaupt



Abbildung 21: Leitwerk am Unterhaupt

6.1.8 Zustandsbewertungen – Schleusenteile

Die Bauteile der Schleuse wurden in dem Inspektionsbericht 2019 im Einzelnen untersucht. Die folgende Tabelle soll eine Übersicht darüber geben, wie die grundlegenden Bauteile bewertet worden sind.

Bauteil	Schadensklasse - SK 3 – entspricht stark sanierungsbedürftig 4 – entspricht Sperrung/Abriss
Schleusenkammer	3
Schleusenoberhaupt – Massivbau	3
Oberhaupt – Stemmtore (Stahlbau)	3
Oberhaupt – Stemmtore (Lagerung)	4
Schleusenunterhaupt – Massivbau	3
Unterhaupt – Stemmtore (Stahlbau)	4
Unterhaupt – Stemmtore (Lagerung)	4
Unterer Schleusenvorhafen – Stahlbau	3
Unterer Schleusenvorhafen – Holzkonstruktion	4

Tabelle 6: Bauteile – vergebene Schadensklassifizierung

6.2 Sicherungsmaßnahme/Reversible Teilverfüllung

Für eine ausreichende Sicherung der Bootsschleuse gegen Hochwasserereignisse und zur Vermeidung eines Eintrages von salzigem Brackwasser aus der Unterwarnow wurden 2019 die hierfür notwendigen baulichen Maßnahmen vorgenommen. Diese bestanden darin, die Schleuse im Profil eines Dammquerschnitts teilweise zu verfüllen. Die Sicherung der Bootsschleuse wurde durch die Demontage und Einlagerung der Stemmtorpaare sowie einer vollständig reversiblen Teilverfüllung/Abdichtung der Schleusenkammer hergestellt. Die Teilver-

füllung der Schleusenammer ist übergangsweise, bis zur Klärung einer möglichen zukünftigen Schleusennutzung durch die Stadt Rostock, durchgeführt worden.

Zur Herstellung des Hochwasserschutzes wurden westlich und östlich der Bootsschleuse Hochwasserschutzdämme angelegt, die am Scheitelpunkt der Teilverfüllung an eine mobile Hochwasserschutzwand angeschlossen sind.

Der vorhandene Zustand stellt eine temporäre Sicherungsmaßnahme dar, wobei in der Planung keine zeitliche Begrenzung festgelegt wurde. Inwiefern die im Bestand vorhandenen Kammerwände außerhalb der Verfüllung dauerhaft standsicher und gebrauchstauglich bleiben werden, ist zu untersuchen (Variante 3).

In Kapitel 10 ist der Ist-Zustand der Teilverfüllung zum Zeitpunkt der Ortsbesichtigung am 20.01.2021 genauer dokumentiert.

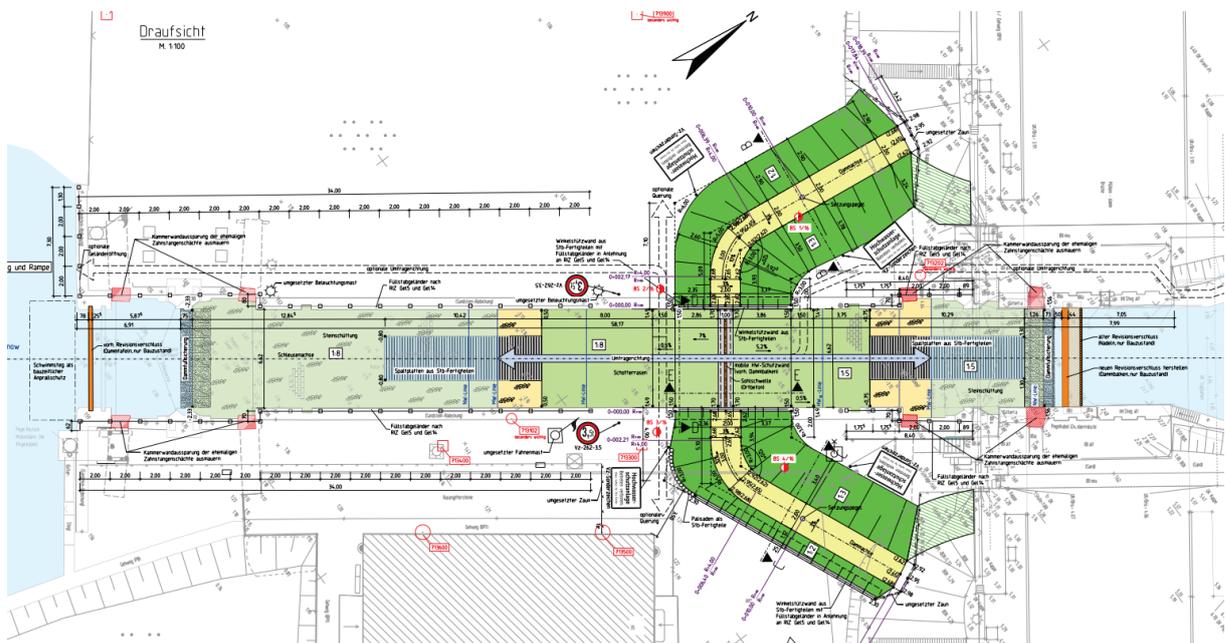


Abbildung 22: Bootsschleusenanlage Rostock, Sicherung durch Teilverfüllung, Entwurfsplanung

7 Einwirkungen auf das Tragwerk

Die Einwirkungen auf das Tragwerk sind in Anlage 1 (Lastenheft) zusammengestellt.

8 Fachlich Beteiligte

Zur Klärung der Auflagen beteiligter Behörden ist zunächst eine genauere Beschreibung der Varianten in Form einer Vorplanung erforderlich. Basierend auf diesen Varianten und aufgrund der vorgesehenen touristischen Nutzung können durch beteiligte Behörden die dann absehbaren Auswirkungen auf

- Umwelt und Natur,
- Trink- und Hochwasserschutz sowie die
- Historische Bausubstanz
- Vorhandene Brückenanlage

genauer evaluiert und bewertet werden, und verbindliche Auflagen und Randbedingungen für die weitere Planungsaufgabe formuliert werden. Hierfür sind zu den oben genannten

Schwerpunkten ggf. weitere gutachterliche Stellungnahmen bezogen auf konkrete Planungen erforderlich.

Abhängig von den anzuwendenden Genehmigungsverfahren ist eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der gesetzlichen Regelungen durchzuführen.

Die Restlebensdauer und/oder erforderliche Sanierungsmaßnahmen der Kammerwände und der Flügelwände an den Häuptern, sofern diese nicht verfüllt oder abgebrochen werden, muss durch ein gesondertes Gutachten untersucht werden.

Zur Beurteilung der Wassertiefen in den Vorhäfen ist vor Beginn der Vorplanung eine Peilung durchzuführen.

Das ehemalige Dienstwohngebäude ist, wenn es mit der Schleusenanlage übernommen werden soll, durch einen entsprechenden Sachverständigen auf den baulichen Zustand hin zu untersuchen. Eine entsprechende Eignung zur Aufnahme der Betriebstechnik ist zusätzlich zu prüfen.

9 Aufgabenstellung Tragwerkplanung

Die Aufgabe der Tragwerksplanung besteht im Nachweis der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit des Bauwerks in den jeweiligen Grenzzuständen nach den anerkannten Regeln der Bautechnik (aktuelle Normen) und unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Einwirkungen. Diese sind in Anlage 1 (Lastenheft) ausführlich zusammengestellt. Je nach Variante werden insbesondere die Auswirkungen der jetzigen Verfüllung auf das vorhandene Tragwerk zu berücksichtigen sein.

10 Ortsbesichtigung

Am 20.01.2021 wurde die Bootsschleusenanlage durch den AN (Inros Lackner SE) besichtigt. Nachfolgend sind zur Übersicht einige Bilder mit kurzen Hinweisen zusammengestellt.

Nr.	Foto	Bemerkung
1		<p>Blick von der Mühlendamm Brücke in Richtung Oberwasser, Verfüllung, Hochwasserschutzdamm, mobile Hochwasserschutzwand.</p> <p>Rechts Parkfläche für kurzeitiges Ein- und Ausladen von Wasserfahrzeugen, links das Dienstwohngebäude.</p>

Nr.	Foto	Bemerkung
2		<p>Blick in das Schleusenbecken vom Oberhaupt in Richtung Osten, Stemmtore ausgebaut, Kammerwandaussparungen für Zahnstangenschächte ausbetoniert.</p> <p>Neue Geländer und Einzäunung, im Hintergrund das ehemalige Dienstwohngebäude.</p>
3		<p>Blick in den Vorhafen im Oberwasser in Richtung Westen, Steganlage/Leitwerk abgebrochen.</p>
4		<p>Blick in den Vorhafen in Richtung Oberwasser, Steganlage/Leitwerk abgebrochen, Pegelmessstation</p>

Nr.	Foto	Bemerkung
5		<p>Einsetzstelle der Bootschleppe im Oberwasser, Ausbildung ohne Anlege- und Slipmöglichkeiten Geeignet für Boote < 100 kg (durch übertragen).</p>
6		<p>Blick von der Einsetzstelle in die Schleusenammer Richtung Oberwasser.</p>
7		<p>Mobile Hochwasserschutzwand in Achse der Hochwasserschutzdämme.</p>

Nr.	Foto	Bemerkung
8		<p>Blick von der Einsetzstelle in Richtung Unterwasser, Stemm- tor/Fluttor auf der Westseite aus- gebaut, Unterhaupt unterhalb der Mühlendamm Brücke eingezäunt.</p>
9		<p>Blick von der Einsetzstelle in Rich- tung Unterwasser, Stemm- tor/Fluttor auf der Ostseite ausge- baut, Unterhaupt unterhalb der Mühlendamm Brücke eingezäunt.</p>
10		<p>Unterhaupt Westseite unterhalb der Brücke</p>

Nr.	Foto	Bemerkung
11		Unterhaupt Ostseite unterhalb der Brücke
12		Unterhaupt, Ostseite, Blechabdeckung Halslager Fluttore
13		Blick in den Vorhafen im Unterwasser in Richtung Westen, Steganlage auf der Westseite teilweise zurückgebaut.

Nr.	Foto	Bemerkung
14		Steganlage Vorhafen im Unterwasser, Westseite, Unterkonstruktion auf Spundwand.
15		Steganlage Vorhafen Im Unterwasser, Ostseite, Unterkonstruktion auf Spundwand.
16		Parkplatz auf der Süd-West Seite der Anlage.

Nr.	Foto	Bemerkung
17	 A gravel path leads through a wooded area with many bare trees. In the distance, a parking lot with several cars is visible. The path is slightly uneven and has some puddles.	Zufahrt zum Parkplatz
18	 A two-story brick building with a gabled roof. The windows have bright green shutters. A blue house number '35' is mounted on the wall. There are concrete steps leading to the front door.	Dienstwohngebäude

11 Zusammenfassung

Wie in den in Kapitel 4 beschriebenen Randbedingungen zur Aufgabenstellung dargelegt, bestehen teilweise konkurrierende oder sich widersprechende Interessen und Ziele hinsichtlich der weiteren Nutzung und Gestaltung der Schleusenanlage. Als wesentliche Randbedingungen sind daher zu betrachten:

- Art und Auswirkung der touristischen Nutzung
- Umwelt- und Naturschutz, Hochwasser- und Trinkwasserschutz, Denkmalschutz
- Technischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Machbarkeit
- Anforderungen aus Betrieb und Unterhaltung
- Mögliche Risiken

Eine Zunahme der **touristischen Nutzung** durch Wassertouristen auf der Oberwarnow ist aufgrund der Belange des Umwelt- und Naturschutzes nicht erwünscht. Der jetzige Umfang wird toleriert. Hauptzielgruppe der touristischen Nutzung ist daher der landseitige Tourist mit Interesse an der Schleusenanlage als technischem Denkmal und einer damit verbundenen touristischen Infrastruktur.

Ziel aus Sicht der **Denkmalpflege** ist der Erhalt der Schleuse als Einzeldenkmal durch denkmalgerechte Sanierung und ohne schädliche Auswirkungen einer touristischen Nutzung auf die Denkmalsubstanz.

Hinsichtlich der Belange des **Naturschutzes** ist der Standort vom Charakter einer flussbegleitenden Grünfläche mit biotopverbindender Wirkung geprägt. Als Entwicklungsziel steht hier der durchgrünte Raum im Vordergrund, der Rostock als „Grüne Stadt“ mit Blickrichtung auf die Unterwarnow attraktiv macht. In Richtung Oberwarnow wird jedes weitere touristische Wachstum sehr kritisch angesehen.

Das Gebiet der Bootsschleuse liegt innerhalb einer **Trinkwasserschutzzone II**, die Schleuse selbst ist Bestandteil des **Hochwasserschutzes**. Alle hieraus resultierenden Auflagen und Funktionen sind in der weiteren Planung einzuhalten und zu berücksichtigen.

Die Auflagen des **Sturmflutschutzes** sind uneingeschränkt und nach Vorgabe genau zu erfüllen, eine weitere Bewertung erübrigt sich somit.

Zudem sind die Belange der **Wirtschaftlichkeit** sowie geringe **Betriebs- und Unterhaltskosten** für den zukünftigen Eigentümer von entscheidender Bedeutung.

Planung, Genehmigung und Baumaßnahmen können je nach gewählter Variante erhebliche Zeiträume in Anspruch nehmen, zumindest während der Bauzeit ist kein Umsetzen von Fahrzeugen möglich.

Die oben genannten Indikatoren lassen sich bewerten und graphisch darstellen.

In Abbildung 23 sind sie beispielhaft für eine Variante „X“ auf einer Skala von

- 0 („ungünstig“, „unwirtschaftlich“ etc.) bis
- 10 („sehr günstig“, „sehr wirtschaftlich“) etc.

in einem Netzdiagramm aufgetragen (rote, gestrichelte Linie). Ziel für eine Vorzugsvariante ist eine möglichst positive Bewertung aller Indikatoren.

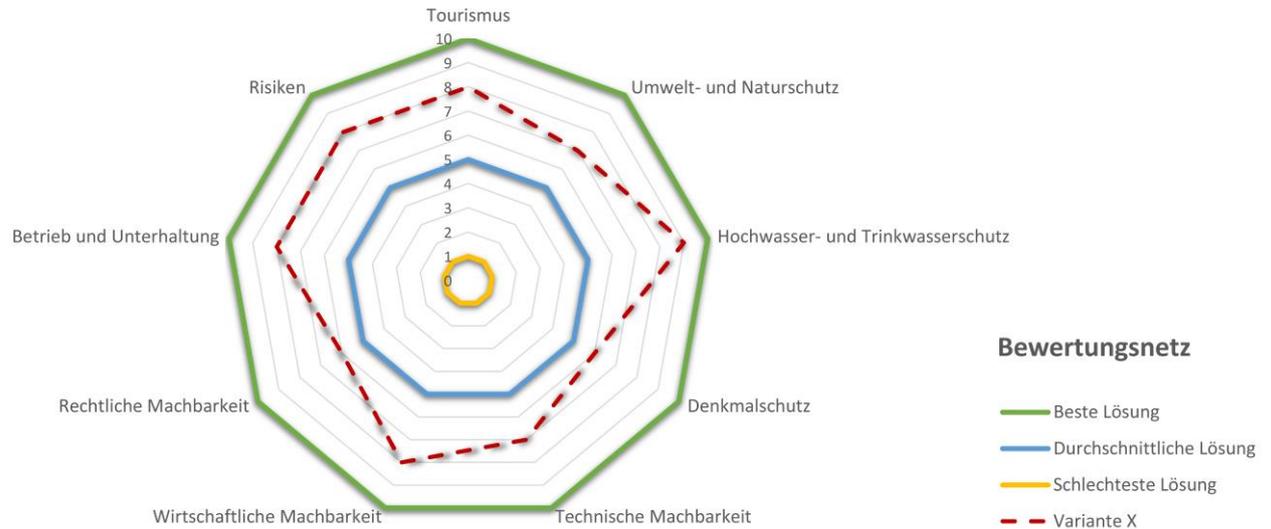


Abbildung 23: Darstellung der Bewertung von Varianten

In der nächsten Phase werden die einzelnen Varianten hinsichtlich der oben genannten Merkmale ausgewertet, um eine in allen Belangen möglichst optimierte Vorzugsvariante zu identifizieren.

12 Literatur- und Quellenverzeichnis

Nr.	Titel/Inhalt/Autor
[1]	Machbarkeitsstudie über die Möglichkeit einer Wiederaufnahme des touristischen Boots und Schiffsverkehrs zwischen Ober- und Unterwarnow einschließlich einer touristischen Basiseinrichtung mit der Anbindung einer funktionstüchtigen Mühlendammschleuse (MBS) von INROS LACKNER, BTE, W&H, Stand 30.08.2018
[2]	Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen (RiGeW), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2011
[3]	Denkmalpflegerische Stellungnahme zur Machbarkeitsstudie „Mühlendammschleuse“, Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Amt 45.2
[4]	Stellungnahme zum Endbericht Machbarkeitsstudie Mühlendammschleuse, Fachspezifische Stellungnahme vom Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft, Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Amt 61
[5]	Stellungnahme zum Endbericht zur Machbarkeitsstudie Mühlendammschleuse einschließlich Warnowschiffahrt, Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Amt 67
[6]	Abschlussbericht und Empfehlungen zur Machbarkeitsstudie Mühlendammschleuse -, Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Amt 73
[7]	Stellungnahme Betreff Machbarkeitsstudie Mühlendammschleuse, Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Amt 87.3
[8]	Stellungnahme des Vereins Mühlendammschleuse e.V zur Machbarkeitsstudie zur Mühlendammschleuse einschließlich Warnowschiffahrt vom 14.08.2018, Verfasser: Inros Lackner
[9]	Managementplan für das Schutzgebiet FFH-Gebiet DE 2138-302 „Warnowtal mit kleinen Zuflüssen“, Nördlicher Teil, Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg, 2011
[10]	Baugrundgutachten Bauvorhaben „Schleuse am Mühlendamm“, Baugrund Stralsund, 04.05.2016
[11]	Anforderungen an die Befreiung vom Verbot des Verkehrs mit Motorbooten im Trinkwasserschutzgebiet Warnow, Rechtsgutachten, Buchholz. G., im Auftrag des Amtes für Umweltschutz der Hansestadt Rostock, Abt. Wasser und Boden, 2017
[12]	Bootsschleusenanlage Rostock, Überwachungsbericht in der Qualität einer Bauwerksprüfung nach VV-WSV 2101, WSA Stralsund, 2019
[13]	Regelwerk Küstenschutz Mecklenburg-Vorpommern, Küstenraum und Bemessungsgrößen von Küstenschutzanlagen in M-V, 2-5/2012 Bemessungshochwasserstand und Referenzhochwasserstand
[14]	Prüfbericht Bootsschleusenanlage Rostock, WSV, 2016
[15]	Automatisierung und Instandsetzung der Mühlendammschleuse Rostock, Entwurf-AU, Teil A, WSV, 2010
[16]	Bürgerschaftsbeschluss 2019/BV/4320, Beschluss zur weiteren Verfahrensweise zur Übertragung des Eigentums der denkmalgeschützten Mühlendammschleuse vom Besitz des Wasser- und Schifffahrtsamtes an die Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Top Ö10.3 vom 03.03.2019
[17]	Flurkarte Bootsschleuse (Geoport Rostock)

13 Planungsgrundlagen

Nr.	Titel/Inhalt/Autor
[B01]	Zeichnungen Dienstwohngebäude, Lageplan, Grundrisse, Schnitte, Ansichten, 1994
[B02]	Schiffahrtsstraße Rostock-Güstrow, Kammerschleuse II, Grundriss und Schnitte, Handzeichnung, koloriert, Datum unbekannt.
[B03]	Bestandsunterlagen, gemischt, Ordner 1 von 2 1 Inhaltsverzeichnis.pdf 10 Bohrerergebnisse Baugr.94.pdf 10a Lageplan mit Bohrpunkten Baugr.93.pdf 11 Gutachten.pdf 12 Bohrplan.pdf 13 BP 1-4.pdf 14 Grundwasserabsenkung.pdf 14a Erddruckermittlung.pdf 15 Ganglinien der Pegel.pdf 16 Schleusenkammetrtrockenlegung.pdf 17 INROS.pdf 17a PIW-Statistischer Nachweis.pdf 18 Stat. Berechnung Uferwände.pdf 19 Gurtung u Verankerung.pdf 2 Schleusenstatistik.pdf 20 Stahlliste.pdf 21 Lageplan Unterwarnow.pdf

Nr.	Titel/Inhalt/Autor
	22 Rammplan und Schnitt Unterwarnow.pdf 23 Stat. Berechnung Dammbalkenn.Unterhaupt.pdf 24 Prüfbericht-Kammermauer.pdf 25 Poller Tragverhalten.pdf 26 Bodenaufbau u Kennwerte.pdf 27 Kleinbohrergebnisse.pdf 28 Notschlüsse aus Stahl.pdf 29 Prüfbericht 074-92.pdf 3 Baugrundgutachten.pdf 30 Mängelbericht 1-4.pdf 30a Mängelber.1-6.pdf 4 Lage-u Aufschlussplan Bohrplan.pdf 5 Bohr- und Sondierprofile.pdf 6 Laborprüfbericht.pdf 7 Prüfbericht 16-0259-001.pdf 8 Verdrängungspfähle Baugrund 2016.pdf 8a Baugrund_2016.pdf 9 Kleinbohrergebnisse-Kammersohlen Baugr.93.pdf Regelquerschnitt B-B.pdf
[B04]	Bestandsunterlagen, gemischt, Ordner 1 von 2 0 Inhaltsverzeichnis.pdf 1 Übersichtsplan.pdf 10 von-1987 Pfahlrost Aufsicht Schnitte.pdf 11 Schnitt c-d, e-f.pdf 12 Stemmtorflügel Normaltor.pdf 13 Stemmtorflügel Normaltor 2.pdf 14 Stemmtorflügel Fluttor.pdf 15 Systemmaße Stemmtorflügel.pdf 16 Torstangenangriffsbock.pdf 17 Torsteg.pdf 18 Übersichtsplan Erneuer.Tore.pdf 19 Anordnung der Torantriebe.pdf 1a Istzustand Schleuse_Draufs_Längsschn.dgn.pdf 2 Lageplan Oberwarnow.pdf 20 Torstangenhalterung Typ I.pdf 21 Anordnung der Torschützenantriebe.pdf 22 Rollkeilschütz u. Rahmen.pdf 23 Schützstange.pdf 24 Halslager.pdf 25 Halslager Typ I ohne Knagge.pdf 25a Halslager Typ I Schleusentore.pdf 26 Spurlager Typ I ohne Knagge.pdf 26a Spurlager Typ I Schleusentore.pdf 27 Bewehrung d. Halslager u. Nischen.pdf 28 Kanäle d.Halslagerverankerung.pdf 29 Notverschluß.pdf 3 Grundriss, Schnitte, Querschnitt.pdf 30 Schnitte 1963.pdf 31 Lageplan u E-Leitung.pdf 32 Haltekreuz.pdf 33 Schleusenwandschnitt.pdf 34 Querschnitt.pdf 35 Steigleiter in d.Kammerwand.pdf 36 Kantenpoller.pdf 37 Betriebswohngebäude.pdf 38 Ansichten.pdf 39 Schnitte, Ansichten.pdf 4 Draufsicht _Längsschnitt 2012.pdf 40 Grundriss, Erdgeschoss.pdf 41 Grundriss, Obergeschoss.pdf 42 Abwasser_ Grundriss, Detail_ Schnitt A-A.pdf 43 Detail 2_ Schnitt B-B.pdf 44 Längsschnitt.pdf 45 Längsschnitt L1.pdf 46 Schachtdetail.pdf 5 Teil-Lageplan OW.pdf 6 Lage und Höhenplan.pdf

Nr.	Titel/Inhalt/Autor
	7 Lageplan Bestand.pdf 8 Längsschnitt.pdf 9 Schnitt A-A Plasterung.pdf
[B05]	Bootsschleusenanlage Rostock, Temporäre Sicherung durch Teilverfüllung, VOB Ausschreibung, Auszug, WSA, 2019 Baubeschreibung_Sicherung_Schleuse.doc.pdf 04_Bestands- und Abbruchplan.pdf 05_Draufsicht Längsschnitt.pdf.pdf 06_Bauwerksplan_Schnitte u.Details.pdf 07_Regelquerschnitte_Hochwasserschutzdamm.pdf
[B06]	Bestandsunterlagen WSV (CD 16.02.2021) Baustoffgutachten_2016.pdf Baustoffgutachten_1993_94.pdf Bericht_BfG_BWI.pdf BAW Baugrundaufschlüsse_1992.pdf Baugrundgutachten 1974.pdf Baugrundgutachten_2016.pdf Anl_06.02_Ergebnisse_Höhenkontrolle.pdf Anl_05-Taucheruntersuchungsbericht_2016.pdf Anl_04_Ansicht_Kammerwand_West.pdf Inspektionsbericht_2019.pdf Anl_01_Fotoansichten_Schleusenammer.pdf Anl_06.01_Messpunktübersicht.pdf Anl_02_Draufsicht_Schleusenammer.pdf Anl_03_Ansicht_Kammerwand_Ost.pdf Nachrechnung_Nadeln_09_2019.pdf Vorstatik_Dammbalkenverschluss_Führungsschienenverankerung_2012.pdf Statik_Stemmtore_Nadelverschluss_1971.pdf Statik_Dammtafelverschluss_Oberhaupt_1992.pdf Nachrechnung_Vorgehensweise_Trockenlegung_2004.pdf Lastenvergleich_Schleusensole.pdf Statik_Dammbalkenverschluss_Dammbalken_2012.pdf Statik_Prüf_mobile_Hochwasserschutzwand_2020.pdf stat.Beurteilung_Grundbruchgefahr_1992.pdf Nachrechnung_Stemmtore_1997.pdf Nachrechnung_Schleuse_leer_1992.pdf Prüf_Dammbalkenverschluss_Dammbalken_2012.pdf bautechn.Beurteilung_Revisionsverschlüsse_2019.pdf Statik_Uferwand_Vorhafen_Unterhaupt_1984.pdf
[B07]	Bestandsunterlagen WSV (CD 05.05.2021) Bericht_BfG_BWI.pdf Bericht_Sedimentuntersuchungen_Oberwarnow.pdf 01_85102_km00.00-01.10_20191120.pdf 01_85171_20110126-20110207_II.pdf 2020 Wasserstand_Haupttabelle Rostock Mühlendamm Unterwarnow.pdf 2020 Wasserstand_Haupttabelle Rostock Mühlendamm Oberwarnow.pdf Pegel Warnemünde_Hochwasserwahrscheinlichkeiten_Quelle BSH Rostock.docx Pegel Rostock OP (Oberwarnow)_Wasserstand_Stundenterminwerte2010 bis2020.xlsx Pegel Rostock UP (Unterwarnow)_Wasserstand_Stundenterminwerte2010 bis2020.xlsx 01_Übersichtsplan.dgn 02_Bestands- u. Abbruchplan.dgn 03_06_Bauwerksplan_Längsschnitt_Draufsicht, Winkelstützelemente_Stahlbeton.dgn 04_Bauwerksplan_Schnitte_Details.dgn 05_Hochwasserschutzdamm.dgn 07_Schal- u. Bewehrungsplan_Sohlbalcken.dgn 08_Schal- und Bewehrungsplan_3D_Solbalcken.dgn 09_Stahlbauplan_Geländer.dgn 10_Stahlplan_Wandanschluss_Dammbalkenverschluss_Unterhaupt.dgn 11_Herrichtung Verkehrsfläche_Beschilderung.dgn 12_13_AFU_Erweiterung_der_Schwimmsteganlage, Umtragestelle.dgn 14_15_EW_Sanierung Betonwand Unterhaupt.dgn 02_Bestands- u. Abbruchplan.dwg 03_06_Bauwerksplan_Längsschnitt_Draufsicht, Winkelstützelemente_Stahlbeton.dwg 04_Bauwerksplan_Schnitte_Details.dwg 04_Bauwerksplan_Schnitte_Details_Detail Fußssicherung.dwg 04_Bauwerksplan_Schnitte_Details_Detail Spundwandanschlüsse.dwg 04_Bauwerksplan_Schnitte_Details_Detail Spundwandprofil.dwg

Nr.	Titel/Inhalt/Autor
	04_Bauwerksplan_Schnitte_Details_Maßstabsleiste.dwg
	04_Bauwerksplan_Schnitte_Details_Querschnitt.dwg
	05_Hochwasserschutzdamm.dwg
	05_Hochwasserschutzdamm_Zeichenmodell_Dammquerschnitt.dwg
	07_Schal- u. Bewehrungsplan_Sohlbalken.dwg
	08_Schal- und Bewehrungsplan_3D_Solbalken.dwg
	09_Stahlbauplan_Geländer.dwg
	09_Stahlbauplan_Geländer_Lageplan Draufsicht.dwg
	10_Stahlplan_Wandanschluss_Dammbalkenverschluss_Unterhaupt.dwg
	11_Herrichtung Verkehrsfläche_Beschilderung.dwg
	12_13_AFU_Erweiterung_der_Schwimmsteganlage, Umtragestelle.dwg
	14_15_EW_Sanierung Betonwand Unterhaupt.dwg
	00_Zeichnungsverzeichnis.pdf
	01_Übersichtskarte.pdf
	02_Bestands- u. Abbruchplan.pdf
	03_Bauwerksplan Längsschnitt u. Draufsicht .pdf
	04_Bauwerksplan_Schnitte_Details.pdf
	05_Regelquerschnitte_Hochwasserschutzdamm.pdf
	06_Winkelstützelemente Stahlbeton .pdf
	07_Schal- u. Bewehrungsplan.pdf
	08_Schal- und Bewehrungsplan_3D_Solbalken.pdf
	09_Stahlbauplan_Geländer.pdf
	10_Stahlplan Wandanschluss Dammbalkenverschluss.pdf
	11_Herrichtung Verkehrsfläche_Beschilderung.pdf
	12_AFU_Schwimmsteganlage_Draufsicht Längsschnitt.pdf
	14_EW_Abbruch- und Schalungsplan Betonwand Unterhaupt.pdf
	13_AFU_Schwimmsteganlage_Ansichten Draufsichten Details.pdf
	15_EW_Bewehrungsplan Betonwand Unterhaupt.pdf
	Dammbalkenverschluss 3D_1.pdf
	Dammbalkenverschluss 3D_2.pdf
	Dammbalkenverschluss 3D_3.pdf

LASTENHEFT (Anlage 1 zur Grundlagenermittlung)

Auftraggeber: **Hanse- und Universitätsstadt Rostock**
Neuer Markt 1
18055 Rostock
Vertreten durch:
Hafen- und Seemannsamt
Ost-West-Straße 8
18147 Rostock

Auftragnehmer: Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16
18055 Rostock

Vorhaben: Planungsleistungen für die
Bootsschleusenanlage Rostock

Projektpartner:  **IPROconsult**
IPROconsult GmbH
Niederlassung Neustrelitz
Rudower Straße 53 | 17235 Neustrelitz

Phase: **LP 01 - Grundlagenermittlung**

IL -
Auftrags-Nr.: **2020-0623**

Rostock, 26.05.2021

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkungen	5
2	Berechnungsgrundlagen	5
2.1	Allgemeines.....	5
2.2	Normen	5
2.3	Technische Regelwerke	6
3	Wasserstände	7
3.1	Hochwasserstände (Hochwasserschutz)	7
3.2	Wasserstände an der Schleuse	7
3.3	Wasserstände in der Schleuse	8
3.4	Bauzeitliche Wasserstände	8
4	Baugrund und Grundwasser	9
4.1	Allgemeines.....	9
4.2	Charakteristische Bodenkenngrößen.....	10
4.3	Grundwasserstände	10
4.4	Wassereigenschaften	11
4.5	Seitendruck und negative Mantelreibung.....	11
5	Geometrische Vorgaben	11
5.1	Geländehöhen.....	11
5.2	Gewässersohle Unterwarnow.....	11
5.3	Gewässersohle Oberwarnow.....	11
6	Korrosion	12
7	Allgemeine Lastangaben	12
7.1	Bemessungswasserfahrzeuge.....	12
7.2	Einstufung in Wind-, Schneelast und Erdbebenzone	12
7.3	Schlickablagerungen	13
8	Baugrube Schleusenbauwerk	13
8.1	Geometrie	13
8.2	Erddruckansatz	13
8.3	Wasserstände und Wasserdruck.....	13
8.4	Wellen und Treibgut	13
8.5	Verkehrslasten	14

8.6	Bemessungssituationen und Teilsicherheitsbeiwerte.....	15
9	Schleusenbauwerk	15
9.1	Geometrie der Schleusenammer	15
9.2	Betonfestigkeitsklasse, Betondeckung und Expositionsklassen.....	16
9.3	Konstruktive Mindestbewehrung.....	17
9.4	Robustheitsbewehrung.....	17
9.5	Einwirkungen.....	17
9.6	Grenzzustand der Tragfähigkeit (GZT)	19
9.7	Grenzzustand der Gebrauchstauglichkeit (GZG)	20
10	Flügelwände Oberhaupt.....	20
10.1	Geometrie	20
10.2	Belastung	21
11	Flügelwände Unterhaupt.....	21
12	Leitwerke Schleusenvorhafen Unterwasser	22
12.1	Geometrie	22
12.2	Belastung	22
13	Berechnungsgrundlagen für den Stahlwasserbau	23
13.1	Anordnung der Schleusentore	23
13.2	Betriebsarten.....	23
13.3	Bemessungswasserstände.....	24
13.4	Sonstige Einwirkungen	24
13.5	Konstruktionsdaten.....	25
13.6	Lastspiele	25

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Lage der Baugrundsondierungen.....	9
Abbildung 2:	Belastung auf Wellendruck.....	14
Abbildung 3:	Flügelwände im Oberwasser - Schnitt	21
Abbildung 4:	Draufsicht - Flügelwände Bestand	22
Abbildung 5:	Unterhaupt - eingebaute Flügelwände	22
Abbildung 6:	Leitwerke am Unterhaupt, Rückansicht	22
Abbildung 7:	Leitwerke am Unterhaupt, Ansicht	22

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Abkürzungsverzeichnis.....	4
Tabelle 2: Wasserstände Unterwasser	7
Tabelle 3: Wasserstände Oberwasser	8
Tabelle 4: charakteristische Bodenkennwerte.....	10
Tabelle 5: Teilsicherheitsbeiwerte für die Stahlbetonbemessung [N.6]	20
Tabelle 6: Stahlwasserbau - sonstige Einwirkungen.....	24

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
HSA	Hafen- und Seemannsamt
BWaStr	Bundeswasserstraße
BinWaStr	Binnenwasserstraße
EAU	Empfehlungen des Arbeitsausschusses „Ufereinfassungen, Häfen und Wasserstraßen“
PNP	Pegelnullpunkt, Höhenlage des Nullpunktes der Pegellatte bezogen auf ein amtlich festgelegtes Höhensystem, hier DHHN2016. (Meter über Normalnull, m ü. NHN)
WSA	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung
MW	Mittelwasser (bezogen auf den jeweils angegebenen Pegel)
HW	Höchster Wasserstand in einer Zeitspanne
MHW	Mittlerer höchster Wert der Wasserstände
MBS	Machbarkeitsstudie
NNW	Niedrigster bekannter Wasserstand
MNW	Mittlerer niedrigster Wert der Wasserstände in einer Zeitspanne
NW	Niedrigster Wasserstand in einer Zeitspanne
BHW	Bemessungshochwasser
LRT	Lebensraumtyp
StALU MM	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg
AG	Auftraggeber
OW	Oberwasser
UW	Unterwasser
BAW	Bundesanstalt für Wasserbau
Bn	Nutzbare Breite
Ln	Nutzlänge

Tabelle 1: Abkürzungsverzeichnis

1 Vorbemerkungen

Das vorliegende Lastenheft für Standsicherheitsnachweise enthält die Berechnungsgrundlagen für die Vorplanung der Berechnung und Bemessung der geplanten Bauwerke und deren Bauteile im Zuge der Sanierung der Bootsschleusenanlage Rostock. Die Unterlage beinhaltet alle bauwerksspezifischen Anforderungen, Randbedingungen und Voraussetzungen hinsichtlich der Nutzung, Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit.

2 Berechnungsgrundlagen

2.1 Allgemeines

Grundlage der Planung sind die derzeit gültigen Technischen Regelwerke in der aktuellen Fassung, die Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen - Wasserstraßen (VV TB-W) mit den zusätzlichen technischen Vertragsbedingungen - Wasserbau (ZTV-W) der WSV in Verbindung mit den Einführungserlassen, die Empfehlungen der Deutschen Gesellschaft für Geotechnik DGGT (EAB, EA Pfähle, EAU), die Merkblätter der BAW und die Vorschriften des VDE.

Übergeordnete technische Regelwerke sind die Eurocodes DIN EN 1990 bis DIN EN 1999. Weiterhin werden als sonstige Unterlagen die vorliegenden Gutachten sowie aktuelle Veröffentlichungen, die den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen für die Berücksichtigung einzelner Aspekte herangezogen. Sind Belange des Denkmalschutzes bestimmend umzusetzen, besteht das Erfordernis gesonderte von dem aktuellen Technischen Regelwerk abweichende Festlegungen zu treffen.

2.2 Normen

- [N.1] DIN EN 1991, Eurocode 1, Einwirkungen auf Tragwerke mit zugehörigen Nationalen Anhängen
- [N.2] DIN EN 1992, Eurocode 2, Bemessung und Konstruktion von Stahlbeton- und Spannbetonbauwerken mit zugehörigen Nationalen Anhängen
- [N.3] DIN EN 1993, Eurocode 3, Bemessung und Konstruktion von Stahlbauten mit zugehörigen Nationalen Anhängen
- [N.4] DIN EN 1996, Eurocode 6, Bemessung und Konstruktion von Mauerwerksbauten mit zugehörigen Nationalen Anhängen
- [N.5] DIN EN 1997, Eurocode 7 und DIN 1054:2010, Geotechnische Bemessung mit zugehörigen Nationalen Anhängen
- [N.6] DIN 19702:2013-02, Massivbauwerke im Wasserbau - Tragfähigkeit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit
- [N.7] DIN19704:2014-11, Stahlwasserbauten
- [N.8] DIN EN 14504:2009-04, Fahrzeuge der Binnenschifffahrt – Schwimmende Anlegestellen – Anforderungen, Prüfungen
- [N.9] DIN 4085:2011-05, Baugrund – Berechnung des Erddrucks
- [N.10] Din 4030-1:2008-06, Beurteilung betonangreifender Wässer, Böden und Gase – Teil 1: Grundlagen und Grenzwerte

- [N.11] DIN EN 1090 Ausführung von Stahltragwerken und Aluminiumtragwerken
- [N.12] DIN EN 10204: 2005-01 Metallische Erzeugnisse – Arten von Prüfbescheinigungen
- [N.13] DIN EN 60204-1 / VDE 0113-1: 2009-10 Sicherheit von Maschinen – Elektrische Ausrüstung von Maschinen
- [N.14] DIN EN ISO 14713 Zinküberzüge – Leitfäden und Empfehlungen zum Schutz von Eisen- und Stahlkonstruktionen vor Korrosion
- [N.15] DIN EN 19704-2 Stahlwasserbauten; Teil 2 Bauliche Durchbildung und Herstellung
- [N.16] DIN EN 19704-3 Stahlwasserbauten; Teil 3 Elektrische Ausrüstung

2.3 Technische Regelwerke

- [R.1] Empfehlungen des Arbeitsausschusses „Ufereinfassungen“ Häfen und Wasserstraßen, EAU 2020, 12. Auflage + Technische Jahresberichte
- [R.2] Empfehlungen des Arbeitskreises „Baugruben“, EAB, 5. Auflage
- [R.3] Empfehlungen des Arbeitskreises „Pfähle“, EA-Pfähle, 2. Auflage – Technische Jahresberichte
- [R.4] Empfehlungen für Küstenschutzbauwerke EAK 2002, Heft 65
- [R.5] Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen – Wasserbau (ZTV-W)
- [R.6] Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen (RiGeW), BMVBS, Stand Juli 2011
- [R.7] Merkblatt Schwimmende Anlegestellen (MSA), BMVBS, Ausgabe 2012
- [R.8] BAW-Merkblatt Rissbreitenbegrenzung für Zwang in massiven Wasserbauwerken (MRZ), Gelbdruck-Ausgabe April 2019
- [R.9] MSD, BAW-Merkblatt Standsicherheit von Dämmen an Bundeswasserstraßen inkl. Ergänzende Hinweise, 2011
- [R.10] GBB, BAW- Merkblatt Grundlagen zur Bemessung von Böschungs- und Sohlensicherungen an Binnenwasserstraßen, 2010
- [R.11] MAR, BAW-Merkblatt Anwendung von Regelbauweisen für Böschungs- und Sohlensicherungen an Binnenwasserstraßen, 2008
- [R.12] MAV, BAW-Merkblatt Anwendung von hydraulisch- und bitumengebundenen Stoffen zum Verguss von Wasserbausteinen an Wasserstraßen, 2017
- [R.13] MMB, BAW-Merkblatt Materialtransport im Boden inkl. ergänzende Hinweise, 2013
- [R.14] MZB, BAW-Merkblatt Zweitbeton, 2012
- [R.15] BAW-Brief 01/2013: Verwendung von Verpressankern und verpressten Mikropfählen zur Verankerung von Stützbauwerken
- [R.16] BAW-Mittelungsblatt 89, Massive Wasserbauwerke nach neuer Norm, 2006
- [R.17] DAfStb-Richtlinie Massive Bauteile aus Beton, Deutscher Ausschuss für Stahlbeton, April 2010
- [R.18] Merkblatt Einsatz von nichtrostendem Stahl im Stahlwasserbau (Ausgabe September 2012) MNIS (2012)

- [R.19] Merkblatt Kathodischer Korrosionsschutz im Stahlwasserbau MKKS (2015)
- [R.20] Merkblatt Kontrollprüfungen bei Stahlwasserbauten (Ausgabe 2012) MeKS (2012)
- [R.21] Richtlinie für die Prüfung von Beschichtungssystemen für den Korrosionsschutz im Stahlwasserbau (Ausgabe 2011) RPB (2011)
- [R.22] Merkblatt Schadensklassifizierung an Verkehrswasserbauwerken (Ausgabe 2015) MSV (2015)
- [R.23] Maschinenrichtlinie 2006/42/EG (2. Auflage Juni 2010) Grundlegende Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen; Leitfaden für die Anwendung der Maschinenrichtlinie 2006/42/EG
- [R.24] Leitfaden Automatisierung und Fernbedienung von Anlagen der WSV

3 Wasserstände

3.1 Hochwasserstände (Hochwasserschutz)

Für die Bootsschleusenanlage Rostock sind in Abstimmung mit dem StALU MM folgende Bemessungshochwasserstände zu berücksichtigen.

Bis 2085: $BHW_{100} + 0,50 \text{ m} = + 3,00 \text{ m ü. NHN}$

Ab 2085: $BHW_{100} + 1,00 \text{ m} = + 3,50 \text{ m ü. NHN}$

Als Freibord wird 0,5 m angesetzt. Es ergibt sich somit eine erforderliche Gesamtkonstruktionshöhe der Hochwasserschutzmaßnahmen an der Bootsschleusenanlage von + 3,50 m ü. NHN (entspricht + 3,35 m ü. HN) bis 2085 und von + 4,00 m ü. NHN ab 2085.

3.2 Wasserstände an der Schleuse

Pegel: Rostock, Mühlendamm UP, **Untwasser** (Pegelstelle 9640018)

Quelle: WSA Stralsund, Haupttabelle Abflussjahre 2011-2020 [B07]

PNP: - 4,98 m ü. NHN gültig ab 01.11.2019

(PNP bis 2019: - 5,14 m ü. HN (- 4,99 m ü. NHN))

Es sind folgende „Gewässerkundliche Hauptwerte“ der Jahresbezugsreihe 2011-2020 anzusetzen:

HW	=	+ 1,85 m ü. NHN	2019
MHW	=	+ 1,29 m ü. NHN	2011 bis 2020
MW	=	+ 0,10 m ü. NHN	2011 bis 2020
MNW	=	- 0,96 m ü. NHN	2011 bis 2020
NW	=	- 1,19 m ü. NHN	2015+

Tabelle 2: Wasserstände Unterwasser

Pegel: Rostock, Mühlendamm OP, **Oberwasser** (Pegelstelle 9640002)

Quelle: WSA Stralsund, Haupttabelle Abflussjahre 2011-2020 [B07]

PNP: - 4,98 m ü. NHN gültig ab 01.11.2019

(PNP bis 2019: - 5,14 m ü. HN (- 4,99 m ü. NHN))

Es sind folgende „Gewässerkundliche Hauptwerte“ der Jahresbezugsreihe 2011-2020 anzusetzen:

HW	=	+ 1,12 m ü. NHN	2012
MHW	=	+ 0,89 m ü. NHN	2011 bis 2020
MW	=	+ 0,36 m ü. NHN	2011 bis 2020
MNW	=	+ 0,25 m ü. NHN	2011 bis 2020
NW	=	+ 0,13 m ü. NHN	2011

Tabelle 3: Wasserstände Oberwasser

3.3 Wasserstände in der Schleuse

Für die Wasserstände in der Schleuse werden folgende Wasserspiegelhöhen für die Bemessung festgelegt, es gilt generell der Grundsatz $OW > UW$:

1. Höchster Betriebswasserstand (HBW_{SP}): $MHW_{OW} = + 0,89 \text{ m ü. NHN}$
2. Mittlerer Schleusenwasserstand: $MW_{OW} = + 0,36 \text{ m ü. NHN}$
3. Niedrigster Betriebswasserstand (NBW_{SP}): $NW_{OW} = + 0,13 \text{ m ü. NHN}$
4. Revisionsfall / Nassabnahme: $OW = + 0,36 \text{ m ü. NHN}$
 $UW = + 0,10 \text{ m ü. NHN}$

Bei den Wasserständen in der Schleuse handelt es sich um charakteristische Größen als Nennwerte im Sinne der DIN EN 1997 sowie der DIN 1054:2010. Eine Absenkung des Schleusenwasserstandes infolge durchgeschleuster Schiffe (Sunkwellen) wird aufgrund der geringen Fahrgeschwindigkeiten innerhalb der Schleuse nicht berücksichtigt.

Die Festlegung der Bemessungssituation erfolgt gemäß der DIN EN 1997. Es werden folgende Schleusenwasserstände in Abhängigkeit der Bemessungssituation festgelegt:

1. Ständige Bemessungssituation: $20 \% \text{ des MHW} = + 0,89 \text{ m ü. NHN}$
 $60 \% \text{ des MW} = + 0,36 \text{ m ü. NHN}$
 $20 \% \text{ des NW} = + 0,13 \text{ m ü. NHN}$
2. Vorübergehende Bemessungssituation: Revision / Nassabnahme
 $HW = + 1,12 \text{ m ü. NHN} + 0,50 \text{ m}$

Bemessungssituation Schutztor bzw. Schleusentor mit Schutzfunktion

1. Ständige Bemessungssituation: kehrende Verhältnisse mit $UW > OW$
 $\Delta h = 2,0 \text{ m}$, Häufigkeit 10/Jahr (vorbehaltlich anderer Auflagen)
2. Vorübergehende Bemessungssituation: Revision / Trockenabnahme
 $BHW = + 3,00 \text{ m ü. NHN}$

Zusätzlich sind bei Ausfall des äußeren Hochwasserschutztors im Bereich der Kammer bis zum inneren, dem Unterwasser gekehrten Stemmtorpaar im Oberhaupt, die in Tabelle 2 genannten Wasserstände zu berücksichtigen. Der Ausfall des äußeren Hochwasserschutztors wird als außergewöhnliche Bemessungssituation festgelegt.

3.4 Bauzeitliche Wasserstände

Sicherung der Baustelle gegen HW_{10}

4 Baugrund und Grundwasser

4.1 Allgemeines

Der Standort der Schleusenanlage Rostock befindet sich im Bereich der Grundmoräne des Pommerschen Stadiums der Weichsel-Eiszeit. Die folgende Abbildung zeigt die im Zuge der 2016 durch die „Baugrund Stralsund Ingenieurgesellschaft mbH“ getätigte Baugrunduntersuchung [10] angefertigten Baugrundsondierungen Nr. BS 1/16 bis BS 6/16. Die Sondierstellen wurden in unmittelbarer Nähe zu dem Bestandsbauwerk positioniert und sollen einen Überblick über die Baugrundsituation im Gebiet der Schleusenanlage Rostock geben.

Im Rahmen der Baugrunduntersuchung wurden insgesamt 6 Kleinbohrungen nach DIN ISO 22475-1 und 4 Rammsondierungen mit der Schweren Rammsonde nach DIN EN ISO 22476-2 ausgeführt.

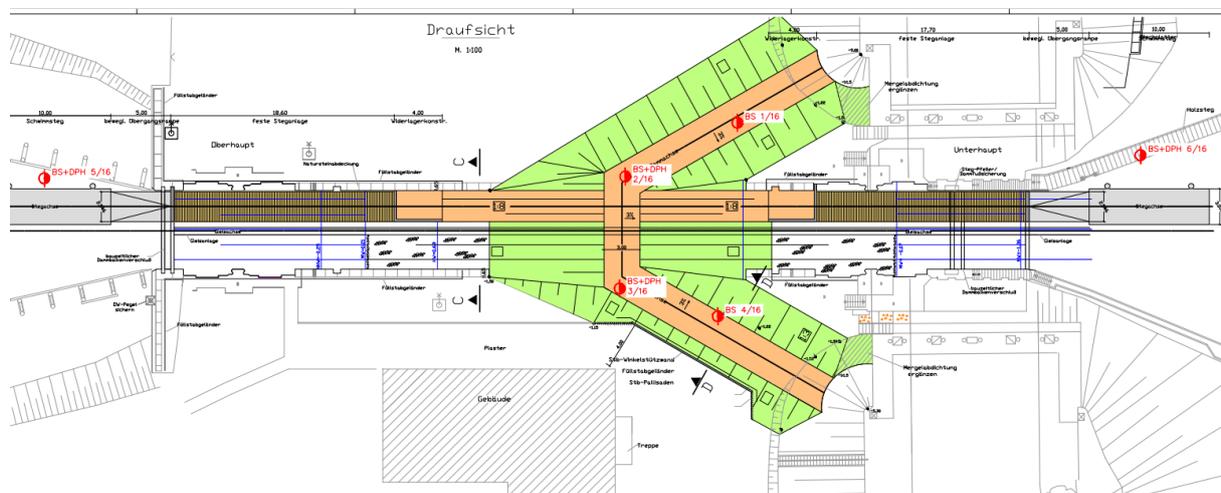


Abbildung 1: Lage der Baugrundsondierungen

Die Abbildung 1 gibt die Lagebeziehungen der Untersuchungen zur Schleusenanlage Rostock wieder. Diese bildet keine Realisierungsvariante ab. Die Auswertung der Baugrundsondierungen gibt eine gleichmäßige Untergrundstrukturierung im Untersuchungsgebiet wieder. Oberflächennahe Auffüllungen werden von organischen Böden unterlagert. Diese organischen Schichten bestehen aus Mudden und Torfen, welche wiederum durchgehend von Fein- und Mittelsanden unterlagert werden. Für die Untersuchung der Schleusensanierung am Standort der vorhandenen Schleuse wurden 6 Bemessungsbodenprofile erstellt.

Generell kann der Bodenaufbau wie folgt beschrieben werden:

- Auffüllungen
- Organische Böden
- Fein- und Mittelsande

Die Böden wurden bis maximal - 15,15 m ü. NHN (- 15,30 m ü. HN) untersucht.

Die Geschiebemergel in der Grundmoräne wurden größtenteils abgetragen, so dass unterhalb der Schleusenanlage ab einer Tiefe von rund - 11,5 m ü. NHN (- 11,65 m ü. HN) bis - 15,15 m ü. NHN (- 15,30 m ü. HN) pleistozäne Sande anstehen, die von holozänen organischen Erdstoffen überlagert werden. Die Unterkanten der organischen Böden wurden mit den Sondierungen wie folgt ermittelt:

Auflistung von Süd nach Nord:

1. BS 5/16: - 9,85 m ü. NHN (- 10,0 m ü. HN)
2. BS 2/16: - 8,34 m ü. NHN (- 8,49 m ü. HN)
3. BS 3/16: - 8,15 m ü. NHN (- 8,30 m ü. HN)
4. BS 1/16: - 8,00 m ü. NHN (- 8,15 m ü. HN)
5. BS 4/16: - 7,90 m ü. NHN (- 8,05 m ü. HN)
6. BS 6/16: - 7,29 m ü. NHN (- 7,44 m ü. HN)

Die organischen Böden werden durchgehend von Fein- und Mittelsanden unterlagert.

4.2 Charakteristische Bodenkenngrößen

Folgende charakteristische Kennwerte der Bodenschichten sind dem Baugrundgutachten der „Baugrund Stralsund Ingenieurgesellschaft mbH“, vom 05. Mai 2016 [10] für den Bereich der Schleusenanlage Rostock zu entnehmen.

Tabelle 3: Charakteristische Bodenkennwerte für erdstatische Berechnungen

Nr.	Bodenart	Lagerungsdichte / Konsistenz	γ_k [kN/m ³]	γ'_k [kN/m ³]	φ_k' [°]	c_k' [kN/m ²]	$E_{s,k}$ [MN/m ²]
1a	Auffüllungen, mineralisch / organogen	locker bzw. weich	17,5	8,5	25	0	5
1b	Auffüllungen, organisch	mäßig vorbelastet	11,5	1,5	15	5	0,4
2a	Torf, Mudde	mäßig vorbelastet BS 1/16-4/16	11,5	1,5	15	5	0,4
2b	Torf, Mudde	unvorbelastet BS 5/16, 6/16	11,0	1,0	15	3	0,3
3	Fein- und Mittelsand	mitteldicht - dicht	18,5	9,0	30	0	25
4	Schluff	weich - steif	20,0	10,0	27	5	20

Tabelle 4: charakteristische Bodenkennwerte

Auf Grundlage der erforderlichen Schlagzahlen für die getätigten Rammsondierungen werden im vorliegenden Baugrundgutachten äußere Tragfähigkeiten für Pfahlgründungen unter der Schleuse von $q_{s,k} = 70 \text{ kN/m}^2$ sowie $q_{b,k} = 5500 \text{ kN/m}^2$ angegeben. Die vertikale Tragfähigkeit für Verankerungspfähle wurde gemäß DIN EN 1997-2 in den Bereichen der Sondierungen BS 5/16 und BS 6/16 entsprechend dem Spitzenwiderstand der Drucksonde wie folgt abgeleitet:

$$\text{BS 5/16 } q_c = 10 \text{ MN/m}^2$$

$$\text{BS 6/16 } q_c = 15 \text{ MN/m}^2$$

4.3 Grundwasserstände

Die im Baugebiet anstehenden Sande weisen eine hohe bis mäßige Wasserdurchlässigkeit auf. Die oberhalb der organischen Erdstoffe umgelagerten Sande bilden einen oberen

Grundwasserleiter, der ungespanntes Grundwasser führt. Die unterhalb der organischen Erdstoffe abgelagerten Sande bilden einen unteren Grundwasserleiter, der hauptsächlich gespanntes Grundwasser führt. Es ist anzunehmen, dass die Grundwasserstände im Bereich der Ober- und Unterwarnow in hydraulischer Verbindung stehen und sich somit gleiche Grundwasserspiegelhöhen einstellen. Diese entsprechen gemäß dem Baugrundgutachten im Wesentlichen den Wasserständen der Ober- und Unterwarnow.

4.4 Wassereigenschaften

Gemäß den Angaben aus dem Baugrundgutachten ist das Wasser der Oberwarnow im Regelfall nach DIN 4030 als nicht betonangreifend einzustufen. Das Wasser der Unterwarnow wird gemäß der DIN 4030 als schwach betonangreifend eingestuft. Kurzfristig kann sich im Falle von Sturmfluten das Wasser auch mit stark betonangreifend einstellen.

Zur Festlegung der Korrosionsgefährdung für den Stahlwasserbau muss der jeweilige Einfluss des Warnow- und Ostseewassers analysiert werden. Die Stahlwasserbauten Schutztor, Unterhaupt und Oberhaupt sind einzeln unabhängige Schutzobjekte, für die jeweils die Korrosionsgefährdung gesondert ermittelt werden muss.

4.5 Seitendruck und negative Mantelreibung

Die Angaben für den Seitendruck und die negative Mantelreibung müssen abhängig von der zur Ausführung kommenden Sanierungsvariante mit dem Bodengutachter abgestimmt werden.

5 Geometrische Vorgaben

5.1 Geländehöhen

Die Geländehöhen im Bereich der Schleusenanlage Rostock betragen beidseitig der Schleuse zwischen ca. + 1,45 m ü. NHN (+ 1,30 m ü. HN) und + 1,65 m ü. NHN (+ 1,50 m ü. HN). Alle Höhenangaben beziehen sich auf NHN. Alle Höhenangaben gemäß der Planung sind bauseits vor Beginn der Bauausführung zu prüfen. Bei maßgebenden Abweichungen sind diese dem Entwurfsverfasser mitzuteilen und die weitere Vorgehensweise abzustimmen.

5.2 Gewässersohle Unterwarnow

Ca. - 3,00 m ü. NHN direkt am UH (entnommen aus [B05], Zeichnung: DVtU-Identifikation: 3131938001 - Nr.05, Bootsschleusenanlage Rostock, Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Stralsund, Stand: 26.09.2019)

Die letzte Peilung der Flussstrecke Unterwarnow, Streckenabschnitt km 0.0 bis 1.1, erfolgte am 20.11.2019 [B07].

5.3 Gewässersohle Oberwarnow

Ca. - 2,80 m ü. NHN direkt am OH (entnommen aus [B05], Zeichnung: DVtU-Identifikation: 3131938001 - Nr.05, Bootsschleusenanlage Rostock, Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Stralsund, Stand: 26.09.2019)

Eine Sonderpeilung der Oberwarnow, km 0.0 bis 1.6, erfolgte am 26.01.2011 [B07].

6 Korrosion

Die Angaben bezüglich der Wassereigenschaften sind dem Baugrundgutachten [10] zu entnehmen. Die Korrosivität des Wassers in der Oberwarnow wird für unlegierte bzw. niedriglegierte Stähle als sehr gering angenommen (Loch-/Mulden- und Flächenkorrosion). Das Wasser der Unterwarnow wird hingegen als mittel- bis hochkorrosiv für Mulden- und Lochkorrosion bzw. als gering- bis mittelkorrosiv bei Flächenkorrosion angegeben.

Für den Einsatz von Spundwänden werden für die Bestimmung der Abrostung die folgenden Werte angenommen. Im atmosphärischen Bereich oberhalb der Spritzwasserzone sowie im Boden wird eine Korrosionsabtragsrate von 0,01 mm/a berücksichtigt. In hinterfüllten Wandbereichen ist die Hinterfüllung so einzubauen, dass auch die Wellentäler der Spundwand vollständig hinterfüllt sind.

Die Korrosionsabtragsraten liegen im Bereich der empfohlenen Werte der DIN EN 1993-5 oder darüber. Die Standsicherheitsnachweise für Stahlspundwände sind unter Berücksichtigung der Abrostung zu führen. Am Ende der Nutzungsdauer gelten für die binnenseitigen Uferwände unter Berücksichtigung der Abrostung reduzierte Sicherheitsanforderungen der Bemessungssituation BS-A. Für außergewöhnliche Bemessungssituationen ist auch am Ende der Nutzungsdauer die Standsicherheit nachzuweisen.

Die Festlegungen zu den Schutzmaßnahmen des Stahlwasserbaues erfolgen auf der Grundlage von Auswertung einer Wasseranalysen und der darin gefundenen korrosionsaktiven Stoffe.

7 Allgemeine Lastangaben

7.1 Bemessungswasserfahrzeuge

Es wird grundsätzlich, aufgrund der eingeschränkten Möglichkeiten, auf eine unwahrscheinliche Nutzung der Schleusenanlage durch die Personenschifffahrt hingewiesen. Entsprechende Bemessungsschiffe werden dennoch für die Varianten 0 bis 2 vorgesehen, da die Abmessungen eine entsprechende Schleusung zulassen. (Siehe RiGeW [2].)

Varianten 0 und 1: Motorkajütboot gem. RiGeW, Zeichnung 2-1 [R.6]
(20,0 m x 5,5 m x 1,4 m)

Variante 2: Motorboot offen / Ruder-Achter gem. RiGeW, Zeichnung 2-1 [R.6]
(6,0 m x 2,5 m x 0,8 m bzw. 17,0 m x 4,0 m x 0,25 m)

Variante 3: Tragbare Boote ≤ 100 kg (Kanus, Kajaks)
Slipbare Boote ≤ 300 kg (Mannschaftskanadier, Drachenboote usw.)

7.2 Einstufung in Wind-, Schneelast und Erdbebenzone

Die Einstufung der Wind und Schneelast erfolgt entsprechend der DIN EN 1991-1, Einwirkungen auf Tragwerke. Zur Berechnung sind folgende Einwirkungszonen anzunehmen.

Windzone: 3

Grundwert der Basiswindgeschwindigkeit: $v_{b,0} = 27,5$ m/s

Basisgeschwindigkeitsdruck: $q_b = 0,47$ kN/m²

Schneelastzone: 3

Charakteristischer Wert der Schneelast: $s_k = 1,10 \text{ kN/m}^2$

Erdbebenzone:

Dem Gebiet der Schleusenanlage Rostock ist nach EC 8-1/NA keine Erdbebenzone zugeordnet. Entsprechend werden keine Lasten angesetzt.

Eislasten siehe 9.5.5.

7.3 Schlickablagerungen

Aufgrund der langsamen Fließgeschwindigkeiten im Bereich der Schleusenanlage muss mit Schlickablagerungen gerechnet werden. Auflasten aus Schlickablagerungen werden nicht angesetzt.

8 Baugrube Schleusenbauwerk

Es ist zu prüfen inwieweit bei Umsetzung einer gewählten Vorzugsvariante die Herstellung einer befestigten Baugrube notwendig wird und ob die bestehenden Schleusenkammerwände für sich als Baugrubenwände für die Sanierung der Schleuse verwendet werden können.

8.1 Geometrie

Die Geometrie einer notwendigen Baugrube und der Wahl des Baugrubenverbaus richtet sich nach der gewählten Sanierungsvariante. Festlegungen können erst im weiteren Planungsverlauf gemacht werden.

8.2 Erddruckansatz

Alle Baugrubenwände werden für den Erddruckansatz nach EAU bemessen [R.1].

8.3 Wasserstände und Wasserdruck

Der Wasserdruck wird mit einem spezifischen Raumgewicht von $\gamma_w = 10 \text{ kN/m}^3$ ermittelt.

Für die Standsicherheitsnachweise im Grenzzustand der Tragfähigkeit erfolgt der Ansatz der lotrechten Komponente des charakteristischen hydrostatischen Wasserdrucks auf die Unterfläche der dichtenden Schicht. Die dabei von oben und von unten auf die dichtende Schicht wirkenden Wasserdrücke werden bei der Nachweisführung gemäß DIN EN 1997 [N.5] und DIN 1054:2010 zu einer resultierenden charakteristischen destabilisierenden Einwirkung zusammengefasst.

Für die Tore sind Tragsicherheitsnachweise entsprechend den o.g. Einwirkungen aufzustellen. Der Nachweis der Gebrauchstauglichkeit ist mit dem Nachweis der Dichtwirkung zu erbringen.

8.4 Wellen und Treibgut

Während der Baumaßnahmen zur Sanierung der Schleusenanlage Rostock kann aufgrund der Lage davon ausgegangen werden, dass auf die bauzeitlich zu stellende, in Richtung Oberwarnow gewandte Dichtwand keine erhöhten Belastungen aus Treibgutansammlungen

einwirken werden. Antreibendes Treibgut der Oberwarnow wird sich mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit vor dem Mühlendammswehr sammeln und nicht im Bereich der Schleusenanlage Rostock verbleiben, da dieser Bereich von der Hauptströmung nicht abgedeckt wird.

Der Teil der Baugrubenwand, welcher in Richtung Unterwarnow gewandt ist und während der Bauzeit als Küstenschutzwand dient, ist neben dem Wasserdruck infolge des Bemessungshochwassers auf Wellendruck und Treibgutstoß zu bemessen.

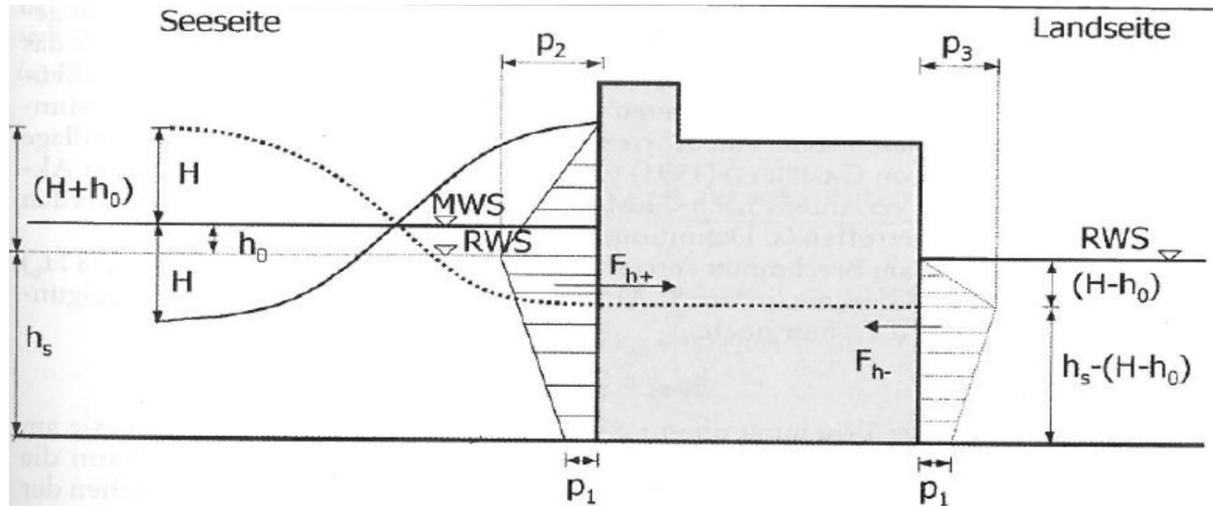


Abbildung 2: Belastung auf Wellendruck

Die Belastung infolge Treibgutstoßes wird berücksichtigt. Für eine nachgiebige Konstruktion ist auf Höhe des Bemessungswasserstandes eine Punktlast von 30 kN anzusetzen, die auf eine Breite von 3,0 m verteilt werden darf.

Die Auswirkungen auf die Tragsicherheit der Hochwasserschutztore bei Einwirkung Treibgutstoß sind gesondert darzustellen. Die Sicherstellung des Hochwasserschutzes ist Bestandteil des Nachweises der Gebrauchstauglichkeit. Gleichzeitiges Wirken von flächig anzusetzenden Eislasten mit punktuell wirkendem Wellenstoß wird ausgeschlossen.

8.5 Verkehrslasten

Die Einwirkungen infolge von Verkehr sind gemäß EAB [R.2] anzusetzen. Es wird davon ausgegangen, dass das Gesamtgewicht des Baustellengerätes 70 t nicht überschreitet und ein Abstand von mindestens 3 m zu den Bestandsmauerwerkswänden eingehalten wird.

Es sind folgende Lasten infolge von Baustellenverkehr anzusetzen:

- Flächenlast von $q_k = 10 \text{ kN/m}^2$
- Zuzüglich einer Ersatzlast von $q_k = 60 \text{ kN/m}^2$ auf einem Streifen von 3,0 m Breite hinter den Schleusenwänden aus Mauerwerk

Veränderliche, großflächige Geländeaufasten mit $q_k \leq 10 \text{ kN/m}^2$ dürfen vereinfachend den ständigen Einwirkungen zugeordnet werden.

8.6 Bemessungssituationen und Teilsicherheitsbeiwerte

Die Baugrubenkonstruktionen werden gemäß [R.1] der Bemessungssituation BS-T zugeordnet. In Verbindung mit den Einwirkungen durch die jahreszeitlich bedingten Hochwasserstände werden die Regelfälle der Bemessungssituation BS-T zugeordnet, die Sonderfälle der Bemessungssituation BS-T/A. Extreme Hochwasserereignisse werden als Ausnahmefälle in die Bemessungssituation BS-A eingeordnet. Die Einstufung wird wie folgt spezifiziert:

Regelfall (BS-T):

- Eigengewicht der Konstruktion
- Erddruck infolge Bodeneigengewicht
- Erddruck infolge Nutzlasten
- Nutzlasten auf Aussteifungen
- Wasserdruck infolge von freiem und gespanntem Grundwasser unter Berücksichtigung der normalen Wasserstände der Warnow
- Wasserdruck infolge Stauwasser in den sandigen Auffüllungen

Ausnahmefall (BS-A):

Wie BS-T, jedoch mit Ansatz des Wasserdrucks infolge von freiem und gespanntem Grundwasser unter Berücksichtigung des höchsten Bemessungshochwasserstandes. In jedem Fall erfolgt die Bemessung der Aussteifung der wassergewandten Dichtwände unter Ansatz der Teilsicherheitsbeiwerte im BS-P.

9 Schleusenbauwerk

9.1 Geometrie der Schleusenkammer

9.1.1 Bestand

Die wesentlichen Abmessungen des Schleusenbauwerkes im Bestand betragen:

- OK Schleusensole: - 3,00 m ü. NHN / - 3,15 m ü. HN
- UK Schleusensole: - 3,30 m ü. NHN / - 3,45 m ü. HN
- OK Planie: + 1,65 m ü. NHN / + 1,50 m ü. HN
- Nutzbare Breite $B_n = 6,60$ m
- Lichte Kammerlänge: ca. 47,9 m
- Nutzlänge: L_n ca. 39,5 m

Das Schleusenbauwerk ist als Einkammerschleuse aus zwei monolithischen Mauerwerkswänden hergestellt worden. Die Gründung des Bestandsbauwerkes erfolgte über eine Tiefgründung mit Holzpfählen.

Die Schleusenkammersohle besteht aus Holzbalken (20 cm x 30 cm), die im Abstand von 1,0 m verlegt und mit Klinkermauerwerk ausgefacht wurden. In den Torbereichen befinden sich jeweils Stahlbetondrempel, an denen die Schleusentore im geschlossenen Zustand anliegen.

9.1.2 Sanierungsvarianten

Sanierungsvariante 0 – Bestandssanierung

Die Sanierungsvariante 0 geht von einem wesentlichen Erhalt der Schleusenkörperabmessungen aus. Die lichte Breite und Tiefe bleiben erhalten, wobei die Nutzlänge auf ca. 25,0 m verringert wird, da das Unterhaupt in Richtung Oberhaupt verschoben wird.

Nutzlänge: $L_n = 25,0$ m

Nutzbare Breite $B_n = 6,60$ m

Drempeltiefe (bei MW): ca. 2,50 m am Unterhaupt und ca. 2,80 m am Oberhaupt

Sanierungsvariante 1 – Stahlbetontrog in Anlehnung an Ursprungsabmessung

Die Abmessungen der Schleusenammer in Sanierungsvariante 1 orientieren sich an der Variante 0, wobei die lichte Nutzbreite erhalten bleiben soll, indem die Bestandswände teilweise abgebrochen werden und an gleicher Stelle ein neuer Stahlbetontrog eingebaut wird. Die nutzbare Schleusentiefe verringert sich um das Maß der Stahlbetonsohlendicke. Das Unterhaupt der Bootsschleuse wird in Richtung des Oberhauptes verschoben und somit die nutzbare Schleusenammerlänge auf 25,0 m verringert. Der Stahlbetontrog wird mit Pfählen in tragfähigen Baugrund tiefgegründet.

Nutzlänge: $L_n = 25,0$ m

Nutzbare Breite $B_n = 6,60$ m

Drempeltiefe (bei MW) $> 1,80$ m

Sanierungsvariante 2 – Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen

Die Schleusenabmessungen werden mit der Sanierungsvariante 2 im Vergleich zu der Variante 1 und der ursprünglichen Abmessung erheblich eingeschränkt. In die Bestandsschleusenammer wird ein tiefgegründeter Stahlbetontrog eingebaut. Die Mauerwerkswände der Bestandsschleuse dienen als Schalung. Die nutzbare Schleusenbreite reduziert sich somit um das Maß des Stahlbetontroges auf 5,50 m und entspricht somit den Anforderungen der Richtlinie für Bootsschleusen [2]. Die Nutzlänge der Schleuse wird auf 20,0 m begrenzt. Die Tiefe der Schleusenammer vermindert sich ebenfalls um das Maß des Stahlbetontroges auf 2,65 m.

Nutzlänge: $L_n = 20,00$ m

Nutzbare Breite $B_n = 5,50$ m

Drempeltiefe (bei MW) $> 1,80$ m

Sanierungsvariante 3 – Verfüllung mit Bootsschleppe

Mit der Sanierungsvariante 3 bleibt die Schleusenammer dauerhaft teilverfüllt. Die Abmessungen ändern sich nicht.

9.2 Betonfestigkeitsklasse, Betondeckung und Expositionsklassen

Die Betondeckung ist in DIN 19702:2013-02 [N.6] (Massivbauwerke im Wasserbau) geregelt.

Die Mindestbetondeckung c_{min} beträgt bei massigen Bauteilen ($\geq 0,8$ m Dicke) unabhängig von der Expositionsklasse 50 mm, das Vorhaltemaß Δc beträgt 10 mm. Bei Verwendung von Beton mit dem Größtkorn ≥ 32 mm ist die Betondeckung gesondert festzulegen. Die maximale Betondeckung darf 80 mm nicht überschreiten.

Die Expositionsklassen werden gemäß den ZTV-W [R.5] angesetzt und die Betonfestigkeitsklassen werden nach der DAfStb Richtlinie für massige Bauteile aus Beton [R.17] gewählt.

Aus den Angaben im Baugrundgutachten [10] ist zu entnehmen, dass das Grundwasser in die Kategorie XA1 einzustufen ist. Es wird davon ausgegangen, dass die Betongüte C30/37 LP zum Einsatz kommt. Bestandsbeton ist ggf. mit den zum Zeitpunkt der Herstellung gültigen Normen zu klassifizieren.

9.3 Konstruktive Mindestbewehrung

Bei der Wahl der konstruktiven Mindestbewehrung sind neben den Festlegungen in DIN EN 1992 [N.2] auch die Anforderungen in der DIN 19702:2013-02 [N.6] zu beachten.

9.4 Robustheitsbewehrung

Gemäß DIN 19702:2013-02 [N.6] darf auf die Anordnung einer Robustheitsbewehrung nach DIN EN 1992 [N.2] verzichtet werden.

9.5 Einwirkungen

9.5.1 Erddruckansatz

Die Stahlbetonbemessung erfolgt für den Erdruchdruck nach DIN 4085 [N.9]. In Bereichen, in denen eine Hinterfüllung eingebaut wird, ist der Verdichtungserddruck nach DIN 4085 [N.9] anzusetzen. Werden bei der Sanierung der Mühlendammschleuse Stahlbetontrogwände realisiert, muss bei den Erddruckbestimmungen von einer unnachgiebigen Wand ausgegangen werden. Für die Nachweise der äußeren Standsicherheit wird der aktive Erddruck angesetzt. Der Wandreibungswinkel wird mit $\delta_a = +2/3 \varphi_k$ angesetzt.

9.5.2 Eigengewicht

Das Eigengewicht der Bauteile wird nach der DIN EN 1991 [N.1] angenommen und bei der Berechnung berücksichtigt: z.B. Stahlbeton mit $\gamma = 25 \text{ kN/m}^3$ und Stahl mit $\gamma = 78,5 \text{ kN/m}^3$. Gegebenenfalls wird das Eigengewicht aus $\gamma_{\text{Beton}} = 24,0 \text{ kN/m}^3$ abgemindert. Eigenlasten der Bauteile des Stahlwasserbaus werden nach dessen Vorgaben berücksichtigt.

9.5.3 Wasserstände und Wasserdruckansatz

Der Wasserdruck wird mit einem spezifischen Raumgewicht von $\gamma_w = 10 \text{ kN/m}^2$ ermittelt. Die Wasserstände der oberirdischen Gewässer und des Grundwassers werden gemäß den Berechnungsgrundlagen berücksichtigt. In der Sohlfuge des Schleusenbauwerkes wird der hydrostatische Druck linear auf die gesamte Sohlfläche angesetzt. Der Wasserdruck im Inneren des Bauteils wird gemäß DIN 19702:2013-02 [N.6] berücksichtigt.

9.5.4 Verkehrslasten und veränderliche Auflasten

Folgende Nutzlasten werden für die Flächen im Bereich des Schleusenbauwerkes zugrunde gelegt:

- Betriebsflächen und Planie: $q_k = 20 \text{ kN/m}^2$
- Restflächen: $q_k = 10 \text{ kN/m}^2$
- Treppen und begehbare Bedienstege: $q_k = 5 \text{ kN/m}^2$

Für die Sanierungsmaßnahmen der Schleusenanlage ist auch das Stellen eines Kranes vorzusehen. Der Krantyp ist entsprechend der maximal erforderlichen Ausladung und der zu hebenden Bauteile zu wählen. Es ergeben sich entsprechende Pratzenlasten, die im weite-

ren Planungsverlauf ermittelt werden müssen. Zwischen der Schleusenbestandswand und der Vorderkante der Lastverteilungsplatten der vorderen Kranpratzen ist ein Mindestabstand von min. 3,0 m einzuhalten. Der Lastfall „Sonderlast aus Kranvorbeifahrt“ ist durch die Verkehrslast von 20 kN/m² abgedeckt.

9.5.5 Eislasten

Eislasten werden gemäß [R.1] berücksichtigt.

9.5.6 Wellenlasten

Wellenkräfte werden für die Bemessung des Massivbaus nicht berücksichtigt. Sie gehen jedoch indirekt über die Lasten (+ 0,30 m) aus dem Stahlwasserbau mit in die Berechnung ein [R.1].

Die Stoßwirkung des Bemessungsschiffes wird auf der Grundlage der DIN EN 14504 [N.8] ermittelt. Es gelten folgende Ausgangswerte:

Bemessungsschiff: Motorkajütboot (20,0 m x 5,5 m x 1,4 m)

Anfahrsgeschwindigkeit: 0,35 m/s

9.5.7 Anlegedruck/Schiffsreibung

Schiffsreibung und Anlegedruck werden für lokale Nachweise angesetzt, für Berechnungen am Gesamtsystem jedoch vernachlässigt. Die Schiffsreibung wird auf Höhe des Wasserstandes angesetzt und durch eine Horizontallast in Fahrtrichtung und eine dazu senkrecht und gleichzeitig wirkende Horizontallast berücksichtigt. Die Höhe der einwirkenden Kräfte kann im weiteren Planungsverlauf festgelegt werden. Der Betrag der Anlegedruckkraft entspricht in etwa der Trossenzugkraft. (Siehe EAU [R.1]).

9.5.8 Trossenzug

Die Angriffsrichtung des Trossenzug kann in einem Winkelbereich von 180° variieren [R.1]. Die bemessungsrelevante Höhe der Trossenzugkraft kann im weiteren Planungsverlauf bestimmt werden. Das Abbremsen fahrender Schiffe an Pollern ist untersagt und bleibt daher bei der Festlegung der Einwirkungen unberücksichtigt.

9.5.9 Gesunkenes Schiff

Für die Bemessung der massiven Sohle wird der Lastfall gesunkenes Schiff nicht maßgebend und bleibt daher unberücksichtigt.

9.5.10 Schiffsanprall

Es ist zu unterscheiden zwischen dem Schiffsanprall am Hochwasserschutztor und dem Anprall an die Schleuse (Wände, Tore, Häupter und Vorhäfen). Für die Hochwasserschutzzeierrichtung muss auch im Falle einer Deformation die Gebrauchstauglichkeit gesichert sein.

9.5.11 Lasten aus Bauteilen des Stahlwasserbaus

Die Bemessungsgrößen für den Lastabtrag im Bauwerk sind im Zusammenhang mit der Nachweisführung zur Standsicherheit des Stahlwasserbaues als charakteristische Größen zu ermitteln.

9.5.12 Temperatur, Schwinden

Für die massiven Bauteile werden die Einflüsse aus Temperatur und Schwinden gemäß [N.6] berücksichtigt. Für die Berücksichtigung von spätem Zwang werden ausgehend von einer Aufstelltemperatur von 10 °C folgende saisonale Temperaturveränderungen angesetzt:

- Erdseitige Oberflächen von massiven Bauteilen $\Delta T = + 10 \text{ K}$
- Luftseitige Oberflächen von massiven Bauteilen $\Delta T = \pm 25 \text{ K}$
- Wasserseitige Oberflächen von massiven Bauteilen $\Delta T = \pm 15 \text{ K}$

Der Wasserwechselbereich ist hierbei der wasserseitigen Oberfläche zuzuordnen. Der Ansatz erfolgt linear veränderlich über die Wanddicke. Der Nachweis der Rissbreitenbeschränkung aufgrund abfließender Hydratationswärme und der Verformungsbehinderung bei saisonalen Temperatureinflüssen wird für alle massiven Bauteile geführt. Auf einen rechnerischen Nachweis der Schnittkräfte infolge Schwindens kann bei den Massivbauteilen mit einer Bauteildicke von $d > 0,80 \text{ m}$ verzichtet werden [N.6]. Die erforderlichen Nachweise für frühen Zwang (abfließende Hydratationswärme) werden nach MFZ [R.8] geführt. Für die Bemessung sind die Grenzwerte der adiabatischen Temperaturänderung ZTV-W [R.5] zu entnehmen.

9.5.13 Rissbreitenbegrenzung

Der Nachweis der Rissbreitenbegrenzung erfolgt gemäß DIN 19702:2013-02 [N.6] für eine Rissbreite von $w_k = 0,25 \text{ mm}$. Die Berechnung erfolgt als direkte Berechnung der Rissbreite gemäß [N.2]. Das BAW-Merkblatt [R.8] ist zu beachten.

9.5.14 Riss- und Porenwasserüberdruck

Der Riss- und Porenwasserdruck ist bei den Nachweisen im Grenzzustand der Tragfähigkeit gemäß [N.6] zu berücksichtigen.

9.5.15 Ermüdungsfestigkeit Stahlwasserbau

Siehe Kapitel 13.6.

9.6 Grenzzustand der Tragfähigkeit (GZT)

Für die Stahlbetonbemessung gelten die Teilsicherheitsbeiwerte nach [N.6] Kombinationsbeiwerte $\psi_{i,i}$ zur Berücksichtigung der Wahrscheinlichkeit von gleichzeitig auftretenden veränderlichen Einwirkungen dürfen in allen Bemessungssituationen im Allgemeinen zu 1,0 gesetzt werden.

Einwirkungen	Teilsicherheitsbeiwerte für die Bemessungssituation		
	Ständig	Vorübergehend	Außergewöhnlich bzw. Erdbeben
Ständige Einwirkung			
ungünstig	1,35	1,2	1,0
günstig	1,0	1,0	1,0
Veränderliche Einwirkung			
ungünstig	1,5	1,3	1,0
Wasserdruck, günstig	0,8	0,9	1,0
Sonstige, günstig	0	0	0
Außergewöhnliche Einwirkung			
ungünstig	–	–	1,0

Tabelle 5: Teilsicherheitsbeiwerte für die Stahlbetonbemessung [N.6]

Die Teilsicherheitsbeiwerte für die Bestimmung der Lagesicherung gegen Gleiten und Aufschwimmen sind [N.5] zu entnehmen.

9.7 Grenzzustand der Gebrauchstauglichkeit (GZG)

Im GZG betragen alle Teilsicherheitsbeiwerte 1,0. Gemäß [N.6] werden die Nachweise der Gebrauchstauglichkeit in der quasi-ständigen Kombination geführt. Der Beiwert $\psi_{2,i}$ wird in der Regel zu Null gesetzt. Ausgenommen sind Zwangsbeanspruchungen mit $\psi_{2,i} = 1,0$. Saisonale Temperatureinwirkungen (später Zwang) werden gemäß [mit dem Faktor $\psi_{2,i} = 0,6$ belegt.

10 Flügelwände Oberhaupt

10.1 Geometrie

Die senkrecht zu den Schleusenammerwänden verlaufenden Flügelwände im Oberwasser sind, wie in Abbildung 3 dargestellt, auf Holzpfählen gegründete Schwergewichtswände aus Mauerwerk mit Natursteinverblendung. Die Wände weisen, ausgehend von der Schleuseneinfahrt, eine Dicke von ca. 2,50 m bis ca. 1,8 m im Fußbereich auf. Die Oberkante liegt bei + 1,55 m ü. NHN. Die Gründung der Flügelwände beginnt bei - 3,15 m ü. NHN bis ca. - 11,0 m ü. NHN.

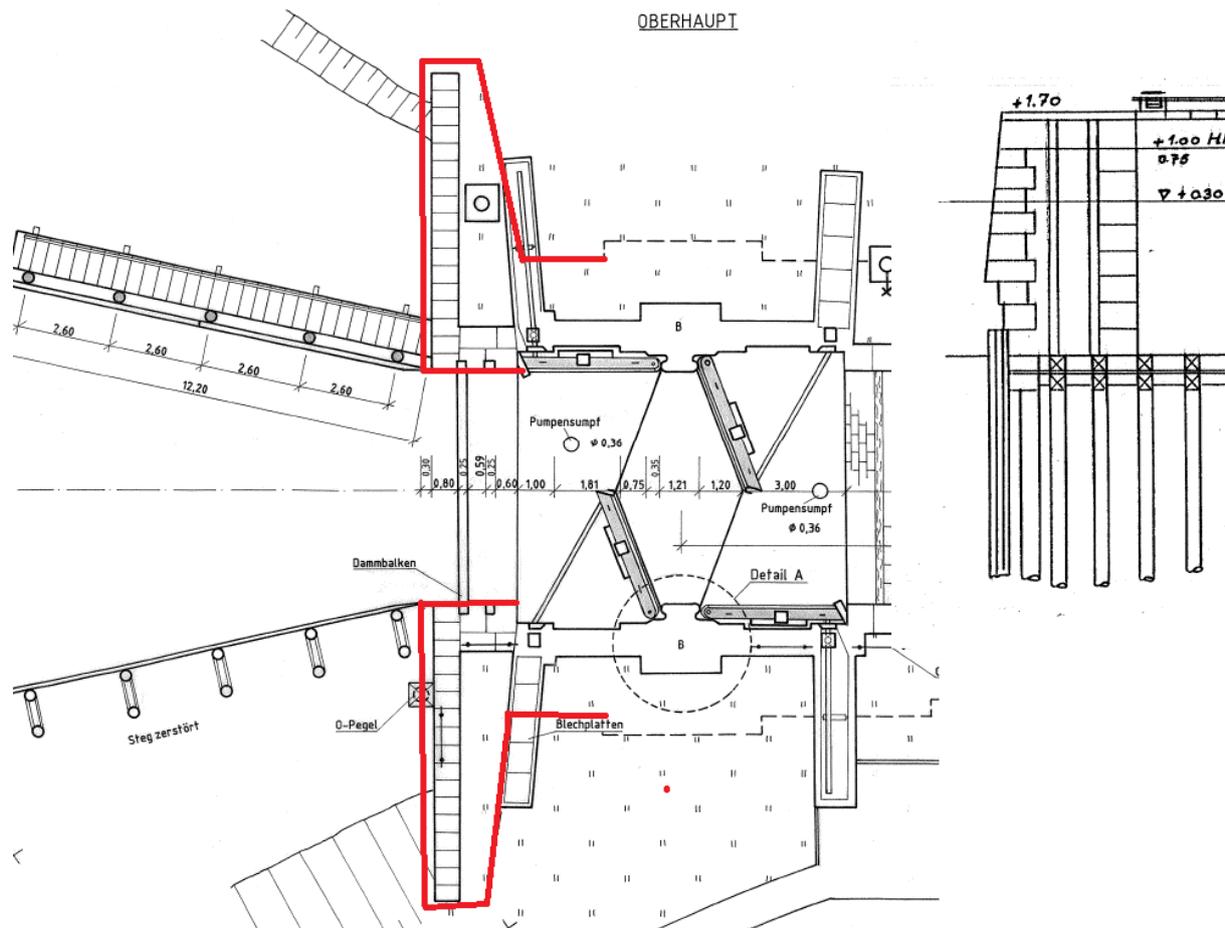


Abbildung 3: Flügelwände im Oberwasser - Schnitt

10.2 Belastung

10.2.1 Ständige Einwirkungen

Die Flügelwände sind durch Erd- und Wasserdruck belastet. Der Erddruck wird gemäß [N.9] als aktiver Erddruck auf die Flügelwände angesetzt. Die Wasserstände werden hydrostatisch gemäß Abschnitt 5 und 6.3 in Ansatz gebracht.

10.2.2 Veränderliche Einwirkungen

Die veränderlichen Einwirkungen für die Flügelwände im Oberwasser der Schleuse werden gemäß Abschnitt 9.5.4 ausgewiesen, da sich die Flügelwände unmittelbar an den anliegenden Verkehrsflächen befinden. Teilsicherheitsbeiwerte und Bemessungssituationen Es werden für jede Bemessungssituation die Teilsicherheitsbeiwerte gemäß [R.1] in Ansatz gebracht.

11 Flügelwände Unterhaupt

Die ursprünglichen Flügelwände der Schleusenanlage Rostock im Unterhaupt sind bei Umbauarbeiten der querenden Straßenbrücke in die Brückenwiderlager aufgenommen und konserviert worden. Im Zuge von Sanierungsarbeiten an der Schleuse, können augenscheinlich keine Änderungen an den Flügelwänden vorgenommen werden.

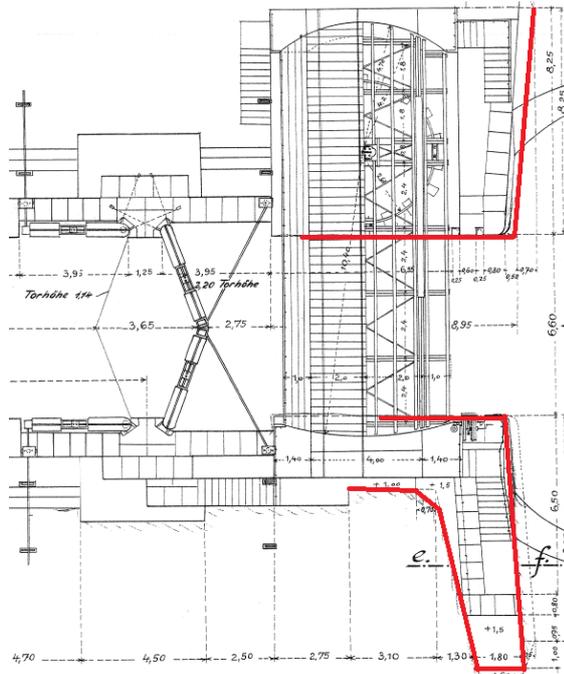


Abbildung 4: Draufsicht - Flügelwände Bestand



Abbildung 5: Unterhaupt - eingebaute Flügelwände

12 Leitwerke Schleusenvorhafen Unterwasser

12.1 Geometrie

Die Leitwerke im Unterwasser der Schleuse bestehen aus einer kombinierten Wand aus Erdölbohrrohren mit einer Schürze aus SB74-Profilen. Die Gurtung besteht ebenfalls aus SB74-Profilen, die stumpf zusammengeschweißt sind. Die Flügelwände sind mit Ankern $\varnothing 30$ á 3,0 m rückverankert.



Abbildung 6: Leitwerke am Unterhaupt, Rückansicht



Abbildung 7: Leitwerke am Unterhaupt, Ansicht

12.2 Belastung

12.2.1 Ständige Einwirkungen

Die Leitwerke sind durch Erd- und Wasserdruck belastet. Der Erddruck wird gemäß [N.9] als aktiver Erddruck auf die Leitwerke angesetzt. Die Leitwerke müssen eine Bodenauflast auf-

grund der Geländeaufschüttung an den Brückenwiderlagern der querenden Straßenbrücke abfangen. Diese Auflast ist zu berücksichtigen. Die Wasserstände werden hydrostatisch gemäß Abschnitt 5 und 6.3 in Ansatz gebracht.

12.2.2 Veränderliche Einwirkungen

Landseitig erfolgt der Ansatz einer großflächigen Nutzlast von 5 kN/m². Gemäß [N.5] wird diese als ständige Einwirkung in der Berechnung eingesetzt. Weitere veränderliche Lasten werden in den Hangbereichen der Brückenwiderlager hinter den Spundwänden nicht angesetzt.

12.2.3 Seitendruck und negative Mantelreibung

Werden die Bereiche hinter den Spundwänden angeschüttet, sind die Mehrlasten, sowie die Kräfte für den Seitendruck und die negative Mantelreibung infolge der Aufschüttung hervorgerufenen Bodensetzungen zu berücksichtigen.

12.2.4 Teilsicherheitsbeiwerte und Bemessungssituationen

Es werden für jede Bemessungssituation die Teilsicherheitsbeiwerte gemäß [R.1] in Ansatz gebracht.

13 Berechnungsgrundlagen für den Stahlwasserbau

13.1 Anordnung der Schleusentore

Es werden Stemmtore in Anlehnung an die ursprüngliche Lösung für den Schleusenbetrieb eingesetzt.

13.2 Betriebsarten

Entsprechend dem Leitfaden der WSV [R.24] wird in folgende Bedientypen unterteilt:

Der Bedientyp einer Anlage beschreibt, wer die Anlage bedient. Hierbei werden folgende Typen unterschieden:

- Bedientyp 1 - Durch Schichtleitung / Bedienpersonal bediente Anlage
- Bedientyp 2 - Durch Nutzer bediente Anlage
- Bedientyp 3 - Vollautomatische Anlage (kommt hier nicht in Betracht)

Bedientyp 1 - Durch Schichtleitung / Bedienpersonal bediente Anlage

Die Anlage wird durch Schichtleitung / Bedienpersonal bedient. Bedientyp 1 unterteilt sich in:

- Bedientyp 1a - Durch Schichtleitung / Bedienpersonal bediente Anlage ohne Anbindung an eine Leitzentrale
Die Anlage ist an keine Leitzentrale angebunden und wird vor Ort bedient.
- Bedientyp 1b - Durch Schichtleitung / Bedienpersonal bediente Anlage mit Anbindung an eine Leitzentrale

Die Anlage ist an eine Leitzentrale angebunden und wird von dort bedient.

Bedientyp 2 - Durch Nutzer bediente Anlage

Die Anlage wird vor Ort durch den Nutzer bedient (z. B. an Schleusen durch die Schifffahrt).

Bedientyp 2 unterteilt sich in:

- Bedientyp 2a - Durch Nutzer bediente Anlage ohne Anbindung an eine Leitzentrale
Die Anlage ist an keine Leitzentrale angebunden und wird autark betrieben.
- Bedientyp 2b - Durch Nutzer bediente Anlage mit Anbindung an eine Leitzentrale
Die Anlage ist an eine Leitzentrale angebunden bei der Störmeldungen der Anlage, Notrufe und Nutzeranfragen auflaufen. Von der Leitzentrale aus ist bei Bedarf eine Unterstützung des Nutzers vor Ort möglich.

Eine Anbindung an eine Leitzentrale wird für alle Lösungsvarianten nicht vorgesehen. Es wird auf eine durch Nutzer bediente Anlage, Bedientyp 2a, orientiert. Unter Beachtung der Maschinenrichtlinie 2006/42/EG [R.23] ist bei den Lösungsvarianten mit elektromechanischen Antrieben ein diensthabender Notruf vorzusehen. Generell sind an der Schleuse die möglichen Informationsverbindungen für Rückrufe aufzustellen.

Die Anlage für den Hochwasserschutz hat eigenständige Betriebsarten für das Schließen und Öffnen. Die automatische Wehrsteuerung im Wirkungsbereich der erfolgt in Abstimmung mit dem StALU MM durch das WSA. Ebenso auch bei Erfordernis das Setzen der mobilen HW-Schutzwand an der Bootsschleusenanlage. Für die Bedienung und Überwachung der Anlage ist es somit naheliegend, dass die Hochwasserschutzanlage der Bootsschleus auf die bestehenden Systeme aufgeschaltet wird.

13.3 Bemessungswasserstände

Siehe oben.

13.4 Sonstige Einwirkungen

Ausführungs- / Funktionsart	Nachweiserfordernis
Bauteil mit Hohlräumen	Leckage benachbarter Hohlräume
unterströmte Nutzung	Bemessung mit 30 kN/m Linienlast an der unteren Kante
parallele Antriebe	Asymmetrie mit 60: 40 - Verteilung
elektromechanische Antriebe	Einwirkung Antriebsversagen

Tabelle 6: Stahlwasserbau - sonstige Einwirkungen

13.4.1 Eigengewicht Wasser

Das Wasser wird mit einer Dichte von 1,04 t/m³ berücksichtigt.

13.4.2 Eisdruck

Der Eisdruck wird mit einer Flächenlast von $p_e = 150 \text{ kN/m}^2$ angesetzt. Die Eisdicke wird gemäß [N.7] mit $h_e = 0,30\text{m}$ angegeben.

Angriff am Oberhaupt bei + 0,36 m ü. NHN;

Angriff am Unterhaupt bei + 0,36 m ü. NHN und +0,10 m ü. NHN

Der Eisdruck auf die Tore wird einseitig wirkend angesetzt.

13.4.3 Eisauflast

Zur Berücksichtigung von anhaftendem Eis werden die Eigenlasten pauschal um 10% erhöht.

13.4.4 Schiffsstoß

Siehe oben.

13.5 Konstruktionsdaten

Die Ausrüstungen des Stahlwasserbaues sind unter Beachtung der Vorgaben DIN 19704 -2 Stahlwasserbauten; Teil 2 Bauliche Durchbildung und Herstellung [N.15] zu gestalten. Die Herstellung des Stahlwasserbaues unterliegt den Anforderungen der DIN EN 1090 [N.11].

Die Ausrüstungen der E- und EMSR-Technik sind unter Beachtung der Vorgaben DIN 19704 -3 Stahlwasserbauten; Teil 3 Elektrische Ausrüstung [N.16] zu gestalten.

Für eine Nutzung einer Schleuse mit Selbstbedienung und elektro-mechanischen Antrieben ist der Leitfadene Automatisierung und Fernbedienung von Anlagen der WSV [R.24] maßgebend umzusetzen, Schwerpunkt bilden die Sicherheits- und Redundanzkonzepte.

Für die Schleusennutzung mit Selbstbedienung sind teilautomatisierte Programmabläufe mit entsprechender SPS – Steuerung zu realisieren. Die Nutzungsprogramme sind als Berg- bzw. Talschleusung so aufgebaut, dass der Nutzer keine Einzelhandlungen durchführen muss. Alle Teilprozesse beginnend von der Signalgebung über Tor- und Schützbewegungen bis zur Herstellung des Pegelausgleiches sind in logischer Reihenfolge in der SPS verknüpft. Parallel werden in Abhängigkeit des Prozessablaufes die Sicherheitselemente zugeschaltet. Der Prozessablauf wird durch Betätigung des Anforderungsschalters durch den Nutzer am Vorhafen aktiviert. Eine Betätigung des Notschalters in der Kammer durch den Nutzer bzw. eine Meldung der Sicherheitsüberwachung bewirken durch SCHLEUSEN HALT eine Unterbrechung des Ablaufes. Nach Beseitigung der Gefahr kann durch eine Betätigung des Weiserschleusungsschalters der Prozess wieder aktiviert werden.

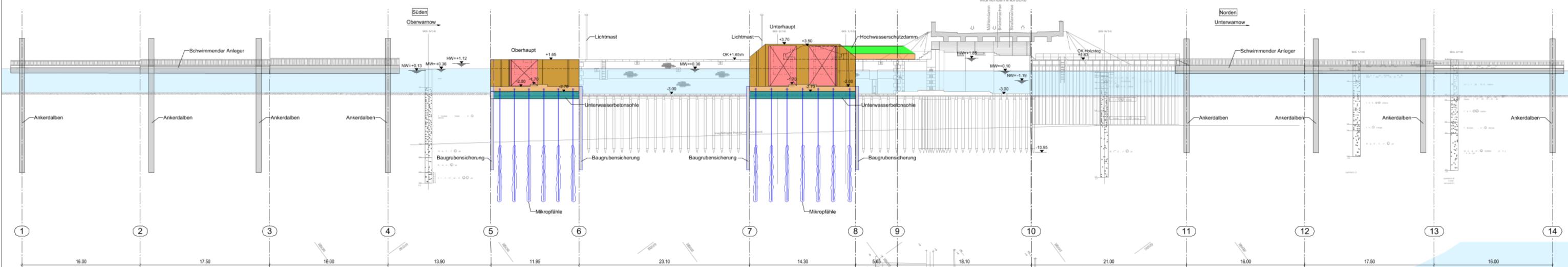
Für Revisions- und Wartungsarbeiten sind Sonderbedienungen der einzelnen Wirkelemente mit einem Funktableau zu realisieren. Generell sind alle Ausführungsvarianten mit elektro-mechanischen Antrieben mit einer Risikobewertung entsprechend Maschinenrichtlinie 2006/42/EG [R.23] zu belegen

13.6 Lastspiele

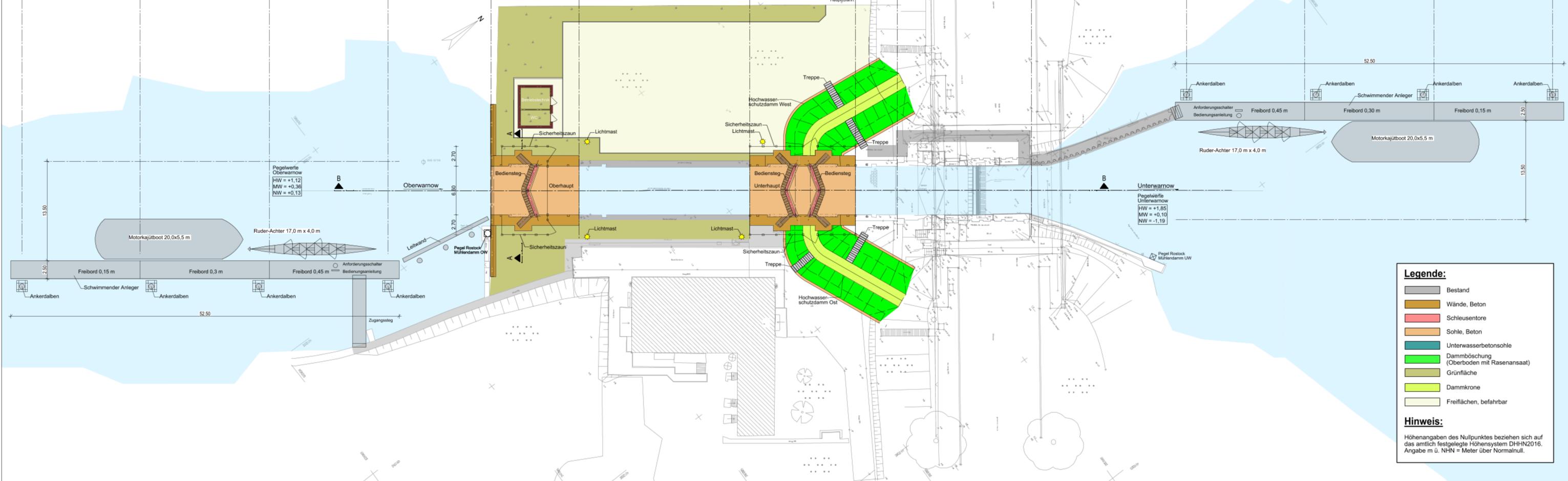
Vorbehaltlich einer gesonderten Festlegung durch den Auftraggeber gilt die Normvorgabe der DIN 19704 mit 300 Betriebstagen und täglicher Lastspielzahl von 10 als Vorgabewert der Ermüdungsnachweise. Die Stahlwasserbauten sind für eine normative Nutzungsdauer von 70 Jahren auszulegen und zu bemessen.

Die für den Ermüdungsnachweis bestimmende Spannungsdifferenzen $\Delta\sigma$ bzw. ΔT ergeben sich aus σ_{\max} bzw. T_{\max} bei Beanspruchung mit MW und $\sigma_{\min} = 0$ bzw. $T_{\min} = 0$ (ausgespiegelte Verhältnisse).

Längsschnitt B-B M1:200



Draufsicht M1:200

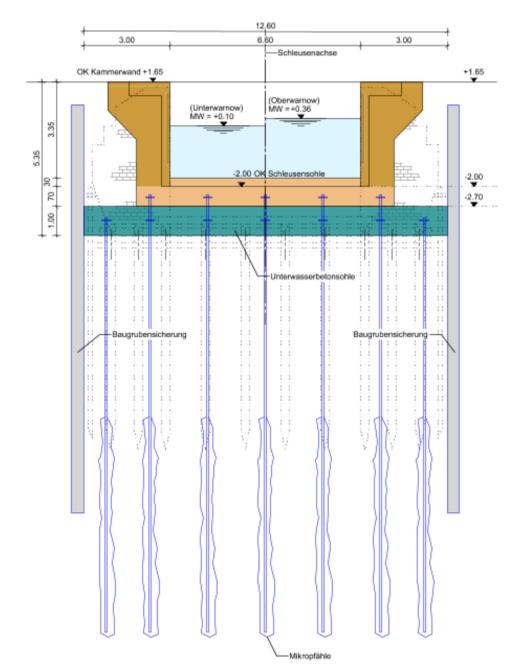


Legende:

- Bestand
- Wände, Beton
- Schleusentore
- Sohle, Beton
- Unterwasserbetonsohle
- Dammböschung (Oberboden mit Rasenansaat)
- Grünfläche
- Dammkrone
- Freiflächen, befahrbar

Hinweis:
Höhenangaben des Nullpunktes beziehen sich auf das amtlich festgelegte Höhensystem DHHN2016. Angabe in m ü. NHN = Meter über Normalnull.

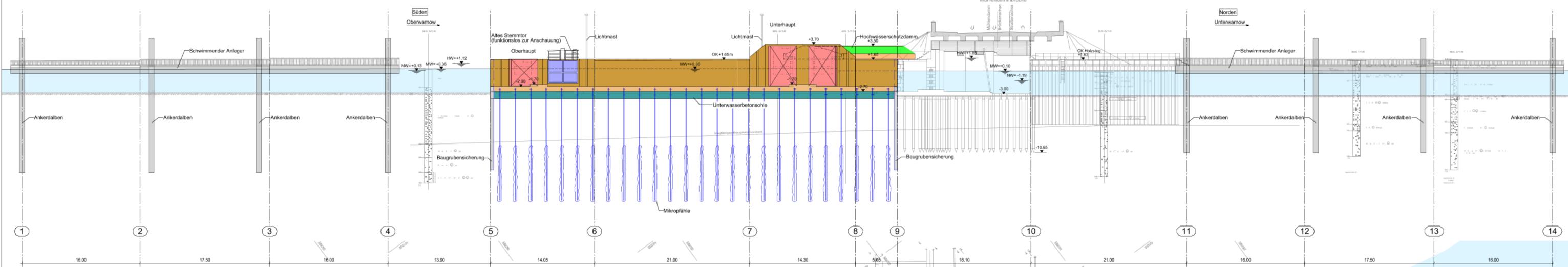
Querschnitt A-A M1:100



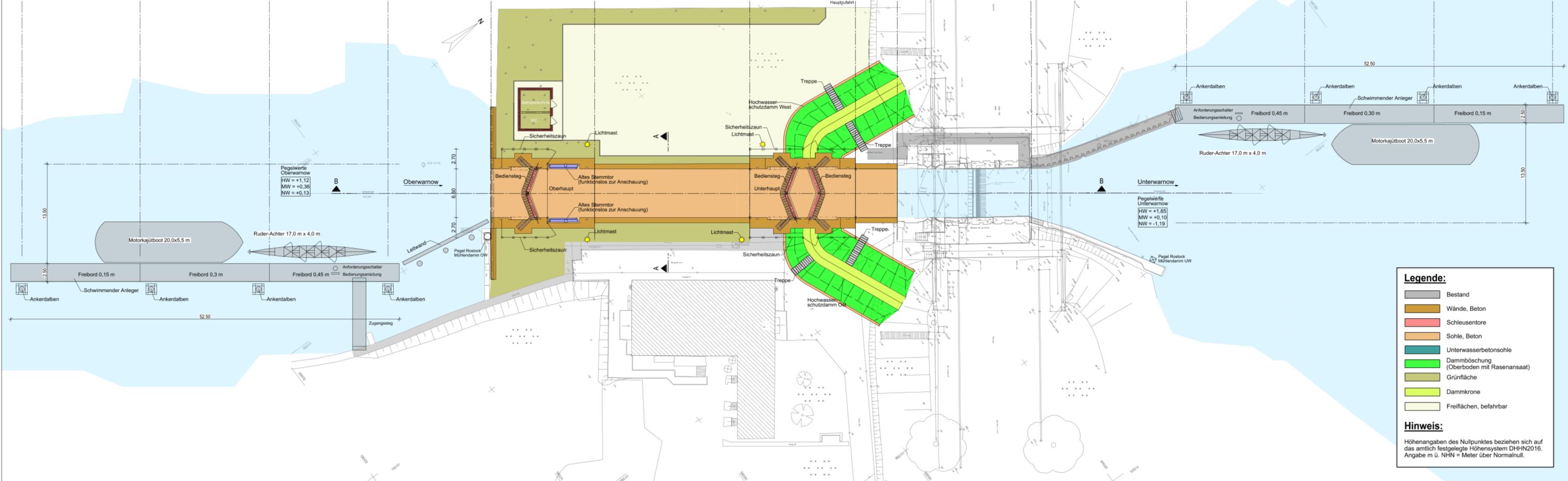
Höhen mNHN: Lage GK 42/83/3		[cm, m]
Genehmigt	Unterschrift	Amts-/Dienstbezeichnung
Geprüft	Unterschrift im Auftrag	Amts-/Dienstbezeichnung
Aufgestellt	Unterschrift	Amts-/Dienstbezeichnung
Zeichnung	Unterschrift im Auftrag	Amts-/Dienstbezeichnung
bearbeitet 30.11.2021 Dr. Görnicke		BZ
gefertigt 30.11.2021 Töllner		TZ

Vorplanung		Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt		Wasserstraßen und Schifffahrtsamt Ostsee	
Org/Einh	BWAStf	Kilometer	S	ObjektidentNr.	Objekt
805	04 85 01			313 1938001	Teil ZK
Objektbenennung Bootschleusenanlage Rostock					
Objektteil Bootschleuse					
Einzelheit Variante 0 - Draufsicht und Schnitte					
Die Übereinstimmung mit der Ausführung wird bestätigt.		Entwurf Nr.	Blatt-Nr.	DVU-Identifikation	
		Zeichnung Nr.	Maßstab	3131938001	
		ZGRU 00 0001 0 G	1:200 / 1:100	DVU-Index	
Datum		Unterschrift	Funktion	Altpjan 2019	

Längsschnitt B-B M1:200



Draufsicht M1:200

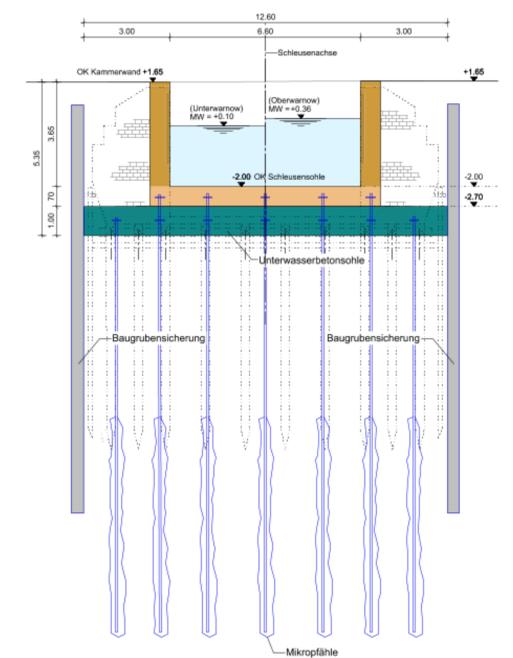


Legende:

- Bestand
- Wände, Beton
- Schleusentore
- Sohle, Beton
- Unterwasserbetonsohle
- Dammböschung (Oberboden mit Rasensaat)
- Grünfläche
- Dammkrone
- Freiflächen, befahrbar

Hinweis:
Höhenangaben des Nullpunktes beziehen sich auf das amtlich festgelegte Höhensystem DHHN2016. Angabe m ü. NHN = Meter über Normalnull.

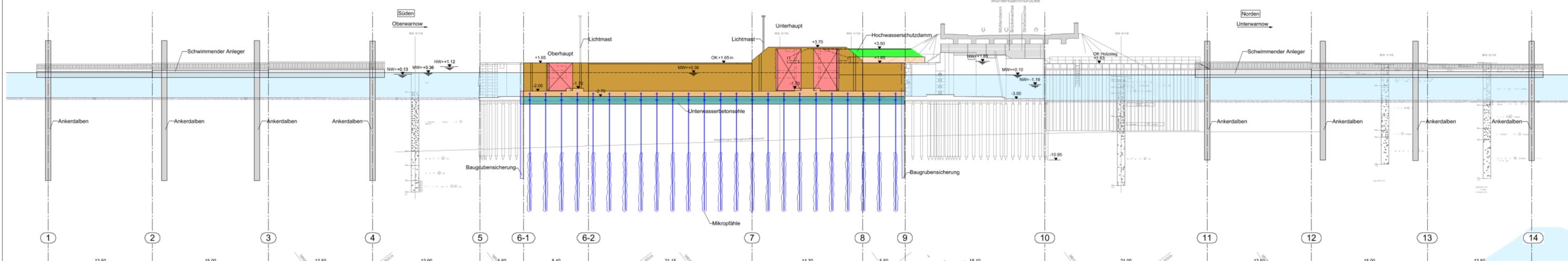
Querschnitt A-A M1:100



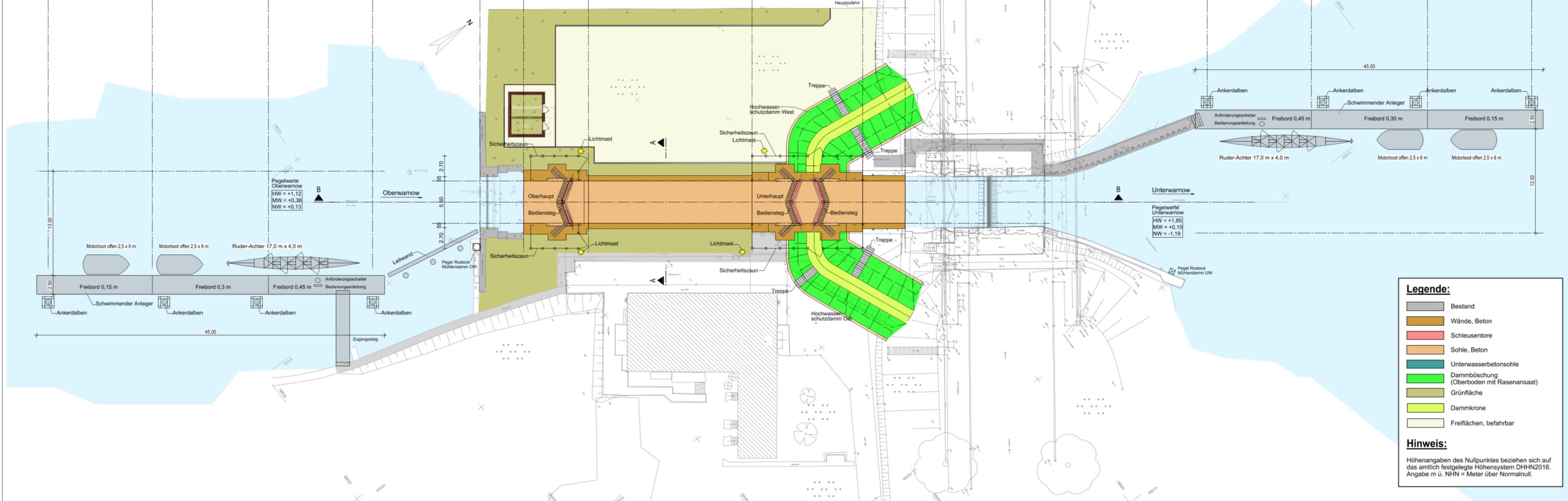
Höhen mHN: Lage GK 42/83/3 [m, m]		
Genehmigt	Unterschrift	Amts-/Dienstbezeichnung
Geprüft	Unterschrift im Auftrag	Amts-/Dienstbezeichnung
Aufgestellt	Unterschrift	Amts-/Dienstbezeichnung
Zeichnung	Unterschrift im Auftrag	Amts-/Dienstbezeichnung
bearbeitet 30.11.2021 Dr. Göricke		BZ
gefertigt 30.11.2021 Töllner		TZ

Vorplanung		Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt		Wasserstraßen und Schifffahrt Ostsee	
Org/Einr	BW/St	Kilometer	S	ObjektidentNr.	Objekt
Amst.	Nr.	ZB	QArt		Teil
805	04	85	01	313 1938001	ZK
Objektbenennung Bootschleusenanlage Rostock					
Objektteil Bootschleuse					
Einzelteil Variante 1 - Draufsicht und Schnitte					
Die Übereinstimmung mit der Ausführung wird bestätigt.		Entwurf Nr.	Blatt-Nr.	DVIU-Identifikation	
		Zeichnung Nr. 2020-0623 00 2 KW ZGRU 00 0002 0 G	Maßstab 1:200 / 1:100	3131938001	
Datum		Unterschrift	Funktion	DVIU-Index	
HB = 594 / 1270 (0,75m²)				Allplan 2019	

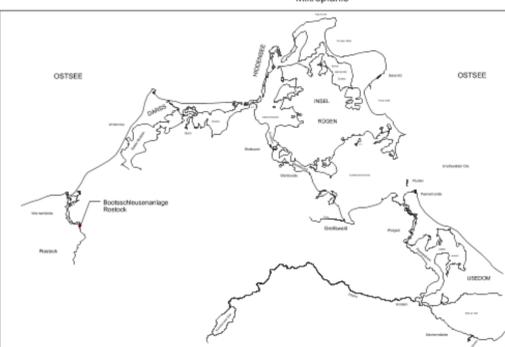
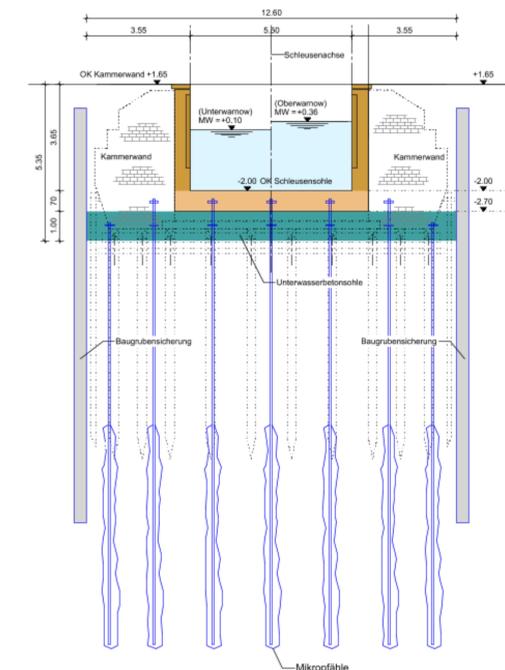
Längsschnitt B-B M1:200



Draufsicht M1:200



Querschnitt A-A M1:100



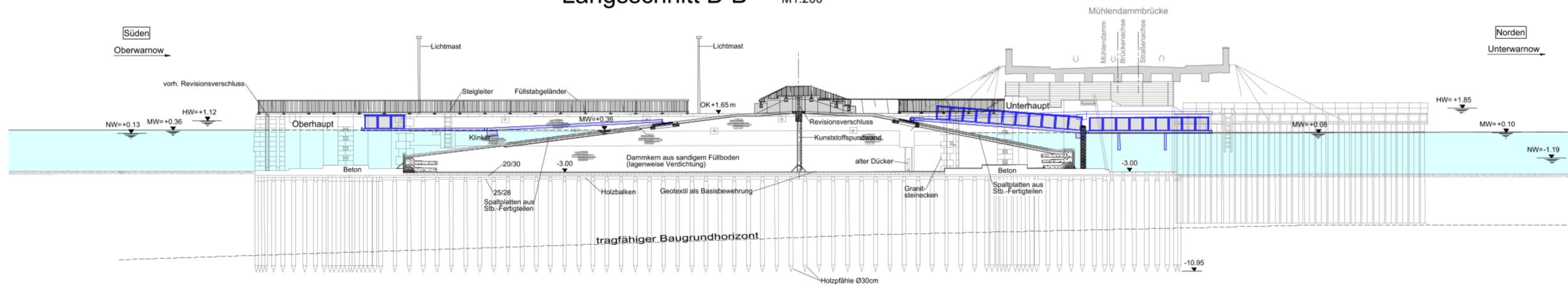
Legende:

- Bestand
- Wände, Beton
- Schleusentore
- Sohle, Beton
- Unterwasserbetonschle
- Dammböschung (Oberboden mit Rasensaat)
- Grünfläche
- Dammkrone
- Freiflächen, befahrbar

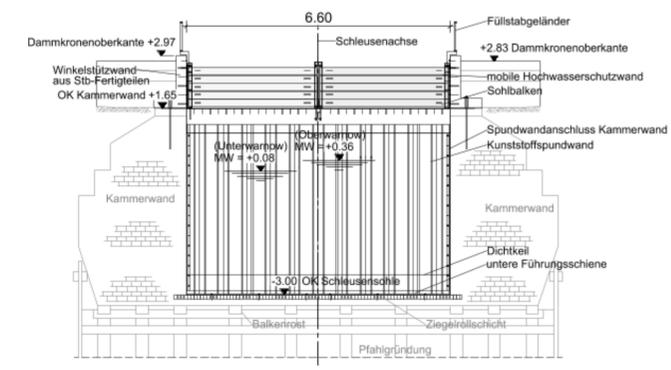
Hinweis:
Höhenangaben des Nullpunktes beziehen sich auf das amtlich festgelegte Höhensystem DHHN2016. Angabe m ü. NHN = Meter über Normalnull.

Höhen mHN: Lage GK 42/83/3 [cm, m]								
Genehmigt	Unterschrift	Amts-/Dienstbezeichnung						
Geprüft	Unterschrift im Auftrag	Amts-/Dienstbezeichnung						
Aufgestellt	Unterschrift	Amts-/Dienstbezeichnung						
Zeichnung	Unterschrift im Auftrag	Amts-/Dienstbezeichnung						
bearbeitet 30.11.2021 gefertigt 30.11.2021		Dr. Göricke Tölner BZ TZ						
<p>VORPLANUNG Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Wasserstraßen und Schifffahrtsamt Ostsee</p>								
Orig.Einh. Amt	BlaSt. Nr.	Kilometer	S	OArt	Objektident.Nr.	Objekt- Teil	ZK	OB
805	04	8.5	0.1		3 13 19 38 0 0 1			
Objektbenennung Bootsschleusenanlage Rostock								
Objektteil Bootsschleuse								
Einzelheit Variante 2 - Draufsicht und Schnitte								
Die Übereinstimmung mit der Ausführung wird bestätigt:			Entwurf Nr.	Blatt-Nr.	DVU-Identifikation			
			Zeichnung Nr. 2020-0623 00 2 KW ZGRU 00 0003 0 G	Maßstab 1:200 / 1:100	3 13 19 38 0 0 1 DVU-Index			
Datum			Unterschrift, Funktion	H/B = 594 / 1230 (0.73mP)				

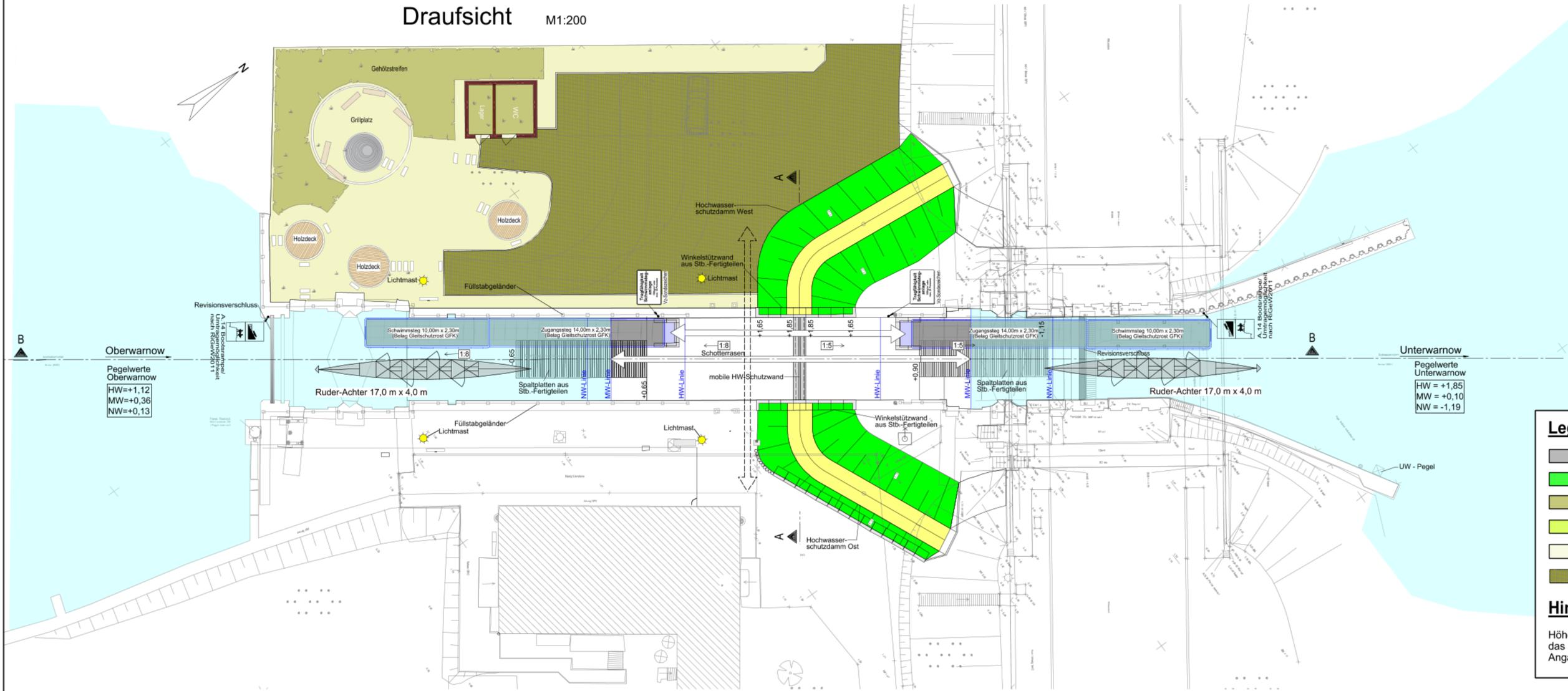
Längsschnitt B-B M1:200



Querschnitt A-A M1:100



Draufsicht M1:200



Höhen mHN; Lage GK 42/83/3 [cm, m]		
Genehmigt	Unterschrift	Amts-/Dienstbezeichnung
Geprüft	Unterschrift Im Auftrag	Amts-/Dienstbezeichnung
Aufgestellt	Unterschrift	Amts-/Dienstbezeichnung
Zeichnung	Unterschrift Im Auftrag	Amts-/Dienstbezeichnung
bearbeitet 30.11.2021 gefertigt 30.11.2021		Dr. Göricke Töllner BZ TZ

WSV.de		Vorplanung	
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Wasserstraßen und Schifffahrtsamt Ostsee			
OrgEinh Amt AB	BWAStr Nr ZB	Kilometer S	ObjektidentNr. OArt
805 04	85 01		3 13 19 38 00 1
Objektbenennung: Bootschleusenanlage Rostock			
Objektteil: Bootschleuse			
Einzelheit: Variante 3 - Draufsicht und Schnitte			
Die Übereinstimmung mit der Ausführung wird bestätigt:		Entwurf Nr.	Blatt-Nr.
		Zeichnung Nr. 2020-0623 00 2 KW ZGRU 00 0004 0 G	Maßstab 1:200 / 1:100
Datum		Unterschrift, Funktion	DVU-Identifikation 3 13 19 38 00 1 DVU-Index



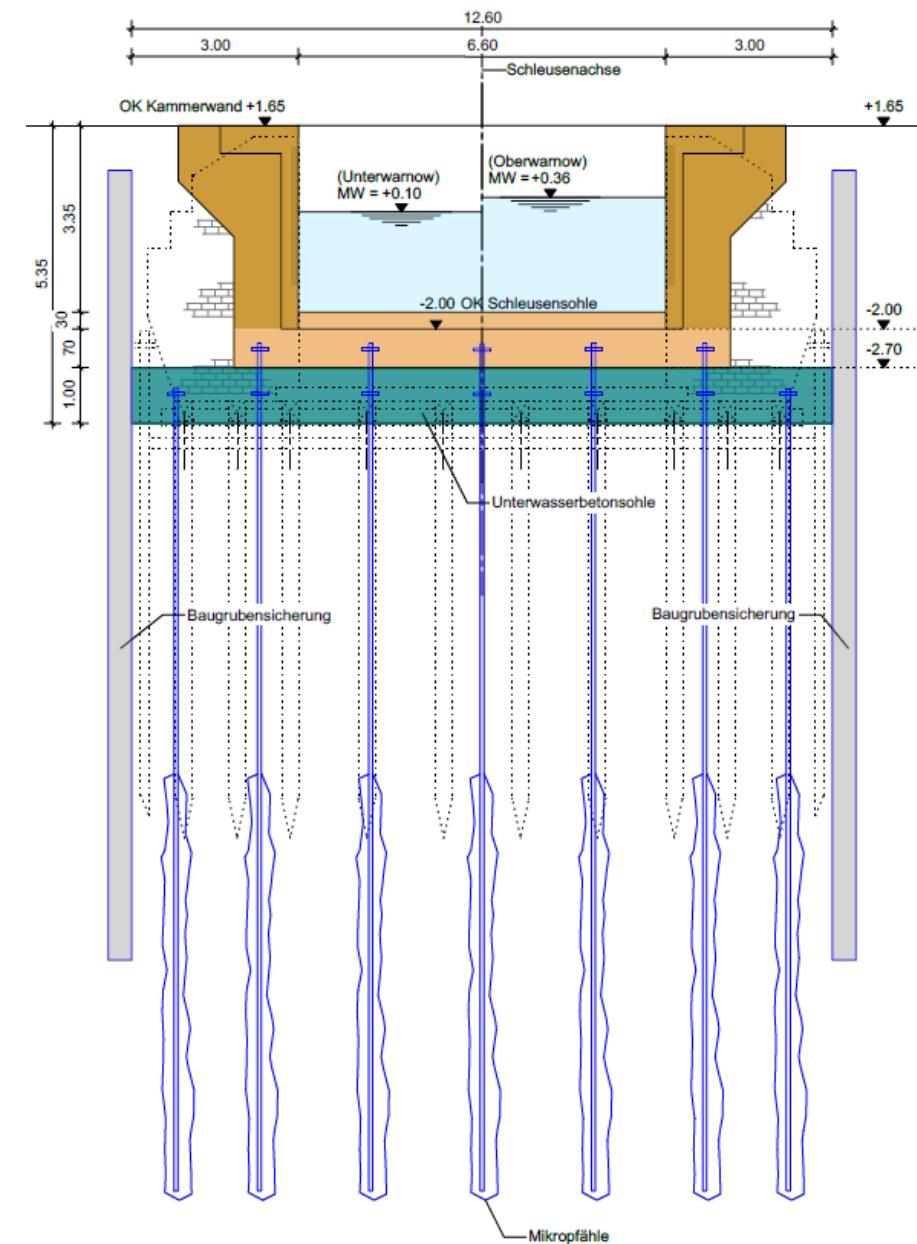
Zusammenfassung der MACHBARKEITSUNTERSUCHUNG Bootsschleusenanlage Rostock

Auftraggeber: **Hanse- und Universitätsstadt Rostock**
Neuer Markt 1
18055 Rostock
 Vertreten durch:
Hafen- und Seemannsamt
Ost-West-Straße 8
18147 Rostock

Auftragnehmer **Inros Lackner SE**
Rosa-Luxemburg-Str. 16
18055 Rostock

Vorhaben: **Planungsleistungen für die**
Bootsschleusenanlage Rostock

Phase: **Vorplanung**



Vorgeschichte und Veranlassung



Vorgeschichte

- Binnenwasserstraße „Warnow“ hat keine Bedeutung mehr für die Güterschifffahrt, Nutzung ausschließlich für die Freizeitschifffahrt
- Investitionen durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) nur noch in der Reihenfolge der Bedeutung der Wasserstraßen, Entwickeln künftiger Betriebs- und Unterhaltungsstrategien im Rahmen ihrer Eigentümerverpflichtungen
- 2011 Sperrung der Bootsschleusenanlage Rostock am Mühlendamm aufgrund des Bauwerkszustandes (Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit des Bauwerkes erheblich beeinträchtigt, Dauerhaftigkeit und Standsicherheit einzelner Bauteile nicht mehr gegeben)
- 2018 Machbarkeitsstudie zur Mühlendammschleuse einschließlich Warnowschifffahrt
- 2019 Beschluss der Rostocker Bürgerschaft Nr. 2019/BV/4320
- 2019 Vereinbarung mit dem Bund zur Beauftragung einer Machbarkeitsuntersuchung als Voraussetzung für eine Übernahmeentscheidung

Veranlassung - **Beschluss Nr. 2019/BV/4320**

Gemäß dem Beschluss der Rostocker Bürgerschaft Nr. 2019/BV/4320 wurde die weitere Verfahrensweise zur Übertragung des Eigentums der denkmalgeschützten Mühlendammschleuse vom Besitz des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Ostsee an die Hanse- und Universitätsstadt Rostock beschlossen.

Auf Basis der „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) ist u.a. die zielführende weitere Untersuchung und Bewertung der Varianten zur Erstellung einer abgestimmten, in allen Parametern optimalen, Ausbauvariante (Rahmenparameter festlegen etc.).

In die zielführenden weiteren Untersuchungen und Bewertungen ist dabei die Variante einer Instandsetzung des historisch vorhandenen Schleusenbeckens mit vorgezogenem Unterhaupt unter Berücksichtigung des vorliegenden Angebotes der WSV im Rahmen der Übergabeverhandlungen vorzunehmen.

Machbarkeitsuntersuchung



MACHBARKEITSUNTERSUCHUNG Bootsschleusenanlage Rostock

Gliederung der Unterlage

- Strategische Ziele und Planungsgrundlagen
- Örtliche Verhältnisse
- Alternativen- und Variantenbetrachtung
- Haushaltsmittelbedarfsabschätzung
- Bewertung der Varianten

Festlegung der Alternativen und Varianten

Variante 0 – Instandsetzung (Variante laut Bürgerschaftsbeschluss Nr. 2019/BV/4320)

Variante 1 – Bestandssanierung mit Stahlbetontrog

Variante 2 – Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen

Variante 3 – Verfüllung mit Bootsschleppe

Bewertung der Varianten

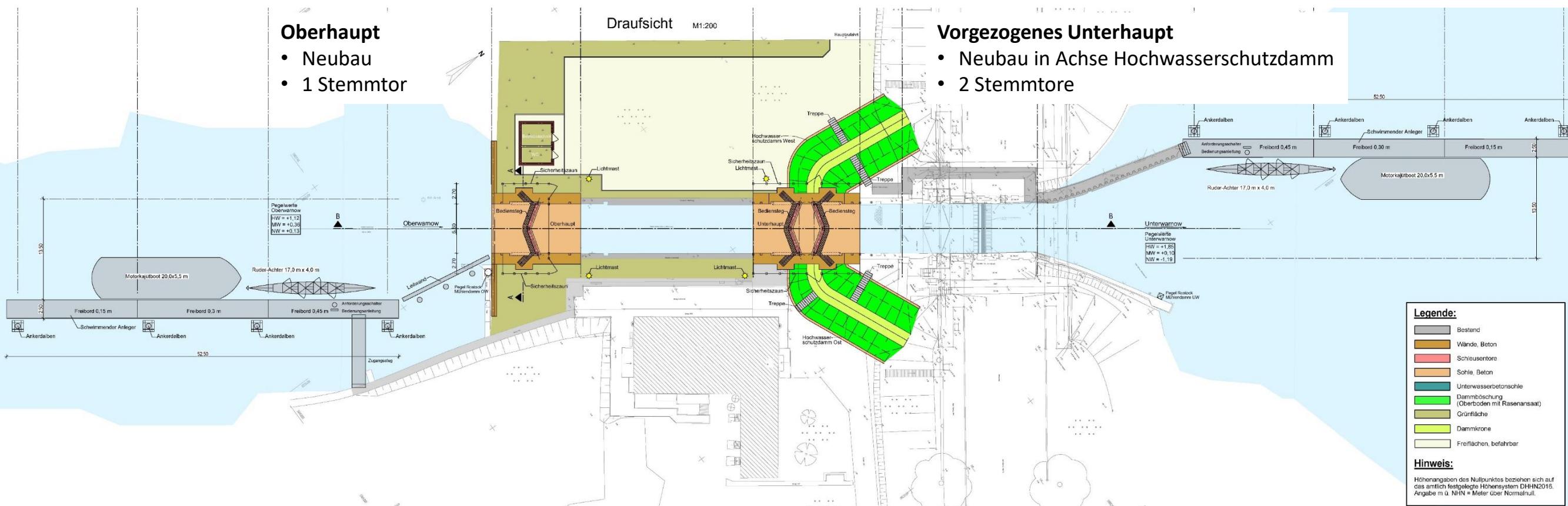
- Umwelt- und Naturschutz
- Hochwasser- und Trinkwasserschutz
- Denkmalschutz
- Art und Auswirkung der touristischen Nutzung
- Betrieb und Unterhaltung
- Technische, rechtliche und wirtschaftliche Machbarkeit
- Realisierungszeitraum
- Mögliche Risiken

Variante 0 - Instandsetzung



- Weitgehender Erhalt der Abmessungen, Bausubstanz und Funktionsweise
- Sanierung vorrangig unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes
- Modernisierung der Antriebstechnik, Steuerung und elektrischen Anlagen
- Errichtung von Vorhäfen im Ober- und Unterwasser
- Selbstbedienung, elektromechanischer Antrieb
- 3 neue Torlinien, davon 1 Torlinie Sturmflutschutz (BHW = 3,50 m ü. NHN)
- Anpassung Sturmflutschutztor und Deich ab 2085 auf BHW = 4,00 m ü. NHN
- Bemessungsschiff: Motorkajütboot (20 m)

- **Nutzlänge Ln = 28,25 m**
- **Nutzbreite Bn = 6,60 m**

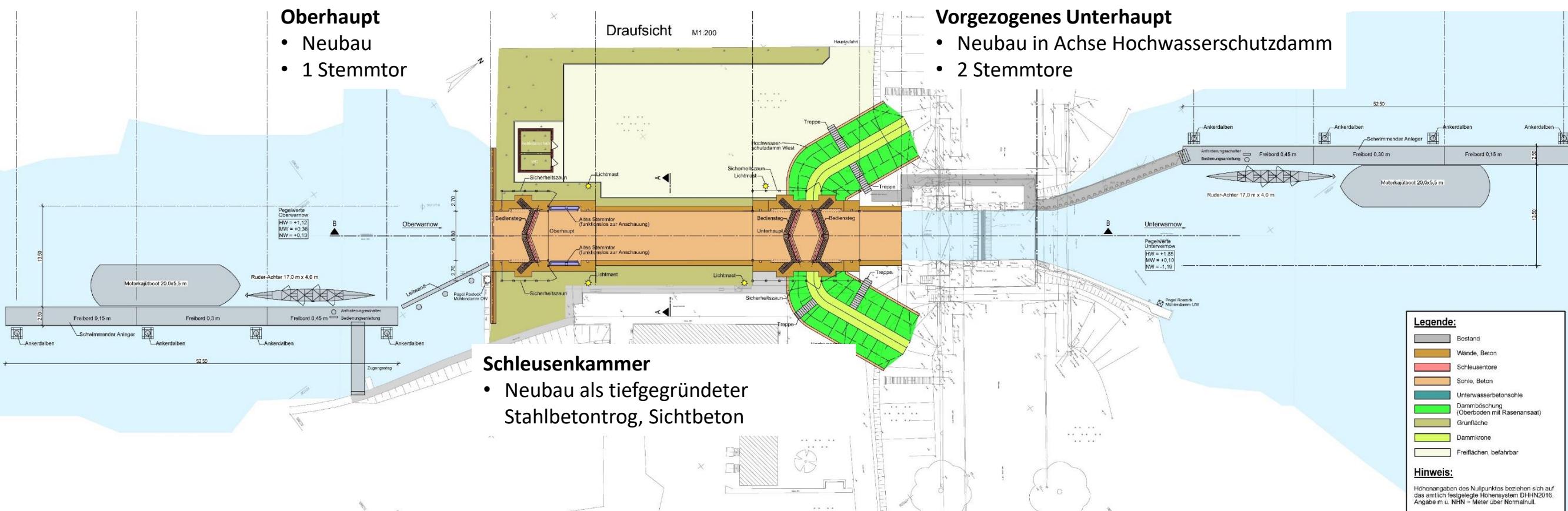


Variante 1 – Bestandssanierung mit Stahlbetontrog



- Weitgehender Erhalt des früheren Erscheinungsbildes
- Modernisierung der Antriebstechnik, Steuerung und elektrischen Anlagen
- Errichtung von Vorhäfen im Ober- und Unterwasser
- Selbstbedienung, elektromechanischer Antrieb
- 3 neue Torlinien, davon 1 Torlinie Sturmflutschutz (BHW = 3,50 m ü. NHN)
- Anpassung Sturmflutschutztor und Deich ab 2085 auf BHW = 4,00 m ü. NHN
- Bemessungsschiff: Motorkajütboot (20 m)

- **Nutzlänge Ln = 28,25 m**
- **Nutzbreite Bn = 6,60 m**



Variante 2 – Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen



- Optimierte Abmessungen nach (RiGeW) für Bootsschleusen
- Modernisierung der Antriebstechnik, Steuerung und elektrischen Anlagen
- Errichtung von Vorhäfen im Ober- und Unterwasser
- Selbstbedienung, mechanischer Antrieb
- 3 neue Torlinien, davon 1 Torlinie Sturmflutschutz (BHW = 3,50 m ü. NHN)
- Anpassung Sturmflutschutztor und Deich ab 2085 auf BHW = 4,00 m ü. NHN
- Bemessungsschiff: Ruder-Achter 17 m oder Motorboot offen (6 m)

- **Nutzlänge $L_n = 23,25$ m**
- **Nutzbreite $B_n = 5,50$ m**

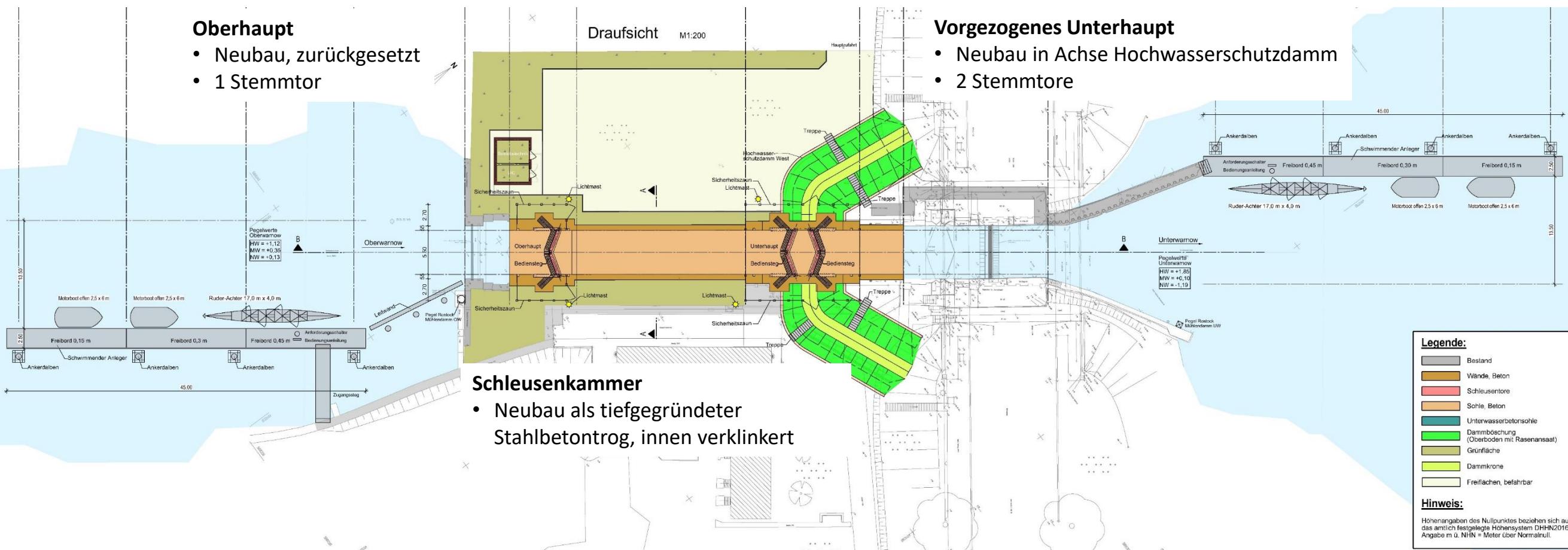
Oberhaupt

- Neubau, zurückgesetzt
- 1 Stemmtor

Draufsicht M1:200

Vorgezogenes Unterhaupt

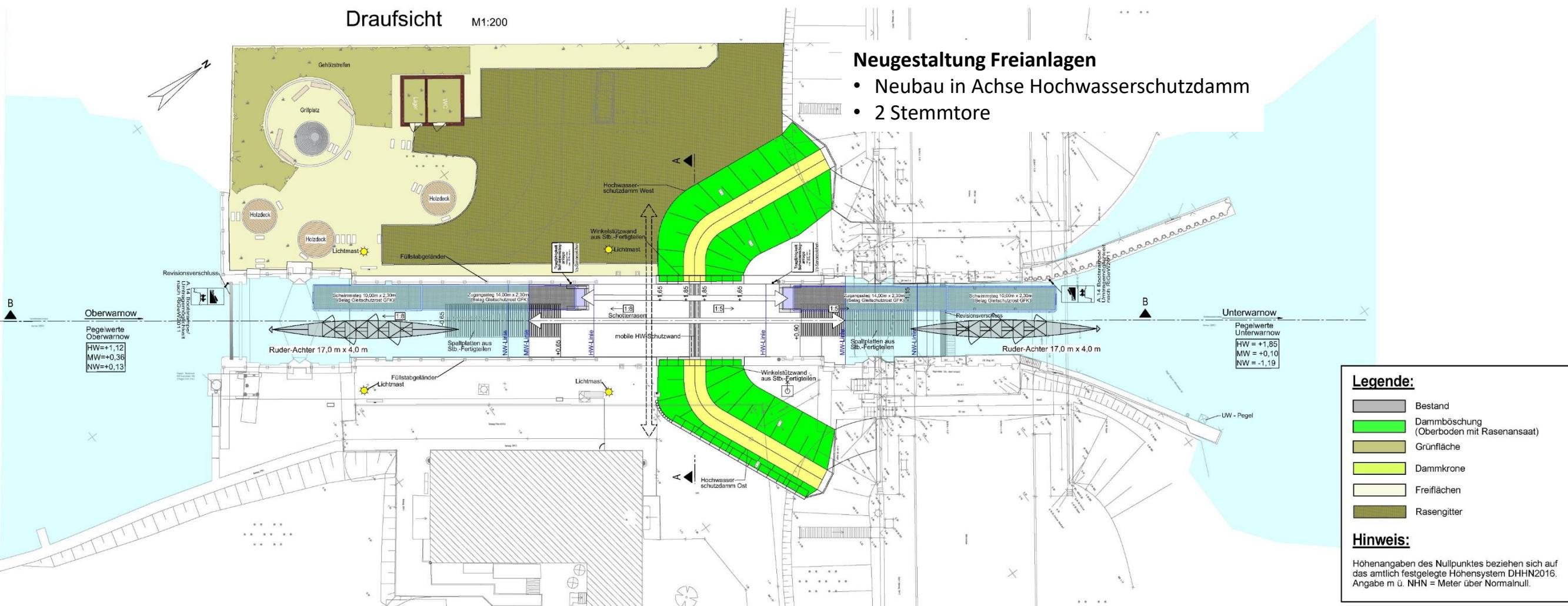
- Neubau in Achse Hochwasserschutzdamm
- 2 Stemmtore



Variante 3 – Verfüllung mit Bootsschleppe



- Erhalt der aktuellen Verfüllung mit Ausbildung einer Bootsschleppe
- Instandsetzung von Ober- und Unterhaupt sowie der Kammerwände (bereits erfolgt)
- Einrichtung von Anlegestellen beidseits der Schleppe (bereits erfolgt)
- Hochwasserschutz mithilfe mobiler Dammbalken (bereits erfolgt)
- Anpassung mobiler Dammbalkenverschluss und Deich ab 2085 auf BHW = 4,00 m ü. NHN
- Bemessungsschiff: Ruder-Achter (17 m) oder Mannschaftskanadier (7,0 m)



Variantenbewertung



1. Umwelt- und Naturschutz

Die Schleusenanlage liegt zwischen dem FFH Gebiet DE-2138-302, dem europäischen Vogelschutzgebiet DE 2137-401 im Oberlauf und dem Landschaftsschutzgebiet „Carbäkkniederung“ (L 148) im Unterlauf.

Die Belange des Umwelt- und Naturschutzes werden maßgeblich von der Art und Auswirkung der touristischen Nutzung beeinflusst. Es wird davon ausgegangen, dass der gegenwärtige Umfang der touristischen Nutzung durch Wassertouristen auf der Oberwarnow toleriert wird.

⇒ Eine Zunahme der touristischen Nutzung, wie sie in den Varianten 0, 1 und 2 zu erwarten wäre, wird als schädlich für die Belange des Umwelt- und Naturschutzes angesehen.

2. Hochwasser- und Trinkwasserschutz

Die Bootsschleusenanlage befindet sich in der Schutzzone II der Warnow, die Schutzzone I beginnt an der Geinitzbrücke. In Wasserschutzgebieten hat die Sicherung des Trinkwassers, der Schutz des Wassers vor Verunreinigungen, Vorrang vor allen anderen Nutzungen, bis hin zum vollständigen Verbot.

Im Zusammenhang mit einer möglichen Reaktivierung der Schleuse mit den Varianten 0, 1 und 2 ist zu berücksichtigen, dass:

⇒ in der **Schutzzone II** alle Maßnahmen zu vermeiden sind, die den Zustrom von Besuchern fördern, insbesondere sind hierzu keine baulichen oder Infrastruktureinrichtungen zu errichten;

⇒ in der **Schutzzone I** jeglicher motorbetriebener Bootsverkehr verboten ist.

3. Denkmalschutz

Die Erhaltung der historischen Substanz hat bei Eingriffen in den Bestand Vorrang. Ziel ist, dem Zerfall der Denkmalsubstanz entgegenzuwirken, ohne sie dabei wesentlich zu verändern. Entscheidend ist der Erhalt des Denkmals als Zeugnis der historischen Entwicklung, was nicht notwendigerweise die Wiederbelebung der ursprünglichen Funktion voraussetzt.

⇒ Den größten Substanzerhalt bietet Variante 3, wenngleich ein Teil der Bausubstanz durch die Umnutzung zur Bootsschleppe für den Besucher dann nicht mehr sicht- und deutbar ist, da sie durch den Dammkörper verdeckt wird.

Dies kann durch entsprechendes Anschauungsmaterial vor Ort in gewissem Umfang kompensiert und so dennoch erlebbar gemacht werden.

Variantenbewertung



4. Art und Auswirkung der touristischen Nutzung

Alle Entwicklungsszenarien sind grundsätzlich unter dem Blickwinkel zu betrachten, dass eine Entwicklung des Tourismus in südlicher Richtung auf der Oberwarnow ausgeschlossen ist. Hauptzielgruppe einer touristischen Nutzung ist daher der landseitige Tourist mit Interesse an der Schleusenanlage als technischem Denkmal und einer damit verbundenen touristischen Infrastruktur.

⇒ Eine weitere touristische Entwicklung in Richtung Oberwarnow lässt sich mit keiner Variante ausschließen. Durch den funktionierenden Schleusenbetrieb werden landseitige Touristen mit Interesse an Schleusenanlagen besser angesprochen.

5. Betrieb und Unterhaltung

Die Varianten 0, 1 und 2 sind in der Unterhaltung aufgrund des Wartungsaufwands und unvermeidlichen Verschleißes der steuerungstechnischen und mechanischen Komponenten für die Schleusenverschlüsse (Tore, Antriebe, Revisionsverschlüsse) deutlich aufwendiger als Variante 3. Zu den Unterhaltungsaufgaben kommt eine regelmäßige Bauwerksinspektion der Schleusenanlage, welche die Prüfung, die Überwachung und die Besichtigung umfasst.

⇒ Betriebs- und Unterhaltungskosten sind in Variante 3 am niedrigsten.

6. Realisierungszeitraum

In den Varianten 0,1 und 2 sind im Vergleich zur bereits vollständig umgesetzten Variante 3 noch umfangreiche Planungs-, Genehmigungs- und Bauzeiten zu erwarten.

⇒ Es ist für die Varianten 0, 1 und 2 mit einer Bauzeit von mind. 2 Jahren zu rechnen.
Während dieser Bauzeit ist eine Nutzung der Schleuse für jeglichen Bootsverkehr nicht möglich.

Variantenbewertung



7. Technische Machbarkeit

Durch die Baugrubensicherung und die Tiefgründung mit Unterwasserbetonsohle sowie den erforderlichen Unterhaltungsbaggerungen, beinhalten die Varianten 0, 1 und 2 anspruchsvolle ingenieurtechnische Aufgaben sowie Anforderungen an technische Verfahren und Vorgehensweisen für die und bei der Bauausführung.

⇒ Die Varianten 0, 1 und 2 sind technisch deutlich aufwendiger zu realisieren als Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe), die inzwischen (bis auf eine Umgestaltung der Freianlagen) vollständig umgesetzt ist.

8. Rechtliche Machbarkeit

Die Übertragung und Umwidmung werden durchaus als machbar angesehen. Zur Einschätzung weiterer rechtlicher Konsequenzen für Land und Stadt wird ggf. ein gesondertes Rechtsgutachten empfohlen.

⇒ Der genaue Umfang der zu übertragenden Land- und Wasserflächen muss mit der WSV noch abgestimmt werden. So ist nach gegenwärtiger Auffassung der WSV bei einer Übernahme der Schleuse der Schleusenkanal im Ober- und Unterlauf als Teil der Hauptstrecke der Binnenwasserstraße entbehrlich.

⇒ Die Bestandsänderung einer Gewässerstrecke innerhalb einer Bundeswasserstraße bedarf einer Vereinbarung zwischen dem Bund, dem Land und dem künftigen Eigentümer, hier der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Genehmigungsrechtlich ist bei den Varianten 0, 1 und 2 zu Bedenken, dass der Umgang mit Sedimenten bei den erforderlich werdenden Nassbaggerarbeiten eine Reihe von rechtlichen Instrumenten berührt, die noch bei der Beurteilung von umweltrelevanten Auswirkungen zu berücksichtigen sind.

9. Wirtschaftliche Machbarkeit

Die Abschätzung der Finanzierung aus Eigenmitteln der Stadt setzt in den Varianten 0, 1 und 2 eine positive Bewertung der Förderfähigkeit des Vorhabens verbunden mit einer Förderzusage voraus. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Die Entscheidung seitens des Landes für eine Förderung und Höhen von Zuschüssen können sich möglicher Weise geändert haben. Hinsichtlich der abgeschätzten Finanzierung aus Eigenmitteln der Stadt wird auf die jährlich steigende Preisentwicklung im Baugewerbe hingewiesen.

⇒ Variante 3 stellt mit großem Abstand die kostengünstigste Variante dar.

Risiken



Genehmigungsrisiken

Eine abschließende verlässliche Einschätzung der Genehmigungsfähigkeit der Varianten 0, 1 und 2 kann an dieser Stelle noch nicht gegeben werden. Jedoch lässt die Machbarkeitsuntersuchung erkennen, dass aufgrund komplexer rechtlicher Anforderungen die vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Umwelt als sehr kritisch gesehen werden. Die Erlangung der planungs- und genehmigungsrechtlichen Grundlagen für eine Umsetzung des Vorhabens ist demnach mit besonders hohen Risiken verbunden.

Vor eine Übertragung der Schleuse an die Stadt und den erforderlichen Investitionsentscheidungen zur Realisierung der Varianten 0, 1 und 2 wird daher empfohlen, die notwendigen Planungen und umweltfachlichen Gutachten so weit fortzuschreiben, dass eine Genehmigungsfähigkeit sichergestellt werden kann. Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe) wird zum jetzigen Zeitpunkt eher als genehmigungsrechtlich unkritisch angesehen.

⇒ Alle vier Varianten (Variante 0, 1, 2 und 3) beinhalten Genehmigungsrisiken, da für jede Variante ein entsprechendes Genehmigungsverfahren (Planfeststellungsverfahren) durchzuführen ist.

Finanzierung / Baukosten

Unter Beachtung der Genehmigungsrisiken ergeben sich angesichts des deutlich einzuschränkenden touristischen Wachstumspotentials auch Risiken hinsichtlich der Förderfähigkeit.

⇒ Für die Variante 0, 1 und 2 besteht das Risiko, dass eine Investition in die Instandsetzung / Sanierung der Schleusenanlage als nicht förderfähig eingestuft wird. (Aufgrund des Umwelt- und Trinkwasserschutzes ist touristisches Wachstum nicht möglich, der Status quo einer Bootsschleppe kann aber geduldet werden.)

⇒ Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe) wurde bereits in der MBS in 2018 [1] „mangels nachweisbarer touristischer Effekte“ als nicht förderfähig eingestuft.

Nutzbarkeit

Bereits zur Mitte dieses Jahrhunderts könnte aufgrund des steigenden Meeresspiegels eine Benutzung der Schleuse nur noch eingeschränkt möglich sein, da der Pegel des Oberwassers dann für die überwiegende Anzahl von Pegelereignissen nicht mehr ausreichend höher als der Pegel des Unterwassers wäre.

⇒ Für die Variante 0, 1 und 2 besteht das Risiko, in eine mittelfristig nur noch eingeschränkt nutzbare Anlage zu investieren.

⇒ Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe) ist hiervon nicht betroffen.

Haushaltsmittelbedarfsabschätzung – Finanzierung - Unterhaltung



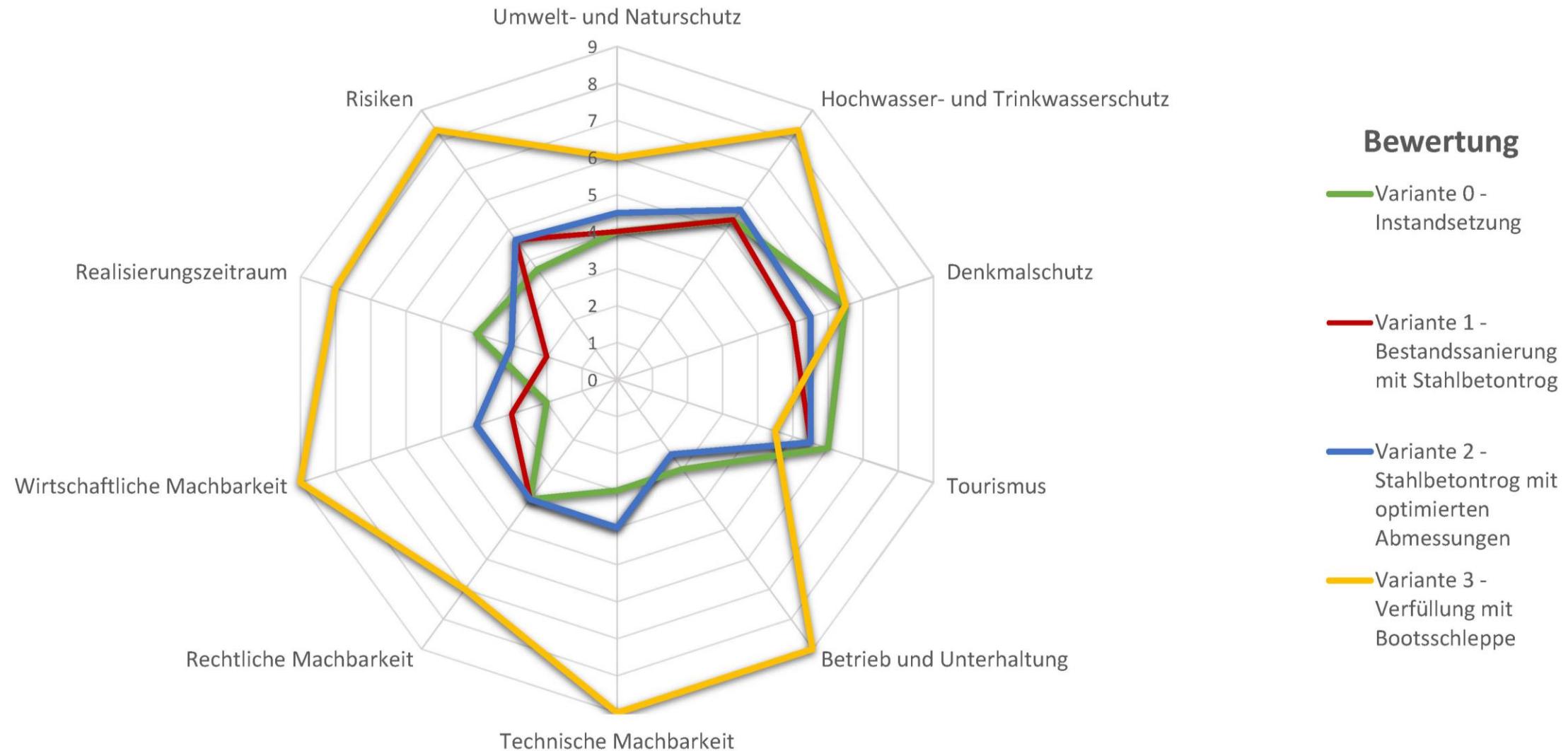
		Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3
		Bestandssanierung	Bestandssanierung mit Stahlbetontrog	Stahlbetontrog mit optimierten Abmessungen	Verfüllung mit Bootsschleppe
A	Bauausgaben - Ingenieurbauwerke des Wasserbaus und konstruktive Ingenieurbauwerke für Verkehrsanlagen	5.765.000,00 €	7.375.000,00 €	6.765.000,00 €	265.000,00 €
B	Sonstige Bauausgaben	1.165.000,00 €	1.481.000,00 €	1.368.000,00 €	53.400,00 €
A+B	Gesamt	6.930.000,00 €	8.856.000,00 €	8.133.000,00 €	318.400,00 €
Finanzierung durch den Bund					
	gemäß Bundeshaushaltsplan für das HJ 2021: maximal 50 % als einmaliger Finanzierungbeitrag	<u>3.465.000,00 €</u>	<u>4.428.000,00 €</u>	<u>4.066.500,00 €</u>	<u>159.200,00 €</u>
Förderung durch das Land					
<i>nach Infrastrukturrichtlinie: Förderung von Vorhaben möglich, die als Basis für das Wachstum des regionalen Tourismus dienen ⇒ maximale denkbare Förderquote von 60%, abschließende Prüfung durch das Land bezüglich der Förderwürdigkeit und der Förderquote</i>					
	Gegenstand der Zuwendung: Bau	nicht förderfähig	förderfähig 60%	förderfähig 60%	nicht förderfähig
	Gegenstand der Zuwendung: Erschließung	förderfähig 60%	förderfähig 60%	förderfähig 60%	förderfähig 60%
	eventuelle Zuwendungen durch das Land	<u>24.766,50 €</u>	<u>2.599.200,00 €</u>	<u>2.385.300,00 €</u>	<u>80.883,00 €</u>
	Finanzierung aus Eigenmitteln der Stadt	3.440.233,50 €	1.828.800,00 €	1.681.200,00 €	78.317,00 €
C	Betriebskosten (pro Jahr)	6.000,00 €	7.000,00 €	7.000,00 €	3.000,00 €
D	Unterhaltungskosten (1% der Bauausgaben)	<u>58.000,00 €</u>	<u>74.000,00 €</u>	<u>67.650,00 €</u>	<u>3.000,00 €</u>
C+D	Gesamt Folgekosten (pro Jahr)	64.000,00 €	81.000,00 €	74.650,00 €	6.000,00 €
	Finanzierung aus Eigenmitteln der Stadt	64.000,00 €	81.000,00 €	74.650,00 €	6.000,00 €
	Finanzierung aus Eigenmitteln der Stadt in 2025 bei einer angenommenen Preissteigerung der Bauausgaben von 10 % pro Jahr.	4.578.950,79 €	2.434.132,80 €	2.237.677,20 €	104.239,93 €

Haushaltsmittelbedarfsabschätzung **Stand** Januar 2022

Hinsichtlich der oben abgeschätzten Bauausgaben und der Finanzierung aus Eigenmitteln der Stadt wird ausdrücklich auf gegenwärtig überdurchschnittlich ansteigende Baukosten hingewiesen.

Preissteigerungen bei Baumaterialien und deren Verfügbarkeit infolge steigender Energie- und Rohstoffpreise sowie Material- und Lieferengpässen stellen immer ein unkalkulierbares Risiko dar. Vorerst ist jedenfalls ein Ende der Preissteigerungen und Engpässe nicht abzusehen.

Zusammenfassende Beurteilung einer gewichteten Bewertung



Eine Visualisierung der Bewertungsergebnisse zeigt, dass Variante 3 (Verfüllung mit Bootsschleppe) gegenüber den Varianten 0, 1 und 2 bei fast allen Kriterien deutlich besser bewertet wird. Nur in der Kategorie „touristische Nutzung“ ist Variante 3 schlechter als die übrigen Varianten zu bewerten, da sie den Umfang eines touristischen Anreizes und die Umfeldgestaltung am meisten reduziert (schlecht für den Tourismus, aber gut für den Umwelt- und Naturschutz), und zudem die Authentizität der Schleuse als funktionierendes technisches Denkmal nicht vollständig erhalten kann.

In allen anderen Kategorien, insbesondere hinsichtlich der wirtschaftlichen Machbarkeit, dem Betrieb und der Unterhaltung sowie dem zu erwartenden zeitlichen Rahmen einer Realisierung sind die Varianten 0, 1 und 2 aber deutlich schlechter zu bewerten als Variante 3. Neben den signifikant höheren Bauausgaben, Betriebs- und Unterhaltungskosten wirkt sich bei einer funktionierenden Schleuse vor allem die Möglichkeit für eine gesteigerte touristische Nutzung negativ auf Umwelt- Natur- und Trinkwasserschutz aus.

Bootsschleusenanlage Rostock am Mühlendamm

Träger öffentlicher Belange (Behörden, Ämter), Verbände, Vereine u.a.

Stellungnahme vom

Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

WSA Ostsee

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ostsee

14.04.2022

Wamper Weg 5

18439 Stralsund

wsa-ostsee@wsv.bund.de

Landesministerien

FM-MV

Finanzministerium Mecklenburg-Vorpommern

Schloßstraße 9-11

19053 Schwerin

Postanschrift

19048 Schwerin

poststelle@fm.mv-regierung.de

WM-MV

Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit

15.09.2022

Mecklenburg-Vorpommern

Johannes-Stelling-Straße 14

19053 Schwerin

Postanschrift

19048 Schwerin

poststelle@wm.mv-regierung.de

LM-MV

Ministerium für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und

14.09.2022

Umwelt Mecklenburg-Vorpommern

Paulshöher Weg 1

19061 Schwerin

Postanschrift

19048 Schwerin

poststelle@lm-mv-regierung.de

Landesämter

StALU MM

Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg

13.09.2022

An der Jägerbäk 3

18069 Rostock

poststelle@stalumm.mv-regierung.de

LAKD MV

Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern
Domhof 4/5
19055 Schwerin

Postanschrift

Postfach: 11 12 52

19011 Schwerin

poststelle@lakd-mv.de

LALLF

Landesamt für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei M-V
Thierfelderstraße 18
18059 Rostock

Thomas.Schaarschmidt@lalf.mvnet.de

Untere Naturschutzbehörde des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen
Am Westfriedhof 2
18059 Rostock

LUNG

Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie

11.10.2022

Goldberger Str. 12 b

18273 Güstrow

toeb@lung.mv-regierung.de

Landtag Mecklenburg-Vorpommern

Petitionsausschuss

30.08.2022

Lennestr. 1

19053 Schwerin

poststelle@landtag-mv.de

Stadtverwaltung

45 Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen

09.09.2022

michaela.selling@rostock.de

61 Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft

15.09.2022

ralph.mueller@rostock.de

66 Tiefbauamt

12.09.2022

heiko.tiburtius@rostock.de

67 Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen

07.09.2022

ute.fischer-gaede@rostock.de

73 Amt für Umwelt und Klimaschutz

15.07.2022

dagmar.koziolek@rostock.de

87 Eigenbetrieb Tourismuszentrale Rostock und Warnemünde

14.09.2022

matthias.fromm@rostock.de

RGS

Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und
Wohnungsbau mbH (RGS) 26.07.2022
Am Vögenteich 26
18055 Rostock
info@rgs-rostock.de

Verbände

Wasser- und Bodenverband 18.07.2022
Untere Warnow-Küste
Alt Bartelsdorfer Str. 18 a
18146 Rostock
wbv-rostock@wbv-mv.de

NABU Mecklenburg-Vorpommern e.V.
Staatlich anerkannter Naturschutzverband nach § 63 BNatSchG
Wismarsche Str. 146
19053 Schwerin
lgs@nabu-mv.de

Vereine

Mühlendamm Schleuse e.V. 12.09.2022
Mühlendamm 35 B
18055 Rostock
post@muehlendammschleuse.de

Rostocker Ruder-Club von 1885 e.V. 16.09.2022
Wellenweg 1
18147 Rostock
info@rrc85.de

ORC Rostock v. 1956 e.V. 29.08.2022
Neubrandenburger Straße 47
18196 Kessin
buero@orc-rostock.de

Kanuclub Rostocker Greif e.V.
Gaffelschonerweg 6
18055 Rostock
info@kanufreunde.de

Rostocker Kanu Club e.V. 13.09.2022
Mühlendamm 35 b
18055 Rostock
rostockerkanuclub@gmx.de

Landesruderverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. 16.09.2022
Neubrandenburger Straße 47
18196 Kessin
info@lrvmvp.de

Machbarkeitsuntersuchung zur Information:

Stadtvertretung

Rostocker Bürgerschaft
Präsidentin Regine Lück
Neuer Markt 1
18055 Rostock
praesidentin.buergerschaft@rostock.de


WSV.de

 Wasserstraßen- und
 Schifffahrtsverwaltung
 des Bundes

 Wasserstraßen- und
 Schifffahrtsamt Ostsee

 Moltkeplatz 17
 23566 Lübeck

 Wamper Weg 5
 18439 Stralsund

 Ihr Zeichen
 83.1

 Mein Zeichen
 3805W-234.03/313/1938-001-001

 Datum
 14. April 2022

 Hannes Nehls
 Telefon +49 3831 249-200
 Telefax +49 3831 249-309

 Zentrale +49 3831 249-0
 Telefax +49 3831 249-309
 wsa-ostsee@wsv.bund.de
 www.wsa-ostsee.wsv.de

 WSA Ostsee
 Wamper Weg 5 · 18439 Stralsund

 Hanse- und Universitätsstadt Rostock
 Hafen- und Seemannsamt
 Ost-West-Straße 8
 18147 Rostock

Bootsschleusenanlage Rostock am Mühlendamm
Machbarkeitsstudie (Stand: 03.01.2022)
Ihr Schreiben vom 14.01.2022

Sehr geehrte Frau Gaida,

mit Schreiben vom 14.01.2022 wurde die Machbarkeitsuntersuchung zur Bootsschleusenanlage Rostock (Stand 03.01.2022) einschließlich Grundlagenermittlung, Lastenheft und Vorplanung an das WSA Ostsee übergeben.

Das WSA Ostsee hat die Unterlagen gesichtet und entsprechend geprüft. Bei der Erstellung der Unterlagen wurden die maßgeblichen Regelwerke beachtet. Die im Verfahren gegebenen Hinweise und Anmerkungen des WSA Ostsee fanden Berücksichtigung. Die zur Prüfung übergebenen Unterlagen sind gemäß öffentlich-rechtlicher Vereinbarung vom 02.08.2019 und gemäß den geschlossenen Planungsverträgen vollständig.

Die Machbarkeitsuntersuchung dient als Entscheidungsgrundlage für die Hansestadt Rostock zur Übernahme der Bootsschleusenanlage. Es wurden verschiedene Varianten hinsichtlich ihrer technischen Machbar- und Durchführbarkeit untersucht und im Hinblick auf ihre Auswirkungen bewertet. Insgesamt wurden 4 Varianten entwickelt und miteinander verglichen. Die Variante 3 wird gegenüber den Varianten 0, 1 und 2 in fast allen Kriterien mit der höchsten Punktzahl bewertet. Eine Sensitivitätsbetrachtung stellt die positiven Bewertungen dieser Variante deutlich in den Vordergrund.

Damit wird die Variante 3 - Verfüllung mit Bootsschleppe - als das effizienteste Projektziel empfohlen.

Unabhängig von der Vorzugsvariante ist mit der möglichen Übernahme der Schleuse auch eine anteilige Gewässerübernahme verbunden. Mit der Teilung des Schleusenkanals durch die Schleusengrundfläche ist der Schleusenkanal als Teil der Hauptstrecke der Binnenwasserstraße Warnow in Gänze für die WSV entbehrlich. Vor diesem Hintergrund sollte nach gegenwärtiger Auffassung mindestens der Schleusenkanal im Ober- und Unterlauf

Datenschutzhinweis:

Ihre personenbezogenen Daten werden zur weiteren Bearbeitung und Korrespondenz entsprechend der Datenschutzerklärung des WSA verarbeitet. Diese können Sie über folgenden Link auf dem Internetauftritt des WSA abrufen: <https://www.wsa-ostsee.wsv.de/805-Datenschutz>. Sollte Ihnen ein Abruf der Datenschutzerklärung nicht möglich sein, kann diese Ihnen auf Wunsch auch in Textform übermittelt werden.

Seite 1 von 2

**WSV.de**Wasserstraßen- und
Schiffahrtsverwaltung
des Bundes

auf das Land M-V bzw. die Hansestadt Rostock übergehen. Mit dem Bestandswechsel ist dieser Schleusenkanal keine Bundeswasserstraße mehr und weitere Genehmigungen für Maßnahmen an der Schleuse richten sich künftig nach wasserrechtlichen Vorschriften.

Im Zusammenhang mit einer möglichen Übernahme der Bootschleusenanlage und Teile der Binnenwasserstraße sollte dieser Aspekt entsprechend Berücksichtigung finden.

Das WSA Ostsee bittet um Beteiligung im weiteren Verfahren.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag



Hannes Nehls



- AW: Bootsschleusenanlage Rostock - Machbarkeitsuntersuchung

Von: Wasser- und Bodenverband "Untere Warnow - Küste" <wbv-rostock@wbv-mv.de>
An: "" "" <""@rostock.de>
Datum: 18.07.2022 11:15
Betreff: AW: Bootsschleusenanlage Rostock - Machbarkeitsuntersuchung

Stellungnahme Nr. 2022-0411

BV: Bootsschleusenanlage Rostock - Machbarkeitsuntersuchung

Sehr geehrte Frau ,

in dem oben genannten Plangebiet befinden sich keine Gewässer 2. Ordnung oder Anlagen des Wasser- und Bodenverbandes (WBV) „Untere Warnow-Küste“. Bezüglich des beschriebenen Planverfahrens bestehen seitens des WBV keine Einwände oder Belange.

Mit freundlichen Grüßen

Björn Riesbeck

Wasser- und Bodenverband „Untere Warnow-Küste“
-Körperschaft öffentlichen Rechts-
Alt Bartelsdorfer Str. 18a
18146 Rostock

Telefon

[0381 - 49 09 768](tel:0381-4909768)

Fax

[0381 - 44 02 46 12](tel:0381-44024612)

Mail

wbv-rostock@wbv-mv.de

Homepage

www.wbv-untere-warnow-kueste.de

- WG: Bootsschleusenanlage Rostock - Machbarkeitsuntersuchung

Von: Odett Schwabe <o.schwabe@rgs-rostock.de>
An: "" @rostock.de" <"" @rostock.de>
Datum: 26.07.2022 12:11
Betreff: WG: Bootsschleusenanlage Rostock - Machbarkeitsuntersuchung
CC: "" @rostock.de", "" @rostock.d...

Sehr geehrter Herr [REDACTED],

wir begrüßen die nun intensive Beschäftigung mit der Schleuse, die hoffentlich dann zu einer endgültigen Entscheidung führen wird.

Aus unserer Sicht des Sanierungsträgers können wir keinen tiefgreifenden Beitrag leisten, die Schleuse liegt außerhalb unseres Zuständigkeitsbereiches.

Einen Hinweis haben wir.

Alle Varianten zeigen den Hochwasserschutz auf der Südseite des Mühlendamms. In Gesprächen zu angrenzenden Fördermaßnahmen wurde von Seiten der zuständigen Ämter von einer Bevorzugung der Nordseite des Mühlendamms für den Hochwasserschutz gesprochen. Möglicherweise ergeben sich daraus noch Nacharbeiten für die Studie.

Wir wünschen Ihnen viel Erfolg bei der weiteren Diskussion.

Freundliche Grüße

i. V. Odett Schwabe
Fachbereich Stadt- und Objektplanung



Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH
Am Vögenteich 26 • 18055 Rostock
Telefon [0381 456070](tel:0381456070) • Telefax [0381 45607-41](tel:03814560741)

www.rgs-rostock.de
o.schwabe@rgs-rostock.de
Telefon [0381 45607-77](tel:03814560777)

Handelsregister Rostock HRB 5125
Geschäftsführung: Sigrid Hecht und Oliver Buchholz
Vorsitzender des Aufsichtsrates: Rainer Albrecht

Bitte prüfen Sie der Umwelt zuliebe, ob der Ausdruck dieser E-Mail erforderlich ist.

Der Inhalt dieser E-Mail (einschließlich ihrer Anhänge) enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen und ist ausschließlich für den/die bezeichneten Empfänger bestimmt. Wenn Sie nicht der vorgesehene Adressat oder dessen Vertreter sein sollten, so beachten Sie bitte, dass jede Form der Kenntnisnahme, Veröffentlichung, Vervielfältigung oder Weitergabe des Inhalts der E-Mail (einschließlich ihrer Anhänge) unzulässig ist. Wir bitten Sie, sich in diesem Falle mit dem Absender der E-Mail in Verbindung zu setzen und anschließend die betreffende E-Mail (einschließlich ihrer Anhänge) zu vernichten.
Information gemäß Art. 13 DS-GVO:

Für die Kommunikation mit Ihnen verarbeiten und speichern wir ggf. Ihre personenbezogenen Daten. Alle Informationen zum Umgang mit Ihren Daten entnehmen Sie bitte unserer Datenschutzerklärung und den Informationspflichten auf unserer Website.

- AW: Bootsschleusenanlage Rostock -
Machbarkeitsuntersuchung: Bitte um Abgabe einer Stellungnahme

Von: "Sennewald, Hans" <Sennewald.shbb@datevnet.de>
An: ".@rostock.de" <.@rostock.de>
Datum: 29.08.2022 13:33
Betreff: AW: Bootsschleusenanlage Rostock - Machbarkeitsuntersuchung: Bitte um Abgabe einer Stellungnahme
CC: 'ORC-Büro' <büero@orc-rostock.de>, 'Ulli-Tine Kons' <ulli-tine@hotmail.d...

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Frau ,

für die uns angebotene Möglichkeit, eine Stellungnahme zur Machbarkeitsuntersuchung abzugeben bedanken wir uns herzlich.

Die Untersuchung macht auf uns einen sehr ausgewogenen Eindruck und scheint eine gute Grundlage für die in der Sache zu treffenden Entscheidungen zu sein. Wir sehen nicht, wie wir durch eine Stellungnahme weitere Argumente zur Diskussion beisteuern könnten. Daher werden wir Ihr freundliches Angebot nicht annehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Hans Sennewald
Schatzmeister

Olympischer Ruderclub Rostock von 1956 e.V.
c/o SHBB Steuerberatungsgesellschaft mbH
Augustenstraße 93/94
18055 Rostock
Tel. [0381 2422922](tel:03812422922)
Mail: sennewald.shbb@datevnet.de



- WG: Bootsschleusenanlage Rostock - Machbarkeitsuntersuchung: Bitte um Abgabe einer Stellungnahme

Von: "- direktormail (Direktor des Landtages)" <direktor@landtag-mv.de>
An: "" @rostock.de" < @rostock.de>
Datum: 30.08.2022 14:46
Betreff: WG: Bootsschleusenanlage Rostock - Machbarkeitsuntersuchung: Bitte um Abgabe einer Stellungnahme
CC: Poststelle <poststelle@landtag-mv.de>

Verfügung des LT-Direktors: „Zurück an Absender“

Iris Steuding

Landtag Mecklenburg-Vorpommern
Büro des Landtagsdirektors



Schloss Schwerin
19053 Schwerin
Tel.: [0385-525 2120](tel:0385-5252120)
Fax: [0385-525 2121](tel:0385-5252121)
E-Mail: iris.steuding@landtag-mv.de
Internet: www.landtag-mv.de

Von: Bittner, Axel <Axel.Bittner@landtag-mv.de> **Im Auftrag von** Poststelle
Gesendet: Montag, 29. August 2022 11:14
Betreff: WG: Bootsschleusenanlage Rostock - Machbarkeitsuntersuchung: Bitte um Abgabe einer Stellungnahme

Mühlendammschleuse e.V.
Mühlendamm 35 B_18055 Rostock

Hafen- und Seemannsamt
Herrn Falk Zachau
Ost-West-Str. 8
18147 Rostock

Montag, 12. September 2022

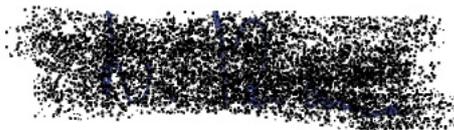
**Stellungnahme zur Machbarkeitsuntersuchung Bootsschleusenanlage Rostock vom
25.05.2022 der Fa. Inros Lackner SE**

Sehr geehrter Herr Zachau,

nachfolgend übergeben wir Ihnen unsere Stellungnahme zu o.g. Machbarkeits-
untersuchung sowie ergänzend eine kurze Zusammenfassung zur Geschichte der Schleuse.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Detlef Krause
Vorsitzender

Anlagen:

- Stellungnahme
- Kurzdokumentation

Stellungnahme zur Machbarkeitsuntersuchung „Bootschleusenanlage“ vom 25.05.2022, Verfasser Inros Lackner SE

1. Vorbemerkungen:

Die Erarbeitung dieser Machbarkeitsuntersuchung (nachfolgend kurz Studie) wurde im März und Mai 2021 gemeinsam mit unserem Verein mit einem positiven Start begonnen. Leider blieb es dabei bis zur Aushändigung der fertigen Studie an uns am 15. Juli 2022.

D.h., während der gesamten Erarbeitung, Auswertung bis hin zur Veröffentlichung war die Meinung und das umfangreiche Wissen des Mühlendamm Schleusenvereins für die Bearbeiter der Studie offensichtlich nicht von Interesse.

Die zeitgleiche Verteilung an die Bürgerschaftsmitglieder und an die Presse ohne jegliche Stellungnahme unseres Vereins und damit deren einseitige Information und Beeinflussung belegt ebenso ein fehlendes Interesse der Stadtverwaltung an einer echten Zusammenarbeit zugunsten eines feststehenden Ziels.

Eine echte Bürgerbeteiligung sieht anders aus, und ist offensichtlich nicht gewollt!

Damit blieben wesentliche Eckpunkte bei der Studie unberücksichtigt, die bei ihrer Berücksichtigung eine völlig andere Auswertungsgrundlage der Variantenbewertung hätten ergeben müssen.

Damit sind die Aussagen in der Zusammenfassung der Studie realistisch betrachtet, im Wesentlichen falsch.

Eine Bewertung ohne das nachfolgend dargelegte Potential für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock bleibt einseitig, vorgefasst und musste letztendlich zu einer Fehlentscheidung führen.

Die Risiken wurden eingehend und allseitig beleuchtet. Jedoch wurden die möglichen positiven Potentiale für die Entwicklung des Areals, für das Wohnumfeld und die Anwohner auch mit Hinsicht auf den historisch wertvollen Bestand nicht berücksichtigt und völlig ausgeblendet.

Hier wurde das gesamte städtebauliche Anwohnerpotential nicht berücksichtigt.

Die einseitige Betrachtung der Bedeutung der Schleuse für den Wassertourismus, (deren Entwicklung ja auch verhindert werden soll), negiert die Bedeutung der Mühlendamm Schleuse inkl. des gesamten Geländes für die Rostocker Einwohner, insbesondere der angrenzenden, sich dynamisch entwickelnden Stadtteile Brinkmannsdorf, Dierkow und Steintor-Vorstadt, sowie des angrenzenden Landkreises mit den Gemeinden Kessin und darüber hinaus.

Denn wo gibt es für die Bürger in diesen Gegenden eine bessere Möglichkeit der Naherholung und Freizeitgestaltung mitten im natürlichen Umfeld der Warnow?

Unsere Bürger brauchen und wünschen sich genau das:

- o Wohnumfeldverbesserungen
- o Rückzugsorte ins Grüne
- o Erholungstourismus am Wasser

- o einen ungeteilten Fluss, um zwischen Ober- und Unterwarnow problemlos wechseln zu können, damit können nicht nur aktive Wassersportler, sondern alle Wassertouristen (auch mit Handicap) eingebunden werden
- o der Fluss gehört in seiner Gesamtheit zu Rostock, so wie auch ein funktionsfähiges technisches Denkmal zur Identität der Hansestädter gehört, dass es auch künftige Generationen zu erhalten gilt
- o die Rostocker Mühlendammschleuse ist nicht irgendeine Schleuse, sondern die einzige weit und breit und eine der ältesten überhaupt, erbaut auch auf Initiative einer Rostocker Bürgerbewegung – wir können eine Tradition in Rostock fortsetzen – Rostock war die führende erste treibende Kraft der Hansebewegung – wollen wir jetzt unsere wenigen Identitätsmerkmale untergehen lassen?

In diesem Zusammenhang darf ich an die 10.700 Bürger erinnern, die unsere damalige Petition „Rettet die Mühlendammschleuse“ unterzeichnet haben und deren Willensbekundung mit dieser Studie mit Füßen getreten wird!

Und nicht zu vergessen: auch der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestags sprach sich für den Erhalt der Schleuse aus!

Der Landesanglerverband Mecklenburg-Vorpommern und der Deutsche Angelfischerverband e.V. haben in ihren jüngsten Ausgaben der Zeitschrift „angeln“ (3-2022) und ihrer Webseite

(<https://dafv.de/referate/gewaesser-und-naturschutz/item/559-wir-haben-unsere-gewaesser-ruiniert>)

zum Fischsterben im August 2022 in der Oder genau auf dieses Problem hingewiesen. Seit 100 Jahren haben wir unsere Flüsse in die Hände von Wasserbauingenieuren gelegt, die sie verbuhnen, begradigen, betonbewehren, aufstauen und zahlreiche Vollsperrungen für Fische bauen. Dazu kommen Wasserentnahme und die Verstromung der Fließenergie! Das unsere Flüsse ihr Wasser und die darin enthaltene Fließenergie als Lebensraum für die angestammten Tiere und Pflanzen selbst brauchen, scheint nicht klar zu sein. Das wir hier für rückwirkende Fehler endlich in die Verantwortung gehen müssen, scheint auch in Rostock mit der Warnow als bestes Negativbeispiel nicht klar zu sein.

Unser Fluss trägt ebenso die Altlasten in sich, das Wasser und die Fließgeschwindigkeit wird ihm genommen, die Oberwarnow versandet, die Niederschläge reduzieren sich und die Oberwarnow stinkt schon vor der alten Schleusenkammer, worauf warten wir noch. Sollen hier auch erst alle Fisch hochkommen damit der Letzte begreift, welcher Frevel hier mit dem Zuschütten begangen worden ist?

Wir müssen uns endlich unserer Verantwortung stellen, gemachte Fehler an der Natur nicht fortführen. Wir sollten dazu übergehen eine Wiedergutmachung gegenüber dem Fluss anzugehen, den Fluss mit seinen Problemen ernst nehmen. Es ist unsere Pflicht ihn in seinem und in unserem Interesse regelmäßig zu pflegen, von Altlasten zu befreien und ihn nur vorsichtig zu bewirtschaften.

*Damit ist unser Statement eindeutig: Der jetzige Zustand ist nicht nur unhaltbar und inakzeptabel, sondern auch ein Armutszeugnis für die Hansestadt Rostock!
Es muss wieder eine funktionstüchtige Schleuse geben!*

2. Zu den einzelnen Punkten der Zusammenfassung der Studie:

Zu 1. Umwelt und Natur

Ein schädlicher Einfluss der Öffnung der MDS wird hier nur einseitig auf den Wassertourismus abgestellt, der Zugang zur Oberwarnow ist seit 1980 für jeglichen Motorbootverkehr ab der Geinitzbrücke gesperrt, hier ändert die Öffnung der MDS nichts. Der muskelkraftbetriebene Tourismus wächst mit oder ohne eine Schleuse ungehindert und wird sich nicht aufhalten lassen. Ob dieser für Umwelt und Natur schädlich ist, muss eine Umweltverträglichkeitsstudie ermitteln, die es nicht gibt, somit wurde ein ganzes Spektrum für die die Belange des Natur- und Umweltschutzes außer Acht gelassen.

Die die dauerhafte Sperrung des Flusslaufes wird für die Umwelt einen viel gravierenden schädlicheren Faktor darstellen (Versandung, Altlasten in der Oberwarnow, fehlende Fließgeschwindigkeit, fehlende Fischwanderungen aufgrund eingeschränkter Durchlassfähigkeit etc.).

Die Stadt und der Landkreis müssen sich jetzt entscheiden, ob wir den Menschen komplett aus der Oberwarnow verbannen wollen oder ob wir bewusst mit der Natur leben und uns auch um deren Belange kümmern, dazu gehört auch dass wir uns um unseren Fluss kümmern.

Zu 2. Hochwasser- und Trinkwasserschutz

Dies erstmalig nach dem Hochwasser am 02.01.2019 aufgeworfenen Argument wird in der Studie herangezogen, um jeglichen Schleusenbetrieb abzulehnen.

Wie auch an anderer Stelle der Studie werden negative Prognosen hinsichtlich der Nutzbarkeit bei den Risiken sehr deutlich aufgeführt, dass es jedoch europäische Vorgaben gibt – wie die Trinkwassergewinnung auf Grundwasser umzustellen und das dies in Rostock auch künftig zu völlig veränderten Betrachtungsweisen führen kann wird nicht erwähnt und auch nicht betrachtet. Damit kann aber auch die künftige Nutzbarkeit entgegen den Aussagen in der Studie unter Punkt 4.4 (Seiten 12 ff) genau andersherum betrachtet werden. Also positiv im Interesse des Erhalts der Schleuse, warum wurde darauf nicht eingegangen?

Wir müssen unserer Umwelt schützen, aber was hat sich verändert: die Warnow ist seit 1980 nur bis zur Geinitzbrücke motorisiert schiffbar und auch dies ist in Verbindung mit dem Erhalt eines funktionsfähigen Denkmals durchaus erhaltenswert und für den Tourismusfaktor bis zur Schleuse notwendig (z.B. die bereits seit längerem vorliegende Idee der Möglichkeit von elektrisch betriebenen Fähren hier anzulegen und einen Gastronomiestandort zu fördern).

Das gesamte Gelände der MDS ist planungstechnisch - wenn politisch gewollt – sehr gut entwicklungsfähig für so einen das Wohnumfeld aufwertenden Standort, ohne die noch vorhandene höher gelegene Trinkwasserentnahme zu gefährden. Die Variante 3 wurde mit nicht richtigen Begründungen bezüglich des gefährdeten Trinkwasserschutzes (zu keiner Zeit gefährdet gewesen) und den Hochwasserschutz für künftige Generationen auf höherem Niveau zu gewährleisten im Schnellverfahren umgesetzt, tatsächlich wurde mit dem 2019

errichtetem Damm nur das gleiche Niveau, wie mit der den ehem. Flutoren der Schleuse hergestellt. D.h., auch hier fallen somit wie bei allen anderen Varianten künftig Kosten für die höhere Sicherung gegen Hochwasser an. Wurden diese auch bei der Variante 3 berücksichtigt?

Ergänzend sei erwähnt, dass der Hochwasserschutz an der Schleuse unwirksam ist, solange große Abschnitte des Mühlendamms ein niedrigeres Niveau haben.

Zu 3. Denkmalschutz

Die Schlussfolgerungen der Studie zur Denkmalsbewertung der einzelnen Varianten ist nach unserer Auffassung eindeutig falsch. Kann der derzeitige zugeschüttete Zustand und das Fragment einer Schleuse gleich bewertet werden mit einer funktionstüchtigen Schleuse unter dem gleichzeitigen Erhalt von historischer Bausubstanz?

Den besten Substanzerhalt und die Verdeutlichung einer Schleuse kann nur eine funktionsfähige Schleuse darstellen, hier liegt die Variante 0 eindeutig vorn, auch was die Gestaltung der äußeren Anlagen insgesamt beinhaltet, selbst die technisch wohl notwendige und mögliche Variante 1 hat hierbei größeres Potential.

Eine sehr einseitige Betrachtungsweise zugunsten der Variante 3 hat hier wohl zu dieser Aussage geführt, dass nur eine zugeschüttete Schleuse eine gute Schleuse sei, diese Bewertungsansätze sollten richtige Fachleute überprüfen, wir als Verein können diese Ansätze jedenfalls nicht mittragen.

Zu 4. Art und Auswirkung der touristischen Nutzung

Auch hier wieder eine einseitig lastende Aussage, dass nur landseitige Touristen davon profitieren. Die Nutzung der Oberwarnow mit Schiffsverkehr ist bis zur Geinitzbrücke erlaubt, warum wird hier ein Verbot von vornherein unterstellt?

Darüber hinaus können viele Einwohner der Stadt Rostock aus den anliegenden Bootshäusern und Kleingärten mit ihrem vielen Booten den Stadthafen nicht mehr erreichen und die Schleuse nicht mehr nutzen, umgekehrt können viele Wassertouristen den Bereich bis zur Geinitzbrücke nicht mehr nutzen.

Ganze Wassersportlergruppen werden wieder komplett in der Studie ausgegrenzt (alle größeren Boote, alle Bootsfahrer mit Handicap, Ruderer, Wasserwandergruppen, Begleitboote, Angelboote, Rettungsboote, Feuerwehr, Unterhaltungsboote im Zusammenhang mit der künftigen Sanierung der Altlasten in der Warnow und der Ausbaggerung der Sedimente etc.).

Zudem liegen über die Bedeutung der touristischen Nutzung des Schleusengeländes für „Nicht-Wassertouristen“, sprich als Naherholungsgebiet, hinreichend Dokumente vor.

zu 5. Betrieb und Unterhaltung

Die Betriebskosten sind zwar bei den Varianten 0 bis 2 höher als bei der Variante 3 ausgewiesen, aber die Kosten einer auch bei Variante 3 notwendigen regelmäßige Bauwerksinspektion wurden nicht in die Bewertung einbezogen?

D.h. die Inspektion, Wartung Reparatur der noch vorhandenen

Schleusenammern muss in jedem Fall erfolgen.

Dabei sollte nicht vergessen werden, dass nach der Bauwerksinspektion im Jahre 2019 und der unmittelbar danach erfolgten Verfüllung der Kammer es keine Instandsetzungsarbeiten (z.B. die Abdichtung der Undichtigkeiten in den Wänden und im Boden, Instandsetzung von Ober- und Unterhaupt) an der Schleusenammern gab! Absolut gesehen sind diese Kosten jedoch untergeordnet in der Kapitalisierung ihrer Höhe anzusehen, diese in der Auswertung mit gleichem Maßstab als Gewichtung einzubeziehen ist nach unserer Auffassung als fehlerhaft einzustufen. Angenommen, die Kosten sind korrekt vergleichbar angesetzt liegt die kapitalisierte Differenz von jährlich 3.000 € hier unter 100.000 € zum Betrachtungs-stichtag.

zu 6. Realisierungszeitraum

Seit dem 01.10.2011 (11 Jahre!) wird für die im Vorfeld zugesicherte und versprochene Wiedereröffnung und damit den Erhalt des technischen Denkmals gewartet. Da kommt es auf 2 Jahre Planung und Realisierung auch nicht mehr an. Aus der Historie kann man ersehen, dass hier einigen (bekannten und benannten) Beteiligten am Bauwerk in Bund, Land und Stadt eine wesentliche Rolle bei der Verhinderung und Verzögerung der ursprünglich gesicherten Sanierung zukommt, und die so eine zügige Instandsetzung verhinderten.

Hier sollte sich die Politik in der Pflicht sehen auch eine Wiedergutmachung an den schon langen wartenden Rostockern zu leisten, zumal der Gewinn einer sanierten und funktionierenden Mühlendammschleuse nicht nur dem Fluss sondern auch allen Rostockern zugutekommt, denn es geht auch darum, uns ein Stück Hanse-Identität zu bewahren und zusätzlich um einen wesentlichen Wertzuwachs in der Wohnqualität. Rostock ist eine Stadt am Wasser, und das ist nicht nur die Ostsee, sondern auch und vor allem die Warnow mit ihrer Schleuse!

zu 7. technische Machbarkeit

Es liegt in der Natur der Sache, dass wenn ein Fluss abgeschnitten wird, sich vor der Staustufe um das Wehr alle Sedimente ablagern, insbesondere auch im Zufahrtskanal zur Schleuse.

Insofern ist es bei der Nutzung unseres Flusses und damit der Oberwarnow insbesondere für unser Trinkwasser auch unsere Pflicht als Rostocker, sich um die regelmäßige Unterhaltung des Wasserweges zu sorgen. Nur ein Verbot der Boote und des Tourismus in der Oberwarnow entbindet uns nicht von der Verantwortung uns um die Belange des Flusses zu kümmern, dazu gehören

- die regelmäßige Entfernung der Sedimentablagerungen
- die künftige Beseitigung von Altlasten und des Totholzes welches sich vor der Staustufe ansammelt
- eine die Fischwanderung der Kleinfische zu ermöglichen, was jetzt über das benachbarte Wehr nur bedingt möglich ist (eine Funktion welche übrigens die Schleuse zuvor hervorragend übernommen hat, wie die früher beobachteten Glasaal-Schwärme in der Schleuse belegen); bei Variante 3 völlig ausgeschlossen!
- wenn gewährleistet werden soll, dass die Wassersportler und Ruderer die

Oberwarnow weiter nutzen, müssen wir auch das Freihalten der Fahrrinne gewährleisten; es zeigt sich bereits jetzt eine starke Verschlammung des Kanals verbunden mit einem starken Wasserpflanzenwuchs, der jeglichen Bootsverkehr behindert und bereits zu stinken beginnt

- warum diese Unterhaltungsmaßnahmen nicht in der Variante 3 in der Studie berücksichtigt werden und die Kosten als aufwendiger für die Varianten 0 bis 2 analysiert werden ist hier für uns nicht nachvollziehbar, eine sehr einseitige Betrachtungsweise, denn auch bei der Variante 3 müssen regelmäßig Ausbaggerarbeiten vorgenommen, um eine vollständige Verlandung zu verhindern

Es wird weiter in der vorliegenden Studie unterstellt, dass der Aufwand bei allen Varianten größer wäre, außer bei der angeblich fertigen Variante 3.

Tatsächlich gibt es außer für die kleinen Wassersportler keine Anlegemöglichkeiten für Wasserboote, es gibt keinen baulich gestalteten Vorhafen im Ober- und Unterwasser, wo bitte legen andere Wassersportler an, um das Schleusengelände nutzen zu können?

Die Aussage, dass die Wasserwanderer die überwiegenden Nutzer der Variante 3 wären, muss damit widersprochen werden, denn eben das Auf- und Abbauen der größeren Wanderboote stellt sich insgesamt zu aufwendig als Hindernis an der Umtragestelle dar.

zu 8. rechtliche Machbarkeit

Tatsächlich wurde die Machbarkeit nicht beleuchtet und abgeklärt, welche Ergebnisse wurden in den letzten gemeinsamen Beratungen zwischen Bund, Land und Stadt im Zuge der Übernahmeverhandlungen der Unterwarnow und der Schleuse erzielt – trotz Verhandlungen gibt es keine veröffentlichten Ergebnisse diesbezüglich – warum?

Genau diese Abstimmungen zwischen den Beteiligten sind aber notwendig und führten schon zur Blockade der durch das WSA ehemals geplanten turnusmäßigen Sanierung.

Die Mühlendammschleuse diente einst als Highlight, als es um die Übernahme der Unterwarnow für die BUGA ging (siehe OZ 23. Mai 2019), wird sie jetzt wieder fallen gelassen?

Die Sedimente werden als rechtliches Problem nur für die Varianten 0 bis 2 aufgeführt, eine wiederum sehr einseitige Betrachtungsweise.

Offensichtlich glauben die Beteiligten, dass mit Zuschnitten getreu dem Motto nichts sehen und nichts Wissen alles nicht real ist, eine Betrachtungsweise, von welcher wir uns verabschieden sollten.

zu 9. wirtschaftliche Machbarkeit

Auch hier wurden die Ergebnisse und Schlussfolgerungen der Studie oberflächlich betrachtet und nicht belegt. Es wurden bisherige Zusagen, z.B. der Landesregierung, nicht im Interesse der Umsetzung zur Erhaltung des technischen Denkmals nochmals eingeholt. Damit wird suggeriert, dass Zusagen der Förderung nicht mehr eingehalten werden. Klar ist, dass eine steigende Preisentwicklung die

Eigenmittel der Stadt erhöhen. Wie eingangs erwähnt müssen wir uns jedoch unserer Verantwortung stellen oder ist umgekippter Fluss am Ende besser? Die Begründung mit dem fehlenden Tourismus hinkt, auf die bisherigen Förderzusagen des Landes und des Bundes zur Unterstützung der Umsetzung des Vorhabens der Inbetriebsetzung wird nicht mal hingewiesen. Der damit mögliche verbleibende reduzierte Eigenanteil von nur 5% der Gesamtanierungssumme durch die Stadt, wird nicht einmal erwähnt. Es wird nur auf die angeblich „billigste“ Alternative des bereits erfolgten Zuschüttens verwiesen ohne tatsächlich auch hier die anfallenden künftigen Kosten (s.o.) und das Ökosystem insgesamt zu betrachten. Auch in der Variante 3 sind die Instandhaltungskosten in nicht geringer Höhe einzuplanen und die hier ebenfalls erforderliche Gestaltung der Zufahrtskanäle mit Uferbefestigungen, Dalben und Vorhäfen, die nach der ersten Machbarkeitsstudie des gleichen Autors mit bis zu 400.000,00 EUR zu Buche schlagen können.

Zu den Genehmigungsrisiken

Ja, es gibt immer Risiken und auch Hindernisse, es bleibt die Frage, ob wir es schaffen uns den Aufgaben zu stellen oder vor allen Problemen wegzulaufen. Wollen wir gemeinsam den Rostockern ihre Schleuse zurückgeben und damit gleichzeitig zur Verbesserung der Durchlassfähigkeit des Flusses beitragen? Mit der umgesetzten Verfüllungsvariante 3 wurden hier falsche Tatsachen im Vorfeld als Begründung suggeriert und vollendete Tatsachen geschaffen. Die vorliegende Studie ist wiederum sehr einseitig darauf abgestellt, auch diese Variante 3 der Verfüllung als das „sogenannte Optimum“ darzustellen – es liegt halt immer im Auge des Betrachters. Der Fluss kommt dabei auf jeden Fall zu kurz.

Zur Finanzierung/Baukosten

Statt das Risiko der möglichen nicht förderfähigen Einstufung durch das Land zu bewerten, könnte man in der Studie auch den Mehrwert für die ortsansässigen Rostocker betrachten und so das vorhandene Einwohnerpotential an dieser Stelle nutzen, insbesondere zugunsten der angrenzenden Stadtteile. Für die Bereitstellung der Fördermittel wurde auf Bundes- und Landesebene durch den Verein für Fördermittelzusagen gekämpft, jetzt besteht ein Risiko in der Studie und sie werden einfach ausgeblendet, warum?

Zur Nutzbarkeit

Der Pegelunterschied *könnte* um 2050 zu einer Einschränkung des Schleusenbetriebes führen und unter den gegebenen Bedingungen unsere Trinkwasserversorgung aus Oberflächenwasser gefährden. Ein Blick in die Zukunft sollte dann aber auch das mögliche andere Szenario wie unter Punkt 2 bereits ausgeführt beleuchten - kein Trinkwasser mehr aus dem Oberflächenwasser, sondern aus dem Grundwasser, dann braucht es den Pegelunterschied nicht mehr (eine Aufgabe der Zukunft). An dieser Stelle macht man aber in der Studie aus dem „könnte“ eine Tatsache

und begründet damit die Vorzüge der Variante 3 bzw. die fehlende Machbarkeit einer Schleuse.

An anderen Stellen könnte der Betrachter auch positiver denken, z.B. bei der nicht abgeklärten Finanzierung? Warum?

Bei gutem Willen kann man bis 2050 unsere Schleuse weiter nutzen, der Fluss mit seiner Gewässerbiodiversität wird es neben den Anwohnern auf jeden Fall danken und keiner weiß wohl abzuschätzen, wie sich weiter Umwelt, Wissenschaft und Technik bis dahin entwickeln.

Zur Haushaltsmittelbedarfsabschätzung

Wie bereits dargelegt, sind bei der „Vorzugsvariante 3“ der Verfasser der Studie nach unserer Meinung vielfach falsche Ansätze getätigt worden, so z.B. bei:

- den Instandhaltungskosten der Anlage
- den Unterhaltungskosten der Schleuse und des Flusses
- den Baukosten für die Nebenanlagen
- den möglichen Fördermitteln des Landes

- der Bewertung der Nutzbarkeit und des Mehrwertes für die Bevölkerung
- die Bewertung der Nachteile für den Fluss und seine Gewässerbiodiversität

Daraus ergeben sich für die in der Studie enthaltene Tabelle teils erhebliche Abweichungen wie dargestellt.

Das ein (halb)fertiges Bauwerk günstiger ist als der Erhalt und die Sanierung einer fast 140 Jahre alten Schleuse ist sicher einleuchtend, dazu hätte es keine aufwändige Studie bedurft.

Aber unter Betrachtung aller Aspekte und der nicht immer vordergründig zu bewertenden Finanzen sollte die Entscheidung eindeutig zugunsten einer funktionstüchtigen Schleuse mit einem touristischen Umfeld ausfallen.

Passend dazu ein Zitat der Cree-Indianer:

„Erst wenn der letzte Baum gerodet, der letzte Fluss vergiftet, der letzte Fisch gefangen ist, werdet ihr merken, dass man Geld nicht essen kann.“

Rostock, 12. September 2022

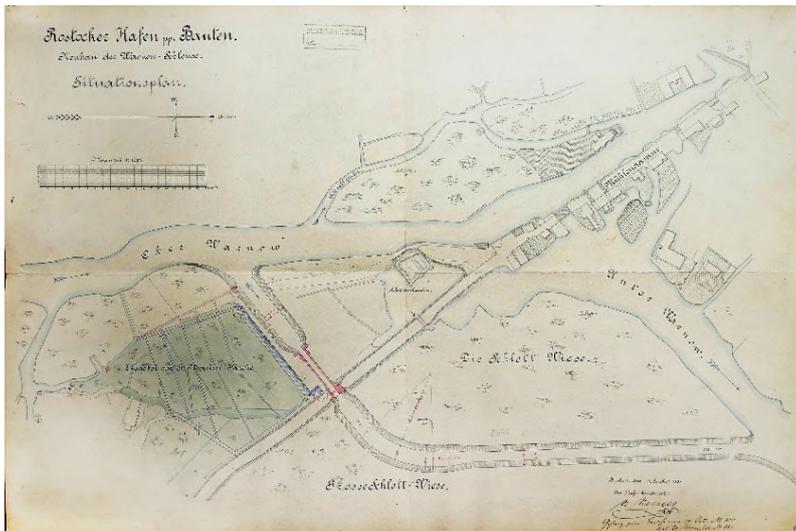


Detlef Krause
Vorsitzender

Geschichte und Bedeutung der Rostocker Mühlendammschleuse (Kurzfassung)

Die Warnow, ein insgesamt 155 km langer Fluss, ist seit Jahrhunderten die Lebensader von Rostock und hat u.a. zu deren wirtschaftlichen Entwicklung beigetragen, in dem sie bis zur Einmündung in die Ostsee schiffbar war und zahlreiche Güter transportierte. Bereits im Mittelalter wurde am sog. Mühlendamm in Rostock 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“. Anfang des 19. Jahrhunderts gab es erste Pläne für Wasserstraßen-Verbindung von Rostock über Güstrow bis nach Berlin. Gebaut wurde die Schleuse u.a. auf Initiative des Mecklenburger Kanalvereins und mit massiver Unterstützung durch die Rostocker Bürger und die Bürgerschaft.

Nachfolgender Situationsplan aus dem Jahre 1885 zeigt den Umfang der damals vorgenommenen Veränderungen am Gelände und am Flusslauf (Quelle: Archiv St.- Marien):



Die Eröffnung der Mühlendammschleuse erfolgte am 1. September 1886.

Mit Fertigstellung der Schleuse gab es über die Warnow Jahrzehntlang bis ca. 1953 einen umfangreichen belegten Fracht-Schiffsverkehr insbesondere zwischen Rostock und Schwaan, Bützow, Güstrow und den an der Warnow liegenden Ortschaften. Transportiert wurden insbesondere Ziegel aus den Ziegeleien in Damm, Pölchow und Papendorf, Zuckerrüben für die Fabrik in Kassebohm sowie Torf und Kohle.

Seit ca. 1950 wurde das Geschehen um die Schleuse bis zu ihrer Schließung im Oktober 2011 geprägt durch Wassersportler, Angler, Wasserwanderer, Freizeitkapitäne und mehrere Ausflugsdampfer.

Am 01.11.2011 erfolgte die Sperrung der Schleuse wegen der geplanten Brückenbauarbeiten mit der Zusage der anschließenden Sanierung.

Dieser Brückenbau wurde mit einer verringerten Durchfahrtshöhe von 4,00 m statt 5,20 m errichtet, Eine Entscheidung der Hansestadt ohne Zustimmung durch den damaligen Eigentümer, die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord (WSV). Damit wurden bereits im Februar 2012 durch die Hansestadt Rostock Tatsachen geschaffen, die eine Verkürzung der Schleusenkammer und eine Verschiebung des Schleusenunterhauptes bedeuteten. Eine damit notwendige und verbundene zu beauftragende Umweltverträglichkeitsstudie wurde nie durch die Hansestadt durchgeführt. So wurde eine künftige Wartung und Wiederinbetriebnahme in der Form der bisherigen Bestandsnutzung für den Eigentümer unmöglich. Stillschweigend und billigend wurde damit eine Stilllegung der Schleuse durch die Rostocker Stadtführung in Kauf genommen.

Nachdem am 10.12.2014 die neue Mühlendammbrücke dem Verkehr übergeben wurde, gab es immer wieder Gerüchte um die Sanierung der Mühlendammschleuse. Am 18. Juni 2015 wurde den anliegenden Wassersportvereinen durch den Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund,

Holger Brydda, im Einvernehmen mit dem Minister für Strukturentwicklung des Landes, Christian Pegel und dem Rostocker OB, Roland Methling das endgültige Aus für die Schleuse verkündet. Stattdessen sollte das Schleusenbecken mit Sand verfüllt und eine Bootschleppe für Boote bis 300 kg darüber gebaut werden.

Mit der Online-Petition „Rostock: Rettet die Schleuse am Mühlendamm“ am 2. Juli 2015 begann dann ein langwieriger und zäher Kampf mit den Behörden, Politikern und der Verwaltung in Rostock, Schwerin und Berlin gegen deren Pläne und für den Erhalt der Schleuse, die mit 10.700 Unterschriften abgeschlossen wurde und dem Bund und der Landesregierung übergeben wurde.

Die Anerkennung der Mühlendammsschleuse als Denkmal durch die Obere Landesbehörde erfolgte am 28. Oktober 2015 und es erfolgte die Gründung des eingetragenen und als gemeinnützig anerkannten Vereins „Mühlendammsschleuse e.V.“ am 27.10.2015.

Es folgten Jahre des Widerstandes gegen die Pläne des Zuschützens, unterstützt durch Beschlüsse in der Rostocker Bürgerschaft, im Landkreis Rostock sowie Städten und Gemeinden des Landkreises zum Erhalt der Schleuse. Zu den Tagen des offenen Denkmals erfolgten öffentliche Veranstaltungen mit jeweils über 1.000 Besuchern.



Nachdem es 2018 eine erste Machbarkeitsstudie gab, die allerdings die Variante einer Instandsetzung der Schleuse als Denkmal außen vorließ, beschloss die Rostocker Bürgerschaft am 06.03.2019 (einstimmig):

- a) *das Einvernehmen zwischen dem Bund (Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA)), dem Land M-V und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur Übertragung einer instandgesetzten Mühlendammsschleuse sowie des umliegenden Schleusengeländes samt Immobilien herbeizuführen*
- b) *die zielführende weitere Untersuchung und Bewertung der Varianten zur Erstellung einer abgestimmten Ausbauvariante, und*
- c) *die Entwicklung und Umsetzung eines touristischen Nutzungskonzeptes auf der Basis des Uferkonzeptes Oberwarnow, Maßnahmebereich (MB) 13 und der Machbarkeitsstudie MDS.*

Nach einem Sturmhochwasser am 02.01.2019, bei dem das Wasser der Unterwarnow durch (nicht über!) die defekten Fluttore der Schleusenkammer gedrückt wurde und die Schleusenkammer voll lief, war dies Anlass für das Wasser- und Schifffahrtsamt gemeinsam mit einigen verantwortlichen Vertretern der Hansestadt Rostock zu erklären, dass das Trinkwasser der Stadt in Gefahr sei und man nun das Schleusenbecken zuschütten müsse.

Nach einer erfolgten umfassenden Bauwerksprüfung im Herbst 2020 wurde dann ohne Verzögerung das Schleusenbecken verfüllt, ein Hochwasserdamm darüber gesetzt und eine Umtragemöglichkeit für leichte Boote geschaffen.

Seit Juli 2022 liegt nun eine weitere Machbarkeitsstudie (vom gleichen Verfasser wie die aus 2018) vor, zu der unsere eindeutig gegenteilige und gut begründete Stellungnahme vorliegt.

Alle Dokumente und mehr zu den hier getätigten Aussagen stehen auf unserer Homepage www.muehlendammsschleuse.de zur Verfügung.



Rostocker Kanu Club e.V.

Rostocker Kanu Club e.V. | Mühlendamm 35b | 18055 Rostock

Hanse- und Universitätsstadt
Rostock
Der Oberbürgermeister
Hafen- und Seemannsamt
Abteilung Hafenbau und -
bewirtschaftung
Warnowufer 60a
18057 Rostock

E-Mail: rostockerkanuclub@gmx.de

Datum 13.09.2022

Betreff: Stellungnahme zur Machbarkeitsuntersuchung Mühlendamm Schleuse

Sehr geehrte Damen und Herren,

Bezugnehmend auf die Machbarkeitsuntersuchung für die zugeschüttete Mühlendamm Schleuse möchte ich im Namen vieler meiner Vereinsmitglieder und im Namen der Kanufreunde Rostocker Greif e.V. in loser Reihenfolge Stellung nehmen. Zu den technischen und finanziellen Machbarkeiten, erhalten Sie eine ausführliche Gegenargumentation des Mühlendamm Schleusen e.V., welchen wir in nichts nachstehen.

Wir Kanuten stehen in einem Zwiespalt zur einer manuell oder automatisch betriebenen Schleusenanlage und der vorhandenen Umsatzstelle. Dem Kanuten, mit seinem Ein-, Zweisitzer Boot, ist das zeitlich unbegrenzte Umsetzen in der jetzigen Form völlig ausreichen. Für eine Umsetzung schwerer, langer Kanus, Ruderboote mit mehr als 2 Sitzplätzen und Gepäck, fehlt einfach eine auf Schienen geführte Lore, Wagen etc. Diese finden Sie als Beispiele an diversen Wassersportrevieren in Mecklenburg-Vorpommern und anderen Bundesländer. Eine funktionierende Schleuse wäre die beste Lösung für alle Formen von Sportbooten.

Der größte Teil Vereinsmitglieder ist in Rostock geboren und aufgewachsen. Mit der Schließung der Schleuse 2011 und dem folgenden Einbau des Erdwalls sehen wir, wie die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in kleinen Schritten das maritime Flair in der Umgebung des Mühlendamms zerstört. Die Bootshäuser brauchten die Schleuse, um mit ihren Booten zum Angeln oder anderen Aktivitäten auf die Unterwarnow umzusetzen. Nach und nach verschwinden die roten Bootsschuppen oder werden als Bungalows umfunktioniert. Hier nur die wirtschaftlichen Aspekte im Auge zu haben, kann nicht der wichtigste

Vorstandsvorsitzender

Mathias Everartz

Postanschrift (Verein)

Mühlendamm 35b
18055 Rostock
www.rostocker-kanu-club.de
e-mail rostockerkanuclub@gmx.de

Bankverbindung

Ostsee Sparkasse Rostock
BIC NOLADE21ROS
IBAN DE90130500000205007554

Punkt einer Machbarkeitsuntersuchung sein. Das diese Schleuse nicht wirtschaftlich betrieben werden kann, ist uns bewusst.

Wir sehen den Bestand der Vereine in unserer Nachbarschaft in Gefahr.

Die Begründung mit dem fehlenden Tourismus hinkt in der Studie. Auf die bisherigen Förderzusagen des Landes und des Bundes zur Unterstützung der Umsetzung des Vorhabens der Inbetriebsetzung wird nicht mal hingewiesen. Der damit mögliche verbleibende reduzierte Eigenanteil von nur 5% der Gesamtanierungssumme durch die Stadt, wird nicht einmal erwähnt. Das begonnene Konzept zur Begehung, Umgestaltung der Ufer Oberwarnow wurde einfach eingestellt?

Der Aspekt gegen eine Sanierung der Schleuse aus Umweltschutzgründen und die Sensibilität des Warnow Abschnittes wegen dem Trinkwassereinzugsgebiet ist falsch. Die Oberwarnow ist mit Motorbooten seit 1980 doch nur die 500m von der Schleuse bis zur Geinitzbrück befahrbar. Falls die Hanse Stadt Rostock diesen Teil der Warnow übernehmen sollte, belassen Sie diesen Zustand einfach so. Damit hätte sich eine Ausbreitung des mit Motor betriebenen Wassertourismus erledigt. Den massiven Zuwachs des Tourismus mit muskelbetriebenen Booten können Sie doch ehe nicht aufhalten oder Sie müssen auch diesen verbieten.

Zu beiden Seiten des Schleusengeländes stinkt es zu unterschiedlichen Tageszeiten. In der Öffentlichkeit wurde zum Beispiel durch die OZ berichtet. Eine funktionierende Schleuse hat bis 2011 regelmäßig zu einem Wasseraustausch beigetragen. Die Zufahrt zur Schleuse auf der Oberwarnow verschlammte zunehmend und verkrautet. Die Fließgeschwindigkeit der Warnow wurde unterbrochen, der Lebensraum der heimischen Tierwelt wird immer weiter zerstört. Wir warten ständig auf das große Fischsterben, ähnlich Oder und andere.

Die beiden Kanuvereine Rostocker Kanu Club e.V. und Kanufreunde Rostocker Greif e.V. trainieren zurzeit ca. 70 Kinder und Jugendliche im Kanu Leistungssport. Für die Absicherung gerade der kleineren Sportler und Anfänger ist ein hoher Traineraufwand nötig. Beide Vereine teilen sich den aufwendigen und teuren Leistungssport. Hier ist eine Schließung der Trainerboote wieder wünschenswert. Es fehlt einfach das Geld, zwei schnelle, sichere Trainerboote anzuschaffen, welche Wellenschlag verhindern und vielleicht in Zukunft umweltschonend mit elektrischem Antrieb betrieben werden.

Sollte trotz unserer Gegenargumente die derzeitige Variante Bestand haben, machen wir folgende Vorschläge für die weitere Nutzung:

- Der Mühlendamm ist eine der Hauptadern für den Verkehr der Hanse Stadt Rostock. Machen Sie der vorbeifahrenden und umsetzenden Bevölkerung sichtbar, was die Schleuse einst für die Region bedeutete und dass es überhaupt mal eine Schleuse war. Vielleicht mit Schautafeln.

Vorstandsvorsitzender

Mathias Everartz

Postanschrift (Verein)

Mühlendamm 35b
18055 Rostock
www.rostocker-kanu-club.de
e-mail rostockerkanuclub@gmx.de

Bankverbindung

Ostsee Sparkasse Rostock
BIC NOLADE21ROS
IBAN DE90130500000205007554

- Stellen Sie die Tore auf. Zeigen Sie, dass die Menschen eigentlich mitten in einem Denkmal stehen.
- Die Parkdauer von drei Stunden ist zu viel. Am Anfang nach der Eröffnung der Umtragestelle, durften Autos die Anlage nur zum Be- und Entladen befahren. In der Hochsaison parken dort Autos kostenlos ohne Bezug zum Wassersport.
- Bauen Sie eine Bootsschleppe wie anfangs erwähnt ein.
- Die Schleuse hat auch unseren Sicherheitskräften, wie Polizei und Feuerwehr den Einsatz auf der Oberwarnow ermöglicht. Dies kann zurzeit nur umständlich über private Zuwegungen erfolgen. Eine Ölverschmutzung in der Vergangenheit zeigte, dass die Rettungskräfte nur über unser Vereinsgelände einsetzen konnten.
- Die Verschlammung beider Seiten muss gegengewirkt. Wenn die Fließgeschwindigkeit verblockt wird, muss gebaggert werden.

Der Einbau eines Erdwalls mit zwei Bootstegen ist sicher billiger als eine sanierte Schleuse. Dafür hätten wir keine Studie gebraucht. Ein Denkmal geht für uns alle verloren, erhalten Sie das maritime Flair und schauen Sie nicht nur auf die Kosten!

Herzliche Grüße

Mathias Everartz

(Vereinsvorstand)



Vorstandsvorsitzender

Mathias Everartz

Postanschrift (Verein)

Mühlendamm 35b
18055 Rostock
www.rostocker-kanu-club.de
e-mail: rostockerkanuclub@gmx.de

Bankverbindung

Ostsee Sparkasse Rostock
BIC: NOLADE21ROS
IBAN: DE90 1305 0000 0205 007554

**- WG Bootsschleusenanlage Rostock - Machbarkeitsuntersuchung, hier
Stellungnahme StALU MM als UWB**

Von: <Lutz.Klingbeil@stalumm.mv-regierung.de>
An: <@rostock.de>
Datum: 13.09.2022 16:52
Betreff: WG Bootsschleusenanlage Rostock - Machbarkeitsuntersuchung, hier Stellungnahme
StALU MM als UWB
CC: <Doerte.Kolbow@stalumm.mv-regierung.de>, <L.Nordmeyer@lm.mv-regierung.de>

Reg. Nr. St/13003/110/154/470/22

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau [REDACTED],

das StALU MM als zuständige Untere Wasserbehörde für die Warnow als Gewässer 1. Ordnung bestätigt das Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung.

Danach stellt die Variante 3 - Verfüllung Schleuse mit Bootsschleppe in der Gesamtschau der ausgewählten Bewertungskriterien die Vorzugslösung dar, welche unter Beachtung der rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen bereits durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes realisiert wurde.

Eine weitergehende detaillierte behördliche Betrachtung der sonstigen Varianten erübrigt sich angesichts der vorliegenden zusammenfassenden Beurteilung innerhalb der Planunterlage, da bereits gutachterlich für alle in der Studie betrachteten relevanten wirtschaftlichen, technischen und rechtlichen Kriterien wesentliche Hindernisse bzw. Bedenken ermittelt wurden, die eine Umsetzung ausschließen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Lutz Klingbeil
Dezernent



Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg
An der Jägerbäk 3 | 18069 Rostock
Telefon [+49 385 588 67442](tel:+4938558867442)
Fax [+49 385 588 67799](tel:+4938558867799)
Persönliches Fax: [+49 3843 777-6038](tel:+4938437776038)
Lutz.Klingbeil@stalumm.mv-regierung.de
www.stalu-mittleres-mecklenburg.de

- AW: Bootsschleusenanlage Rostock - Machbarkeitsuntersuchung

Von: <L.Nordmeyer@lm.mv-regierung.de>
An: <[REDACTED]@rostock.de>
Datum: 14.09.2022 14:27
Betreff: AW: Bootsschleusenanlage Rostock - Machbarkeitsuntersuchung
CC: <B.Michaels@lm.mv-regierung.de>, <R.Bruegge@lm.mv-regierung.de>, <Doerte...

Sehr geehrte Frau [REDACTED],

vielen Dank für die Übersendung der MBS zur Bootsschleusenanlage Rostock.

Der Stellungnahme des StALU MM vom 13.09.2022 (Reg. Nr. St/13003/110/154/470/22) schließe ich mich vollumfänglich an, wonach die Variante 3 – Verfüllung Schleuse mit Bootsschleppe- in der Gesamtschauder der untersuchten Bewertungskriterien die Vorzugslösung darstellt.

Darüber hinaus gebe ich den Hinweis, dass für den Betreiber der Schleuse die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung im Vordergrund stehen sollten. Auch in dieser Kategorie wird die Variante 3 als Vorzugslösung herausgearbeitet. Von besonderer Bedeutung dürften dabei insbesondere die nicht förderfähigen Unterhaltungskosten für den Schleusenbetrieb sein, die gegenüber den Varianten 0-2 weniger als 10 Prozent betragen. Diese Aufwendungen im Zusammenwirken mit den Eigenanteilen an einer möglichen Förderung kann eine bessere touristische Nutzung Schleuse, wie sie mit den Sanierungsvarianten möglich wäre, nicht aufwiegen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
Lothar Nordmeyer



Mecklenburg-Vorpommern
Ministerium für Klimaschutz,
Landwirtschaft, ländliche
Räume und Umwelt

Referatsleiter Hochwasser- und Küstenschutz,
Wasserbau und Wasserverbandsrecht
Paulshöher Weg 1 | 19061 Schwerin
Tel.-Nr.: [+49 385 588-16470](tel:+4938558816470)
E-Mail: L.Nordmeyer@lm.mv-regierung.de
www.regierung-mv.de/Landesregierung/lm
www.facebook.com/landwirtschaftundumwelt.mv/ |
www.instagram.com/landwirtschaft_und_umwelt_mv/

- AW: Bootsschleusenanlage Rostock - Machbarkeitsuntersuchung

Von: "Frank Leiding" <frank.leiding@rrc85.de>
An: " " <@rostock.de>
Datum: 16.09.2022 09:53
Betreff: AW: Bootsschleusenanlage Rostock - Machbarkeitsuntersuchung

Sehr geehrte Frau ,

wir bedanken uns für die Zusendung der Unterlagen und der Möglichkeit, unserer Meinung darzulegen.

In der Machbarkeitsstudie wurden die im wesentlichen denkbaren Optionen untersucht. Der Nutzen und die Kosten der verschiedenen Varianten wurden klar dargestellt. Zu den Bewertungen haben wir keine grundsätzlich abweichenden Auffassungen.

Mit der jetzigen Lösung sind wir als RRC sehr zufrieden. Sie ist unter maßgeblicher Berücksichtigung unserer Anforderungen durch das WSA realisiert worden. Wir können mit allen unseren Bootstypen die Schleuse überwinden. Die immer wieder verbreitete Behauptung, dass die Ruderer nicht mit einem Achter die Schleusenanlage überwinden können, trifft nicht zu. Es ist zwar nicht so komfortabel wie mit Einern, Zweiern oder Vierern aber es geht. Hinzu kommt, dass bezogen auf die Anzahl der Ausfahrten, die Nutzung der Achter selten erfolgt.

Wir konnten die Schleuse von 2011 bis 2021 nicht nutzen. Dies stellte eine gravierende Einschränkung unseres nutzbaren Ruderrevieres und damit unserer Sportmöglichkeiten dar. Der Besuch von anderen Rudervereinen verringerte sich wesentlich, weil unser Ruderrevier an Attraktivität verloren hatte. Die Oberwarnow konnte von uns nur mit Bootstransport nach Kessin genutzt werden. Da die Boote auf- und abgeriggert werden mussten, war das für Tagesfahrten sehr aufwendig.

Die jetzige Lösung kann von uns, von einigen Tagen im Jahr mit sehr hohem Wassertand abgesehen, ganzjährig genutzt werden. Eine Bootsschleppe ist für die von uns genutzten Boote nicht notwendig. Die Umsetzung der Varianten 0, 1, und 2 verursachen erhebliche Kosten. Wobei die angeführten Kosten bei einer Realisierung in einigen Jahren vermutlich noch weiter steigen werden. Hinzu kommt, dass wenn diese Varianten umgesetzt werden, wir die Schleuse während der mehrjährigen Bauzeit nicht überwinden können! Die jetzige Lösung ist „simpel“ und wurde sehr solide umgesetzt. Auch das Thema Beschädigungen durch Vandalismus wurde vom WSA berücksichtigt. Die anderen Varianten benötigen alle Technik die ausfallen bzw. mutwillig beschädigt werden kann. Das hat zur Folge, dass das Schleusenbecken bis zur Reparatur nicht mehr durchfahren werden kann.

Die jetzige Lösung wird insbesondere in den Sommermonaten in erheblichem Umfang von vielen Wassersportlern intensiv genutzt. Das Umsetzen insbesondere von SUP Boards und Paddelbooten ist komfortabel, sicher (!) und dauert nur wenige Minuten.

Fazit:

Wir sind mit der jetzigen Lösung sehr zufrieden und würden uns freuen, wenn diese erhalten bleibt. Die Umsetzung der Varianten 0-2 führen wieder zu einer mehrjährigen Sperrung an der wir kein Interesse haben. Bei zukünftigen Entscheidungen sollten die erheblichen Mehrkosten für die Umsetzung dieser Varianten und den geringen zusätzlichen Nutzen für den Wassersport und den Tourismus berücksichtigt werden. Wie der Untersuchung zu entnehmen ist, wird sich an dem Verbot des

Befahrens der Oberwarnow ab Geinitz Brücke (750m von der Schleuse entfernt) stromauf für motorgetriebenen Boote demnächst nichts ändern. Der zusätzliche Nutzen durch eine neue Schleuse, die dann auch Motorboote nutzen können, ist demzufolge marginal.

Mit freundlichen Grüßen

Frank Leiding

+49 (381) 4444 2710 (Telefon tagsüber)

frank.leiding@rrc85.de

www.rrc85.de

Rostocker Ruder-Club von 1885 e.V.

Wellenweg 1, 18147 Rostock

Registergericht Rostock VR 0043

Vorstand: 1. Vorsitzender: Falk Zachau, 2. Vorsitzender Ronald Förster, Schatzmeister: Frank Leiding

- WarnowSchleuse

Von: Christian Lossmann <christian.lossmann@lrv-mvp.de>
An: " " @rostock.de" < " @rostock.de>
Datum: 16.09.2022 11:16
Betreff: WarnowSchleuse

Sehr geehrte Frau ,

wir bedanken uns für die Einbeziehung des Landesruderverbandes im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Für die Rudersportler ist die jetzige Lösung, die im Wesentlichen mit der Variante 3 aus der Untersuchung identisch ist, die bevorzugte Variante. Zu den technischen Details der Bewertungen der Varianten möchten wir uns nicht äußern. Für uns steht die Möglichkeit im Vordergrund, mit unseren Booten ohne großen Aufwand von der Ober- in die Unterwarnow bzw. umgekehrt zu kommen.

Mit den in unserem Bundesland vorhandenen Bootstypen kann die Umtragemöglichkeit problemlos genutzt werden. Im Vorfeld der Realisierung hatte das WSA unsere Anforderungen abgefragt und sie weitestgehend berücksichtigt. Die Schwimmstege sind auf die Spezifikationen unserer Ruderboote abgestimmt und für uns bequem und auch bei Regenwetter sicher nutzbar.

Nachdem die Schleuse 10 Jahre gesperrt war, können insbesondere unsere Rostocker Rudervereine wieder ihr ursprüngliches Ruderrevier nutzen. Die Warnow an sich wird auch nicht unwesentliche für das Wanderrudern von anderen Vereinen aus M/V bzw. bundesweit genutzt. Der Wassersporttourismus mit Muskelkraft betriebenen Sportgeräten nimmt seit Jahren zu und damit auch dessen wirtschaftliche und gesundheitspolitische Bedeutung. Wassersportreviere für den Rudersport sind attraktiver, wenn die Sportler in mehrere Richtungen fahren können. Dies ist auch hilfreich, wenn auf Grund von Windstärke und Windrichtung Gewässer nicht befahren werden können. Der naturnahe Bereich von der Schleuse bis Bützow ist insbesondere Ruderkameraden aus anderen Orten sehr attraktiv.

Die Notwendigkeit eine der Varianten 0-2 umzusetzen erschließt sich uns nicht. Durch das nahe gelegene Naturschutzgebiet ist eine Nutzung für Motorboote nicht möglich. Nach den Berichten unserer Vereine und unseren Beobachtungen vor Ort wird die jetzige Steganlage von vielen Wassersportlern verschiedener Sportarten intensiv genutzt. Es handelt sich für unsere Sportart um eine sehr gut geplante und realisierte Lösung. Die ganzjährige Nutzungsmöglichkeit ist positiv hervorzuheben.

Eine evtl. Realisierung der Varianten 0-2 führt zu keiner signifikanten Verbesserung für den Rudersport. Es ist davon auszugehen, dass während der mehrjährigen Bauzeit der Schleusenbereich für uns wieder nicht nutzbar ist, mit negativen Folgen für den Wassersport.

Mit freundlichen Grüßen

Christian Loßmann
(Präsident Landesruderverband MV)



Mecklenburg-Vorpommern
Ministerium für Wirtschaft,
Infrastruktur, Tourismus
und Arbeit

Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit
Mecklenburg-Vorpommern, 19048 Schwerin

Hafen- und Seemannsamt Rostock
z.Hd. Hrn. Falk Zachau
Ost-West-Straße 8
18147 Rostock

Bearbeiter: Herr Grimmnitz

Telefon: 0385 / 588 15605

AZ: V-624-00000-2019/068-001

Email: michael.grimmnitz@em.mv-regie-
rung.de

Schwerin, 15. September 2022

- Übersendung ausschl. per E-Mail -

Bootsschleusenanlage Rostock am Mühlendamm – Machbarkeitsuntersuchung (Stand: 25.05.2022)

Sehr geehrter Herr Zachau,

unter Bezugnahme auf Ihr Schreiben vom 14. Juli 2022 nebst Machbarkeitsstudie zur Bootsschleusenanlage Rostock am Mühlendamm (Stand: 25.05.2022) nehme ich für das Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit wie folgt Stellung:

Ich möchte darauf hinweisen, dass die betreffende Machbarkeitsuntersuchung eine Vielzahl rechtlicher und sonstiger Aspekte anspricht (etwa Umwelt- und Naturschutzrecht, Hochwasser- und Trinkwasserschutz, Denkmalschutz u.a.m.), die wiederum unterschiedliche Behörden auf Landes- und kommunaler Ebene berühren. Eine Bewertung der vorgenommenen unterschiedlichen Variantenbetrachtungen mit dem Ziel für Hansestadt Rostock eine vollkommene (ideale) wasserbauliche Ausbauvariante des Bauwerkes zu eruieren bzw. festzulegen, obliegt nicht dem Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit. Vielmehr sehe ich die Fachexpertise für Mühlendamm-Bauwerk und dazugehörigem Gewässerabschnitt beim Staatlichen Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg verortet.

Sollte sich die Rostocker Bürgerschaft entschließen, eine der aufgezeigten Varianten weiterzuverfolgen, wird sich das Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit selbstverständlich an dem anschließenden Klärungs- und Abstimmungsprozess – soweit erforderlich - beteiligen.

Abschließend möchte ich bereits heute darüber informieren, dass nach Auskunft der zuständigen Förderabteilung unseres Hauses eine Förderung des Landes nur bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen denkbar wäre. Zudem ist aufgrund der aktuellen Mittellage gegenwärtig keine Förderung absehbar.

Allgemeine Datenschutzinformationen:

Der Kontakt mit dem Ministerium ist mit einer Speicherung und Verarbeitung der von Ihnen ggf. mitgeteilten persönlichen Daten verbunden (Rechtsgrundlage: Art 6 (1) e DSGVO i.V.m. § 4 DSG-MV).

Weitere Informationen zu Ihren Datenschutzrechten finden Sie unter www.regierung-mv.de/datenschutz/.

Hausanschrift:
Johannes-Stelling-Straße 14
19053 Schwerin

Postanschrift:
19048 Schwerin

Telefon: 0385 / 588-0
Telefax: 0385 / 588 – 5045
poststelle@wm.mv-regierung.de
www.wm.mv-regierung.de

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

gez. Michael Grimnitz

- Bootsschleusenanlage Rostock - Machbarkeitsuntersuchung

Von: <toeb@lung.mv-regierung.de>
An: <[REDACTED]@rostock.de>
Datum: 11.10.2022 14:44
Betreff: Bootsschleusenanlage Rostock - Machbarkeitsuntersuchung

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Beteiligung an o. g. Vorhaben.

Das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V gibt zu den eingereichten Unterlagen vom 10.10.2022 keine Stellungnahme ab.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Hogh-Lehner



Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie
Goldberger Str. 12 b | 18273 Güstrow
Telefon [+49 3843 777 193](tel:+493843777193)
toeb@lung.mv-regierung.de
www.lung.mv-regierung.de

Allgemeine Datenschutzinformation:

Der telefonische, schriftliche oder elektronische Kontakt mit dem Ministerium für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern ist mit der Speicherung und Verarbeitung der von Ihnen ggf. mitgeteilten persönlichen Daten verbunden. Rechtsgrundlage hierfür ist Art. 6 Absatz 1 Buchstabe e der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) der Europäischen Union in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Landesdatenschutzgesetz

Bootsschleusenanlage Rostock am Mühlendamm

Nr.	Beteiligte Stelle	Belange / Einwände	Hinweise Aufsteller
1	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ostsee (WSA)	<p>In der Machbarkeitsuntersuchung wurden verschiedene Varianten hinsichtlich ihrer technischen Machbar- und Durchführbarkeit untersucht und im Hinblick auf ihre Auswirkungen bewertet. Die Variante 3 - Verfüllung mit Bootsschlepe - wird als das effizienteste Projektziel empfohlen.</p> <p><i>Hinweise zur Thematik "Gewässerübernahme":</i> Unabhängig von der Vorzugsvariante ist mit der möglichen Übernahme der Schleuse auch eine anteilige Gewässerübernahme verbunden. Mit der Teilung des Schleusenkanals durch die Schleusengrundfläche ist der Schleusenkanal als Teil der Hauptstrecke der Binnenwasserstraße Warnow in Gänze für die WSV entbehrlich. Vor diesem Hintergrund sollte nach gegenwärtiger Auffassung mindestens der Schleusenkanal im Ober- und Unterlauf auf das Land M-V bzw. die Hansestadt Rostock übergehen. Mit dem Bestandswechsel ist dieser Schleusenkanal keine Bundeswasserstraße mehr und weitere Genehmigungen für Maßnahmen an der Schleuse richten sich künftig nach wasserrechtlichen Vorschriften.</p>	<p>entfällt</p> <p>Diese Hinweise wurden zur Kenntnis genommen und bei der abschließenden Überarbeitung der Machbarkeitsuntersuchung (Stand: 25.05.2022) berücksichtigt.</p>
2	Wasser- und Bodenverband "Untere Warnow-Küste"	<p>keine <i>Anmerkung:</i> Im Plangebiet befinden sich keine Gewässer II. Ordnung oder Anlagen des WBV.</p>	entfällt
3	Amt für Umwelt und Klimaschutz (73)	<p>Die Umweltbelange "Trinkwasser- und Hochwasserschutz" sind in der Variantenbetrachtung richtig dargestellt und bewertet. Der Variante III kann aus Sicht des Amtes 73 zugestimmt werden.</p>	entfällt
4	Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH (RGS)	<p>keine <i>Anmerkung:</i> Die Schleuse liegt außerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches. <i>Hinweis:</i> Bevorzugung der Nordseite des Mühlendamms für den Hochwasserschutz.</p>	<p>entfällt</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Hochwasserschutzmaßnahmen auf der nördlichen Seite wären bei einem Gesamtkonzept für den Hochwasserschutz am Mühlendamm zu berücksichtigen.</p>
5	ORC Rostock v. 1956 e.V. (ORC-Büro)	<p>keine <i>Anmerkung:</i> Sehen in der Untersuchung eine gute Grundlage für die in der Sache zu treffenden Entscheidung.</p>	entfällt
6	Landtag Mecklenburg-Vorpommern	entfällt	entfällt
7	Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen (67)	<p>Beurteilt wird ausschließlich die Ausführung der Schleusenanlage. Für alle Varianten erfolgte in der Machbarkeitsuntersuchung eine Bewertung unter technischen, umweltfachlichen, denkmalpflegerischen und wirtschaftlichen Aspekten. Die Variante 3 ist seitens Amt 67 aus naturschutzfachlicher Sicht die Vorzugsvariante, die nächstfolgende wäre Variante 0. Für Variante 3 kann eine naturschutzrechtliche Genehmigung in Aussicht gestellt werden.</p> <p><i>Hinweise für die Errichtung von Vorhäfen im Ober- und Unterwasser</i> - naturschutzrechtlich genehmigungspflichtiger Eingriff nach § 14 BNatSchG - Prüfung rechtlich gebotene, vorrangige Vermeidbarkeit des Eingriffs gemäß § 13 BNatSchG - vermeidbare Eingriffe sind unzulässig nach § 15 BNatSchG</p>	<p>entfällt</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

Bootsschleusenanlage Rostock am Mühlendammm

Nr.	Beteiligte Stelle	Belange / Einwände	Hinweise Aufsteller
		<p><u>Hinweise für die Errichtung baulicher Anlagen nördlich der Mühlendammmbrücke</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Lage im Landschaftsschutzgebiet "Carbäkniebung" - gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 3 Schutzgebietsverordnung vom 22.11.2012 ist die Errichtung baulicher Anlagen verboten - bedarf einer Befreiung im Sinne § 67 BNatSchG, Alternativenprüfung zwecks Vermeidung - Alternative (Vermeidbarkeit des Eingriffs) wäre mit Variante 3 gegeben, damit wären die anderen Varianten naturschutzrechtlich unzulässig <p><u>Hinweis zur ökologischen Durchgängigkeit</u></p> <p>Bei Variante 3 ist keine ökologische Durchgängigkeit des Gewässers vorhanden. Durch das vorhandene unterschlächtige Wehr im anderen Warnowarm, welches einen Fischzug in der Warnow ermöglicht, wird dies relativiert. Ebenfalls gibt es den Mühlenumfluter, der auch durchgängig ist. Die Schleusenkommer der Varianten 0, 1 und 2 gewährleistet eine Durchgängigkeit der Warnow nur bei Schleusenbetrieb, der aber nur bei vorhandenen Nutzungen (nur zeitweise und saisonal) stattfindet. Die für Fische relevante Lockströmung ist dauerhaft im anderen Warnowarm existent.</p> <p><u>Hinweise für eine Genehmigungsplanung</u></p> <p>Für die Varianten 0, 1 und 2 wären naturschutzrechtliche Gutachten vorzulegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Natura 2000 – Gutachten nach § 34 BNatSchG, - Landschaftspflegerischer Begleitplan nach § 15 ff BNatSchG, - Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag nach § 44 f. BNatSchG <p>Für die direkten Belange der Bootsschleuse gäbe es für die Variante 3 geringeren Gutachtenbedarf als bei Varianten 0, 1 und 2.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Betrachten der artenschutzrechtlichen Belange (Fischotter, Biber, Neunaugen) und Belange der südlich gelegenen Natura 2000-Gebiete - Prüfen für Errichtung baulicher Anlagen, ob diese baugenehmigungspflichtig sind 	
8	Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen (45)	keine Variante 0 und 3 werden seitens Amt 45 befürwortet , da die Denkmalsubstanz weitestgehend erhalten wird.	entfällt
9	Mühlendammschleuse e.V.	Der Verein bemängelt den Anteil seiner Beteiligung an der Machbarkeitsuntersuchung und die zeitgleiche Verteilung an die Bürgerschaftsmitglieder und an die Presse ohne seine Stellungnahme. Des Weiteren sieht der Verein die Willensbekundung der Petition "Rettet die Schleuse" mit der Studie mit Füßen getreten. Wesentliche Eckpunkte bei der Studie blieben unberücksichtigt, Aussagen in der Zusammenfassung der Studie seien im Wesentlichen falsch.	Die Aufgabenstellung für das Planungskonzept mit Einzelheiten der vier zu untersuchenden Varianten und die vorgesehenen Untersuchungs- und Bewertungskriterien wurden mit dem Mühlendammschleuse e.V. (Verein) im Rahmen der Grundlagenermittlung und Voruntersuchung abgestimmt. Seine Hinweise und Vorschläge wurden bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt. Der Verein wurde so in einer frühen Planungsphase beteiligt. Die Erarbeitung der Machbarkeitsuntersuchung erfolgte dann durch die fachliche Expertise des Aufstellers. Die Ergebnisse wurden durch den Aufsteller vorgelegt. 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. Der Versand erfolgte ebenfalls an die Bürgerschaftspräsidentin zu deren Kenntnisnahme.
	Umwelt und Natur	<p><u>Aussage:</u></p> <p>Ein schädlicher Einfluss der Öffnung der MDS wird hier nur einseitig auf den Wassertourismus abgestellt. Die dauerhafte Sperrung des Flusslaufes stellt für die Umwelt einen viel gravierenderen schädlicheren Faktor dar (Versandung, Altlasten in der Oberwarnow, fehlende Fließgeschwindigkeit, fehlende Fischwanderungen aufgrund eingeschränkter Durchlassfähigkeit etc.).</p>	Eine Schleuse würde die Fließgeschwindigkeit im Schleusenkanal nicht signifikant erhöhen. Das Problem der Versandung würde auch bei einem funktionierenden Schleusenbauwerk weiter bestehen.

Bootsschleusenanlage Rostock am Mühlendamm

Nr.	Beteiligte Stelle	Belange / Einwände	Hinweise Aufsteller
		Der Verein weist bereits in den Vorbemerkungen auf das Fischsterben im August 2022 in der Oder hin.	Auch stellt eine funktionierende Schleuse keine ökologische Durchgängigkeit her. Der geringfügige Vorteil der Varianten 0, 1 und 2 gegenüber Variante 3 wurde angemessen bewertet. Hier liegen keine vergleichbaren Sachverhalte vor. Die Aussagen passen nicht auf den Ausgangssachverhalt.
	Hochwasser- und Trinkwasserschutz	<p><i>Aussage:</i> Das Argument Hochwasser- und Trinkwasserschutz wird nach dem Hochwasser am 02.01.2019 zur Ablehnung jeglichen Schleusenbetriebes herangezogen.</p> <p>Europäischen Vorgaben zur Umstellung der Trinkwassergewinnung auf Grundwasser finden keine Erwähnung und Betrachtung.</p>	Nein, alle Varianten gewährleisten den Hochwasserschutz. Variante 3 bietet zusätzlich einen höheren Trinkwasserschutz, da der Zustrom durch Touristen in Grenzen gehalten wird, und mögliche Verschmutzungen durch Havarien besser vermieden werden können. Gemäß Antwort des Warnow-Wasser- und Abwasserverbandes (WWAV) vom 30.04.2021 bewegen sich die verbandseitigen Planungen zur Umstellung der Trinkwasserversorgung auf Grundwasser noch in einem sehr frühen konzeptionellen Stadium mit einem langfristigen Ausblick von mindestens 15 bis 20 Jahren. Solange der WWAV keine gleichwertige, alternative Rohwasserquelle erschlossen hat, sei davon auszugehen, dass die bekannten Restriktionen des Trinkwasserschutzes auf und an der Oberwarnow Bestand haben werden.
	Denkmalschutz	<p><i>Aussage:</i> Die Schlussfolgerung zur Denkmalsbewertung ist nach Auffassung des Vereins falsch. Eine gleiche Bewertung der Variante 3 (Zugeschüttet, Schleusenfragmente) und der Variante 0 (Funktion, Erhalt historischer Bausubstanz) wird in Frage gestellt.</p> <p>Der bester Substanzerhalt und die Verdeutlichung einer Schleuse kann nur durch eine funktionsfähige Schleuse dargestellt.</p>	Die Variante 0, aber auch die Varianten 1 und 2 erfordern durch die Teilerneuerung einen größeren Substanzverlust als bei Variante 3, die im Übrigen auch nur im mittleren Bereich zugeschüttet ist. In den Variante 0, 1 und 2 ist der Substanzverlust höher. Daher ist die Bewertung hier schlechter. In den Varianten 0, 1 und 2 ist die Authentizität höher. Daher ist die Bewertung hier auch besser.
	Art und Auswirkung der touristischen Nutzung	<p><i>Aussage:</i> Auch hier wieder eine einseitig lastende Aussage, dass nur landseitige Touristen davon profitieren. Ganze Wassersportlergruppen werden wieder komplett in der Studie ausgegrenzt.</p>	Der wasserseitige Tourismus verträgt sich nicht mit den Schutzziele des FFH-Lebensraumtyps 3260. Gäbe es diesen Tatbestand nicht, ist das Revier zwischen Schleuse, Geinitzbrücke und Mühlendammwehr auch aus touristischer Sicht für motorbetriebene Boote zu klein. Die Ausgrenzung möglicher Wassersportlergruppen wäre im Einzelnen noch einmal zu prüfen.
	Betrieb und Unterhaltung	<p><i>Aussage:</i> Die Betriebskosten sind zwar bei den Varianten 0 bis 2 höher als bei der Variante 3 ausgewiesen, aber die Kosten einer auch bei Variante 3 notwendigen regelmäßige Bauwerksinspektion wurden nicht in die Bewertung einbezogen?</p>	Wie auch in den Varianten 0, 1 und 2 wurden die zusätzlich entstehenden Kosten für eine Bauwerksprüfung nicht mit einbezogen und in der Kostenabschätzung ausgewiesen. Daher ist die Vergleichbarkeit gewahrt.
	Realisierungszeitraum	<p><i>Aussage:</i> Seit dem 01.11.2011 wird auf die Wiedereröffnung der Schleuse gewartet, da kommt es auf 2 Jahre Planung und Realisierung nicht mehr an.</p>	Der Realisierungszeitraum für die Varianten 0, 1 und 2 wurde mit ca. 5 Jahren abgeschätzt. Der Ansatz von 2 Jahre ist unrealistisch.

Bootsschleusenanlage Rostock am Mühlendamm

Nr.	Beteiligte Stelle	Belange / Einwände	Hinweise Aufsteller
	<p data-bbox="335 667 626 695">Technische Machbarkeit</p> <p data-bbox="768 667 2000 884"> <i>Aussage:</i> Es liegt in der Natur der Sache, dass wenn ein Fluss abgeschnitten wird, sich vor der Staustufe um das Wehr alle Sedimente ablagern, insbesondere auch im Zufahrtskanal zur Schleuse. Für die regelmäßige Unterhaltung des Wasserweges (Entfernung der Sedimentablagerungen) ist zu sorgen und um die Belange des Flusses ist sich verantwortlich zu kümmern (Beseitigung von Altlasten / Totholz, Fischwanderung der Kleinfische ermöglichen). </p> <p data-bbox="335 1266 626 1293">Rechtliche Machbarkeit</p> <p data-bbox="768 1266 2000 1388"> <i>Aussage:</i> Die Machbarkeit wurde nicht beleuchtet und abgeklärt. Ergebnisse der Beratungen zwischen Bund, Land und Stadt wurden nicht veröffentlicht. Diese Abstimmungen sind aber notwendig. </p> <p data-bbox="335 1560 626 1587">Wirtschaftliche Machbarkeit</p> <p data-bbox="768 1560 2000 1682"> <i>Aussage:</i> Ergebnisse und Schlussfolgerungen der Studie wurden oberflächlich betrachtet und nicht belegt. Es wurden bisherige Zusagen, z.B. der Landesregierung, nicht im Interesse der Umsetzung zur Erhaltung des technischen Denkmals nochmals eingeholt. Es erfolgt kein Hinweis auf die Förderzusagen des Landes und des Bundes. </p> <p data-bbox="335 1906 626 1934">Genehmigungsrisiken</p> <p data-bbox="768 1906 1270 1934">Es gibt immer Risiken und auch Hindernisse.</p>	<p data-bbox="1270 352 2050 380">Der Verein sieht Verhinderungen und Verzögerungen der Sanierung beim Bund, Land und Stadt.</p> <p data-bbox="1270 1104 2050 1131">Der Verein führt aus, dass es keine baulich gestalteten Vorhäfen im Ober- und Unterwasser gibt.</p>	<p data-bbox="2050 352 2867 653">Die Schleuse befindet sich im Eigentum des Bundes. Der Bund ist somit für ihre Unterhaltung zuständig. Eine Sanierung kann nicht durch Land oder Stadt erfolgen. Es bedarf einer Übertragung und Umwidmung der Schleuse und erforderlicher Abschnitte der BinWaStr Warnow über das Land an die Stadt. Dafür wird eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land und ihren miteinander korrespondierenden Willenserklärungen benötigt. Hierfür sind Abstimmungen zwischen Bund, Land und Stadt erforderlich.</p> <p data-bbox="2050 705 2867 758">Richtig, daher ist eine Schleuse als Kanalquerung hinsichtlich der Sedimentationsvorgänge mit einer Dammschüttung nahezu identisch.</p> <p data-bbox="2050 800 2867 1094">Wasserbauliche Unterhaltungsmaßnahmen stellen eine Hauptgefährdung für den FFH-Lebensraumtyp 3260 dar. Daher sind immer ökologisch orientierte und schonende bzw. eingeschränkte Unterhaltungsmaßnahmen erforderlich. Nach Die technische Machbarkeit umfasst nicht nur die erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen. Insbesondere bei den Varianten 0, 1 und 2 beinhaltet sie anspruchsvolle ingenieurtechnische Aufgaben sowie Anforderungen an technische Verfahren und Vorgehensweisen für die und bei der Bauausführung (Baugrubensicherung und Tiefgründung mit Unterwasserbetonsohle).</p> <p data-bbox="2050 1104 2867 1251">Die Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen (RiGeW) sieht für Bootsschleppen keine Vorhäfen vor. Die Variante 3 (Bootsschleppe) besteht gemäß RiGeW aus den Einsetzstellen (Rampen) mit Anlegestellen im Ober- und Unterwasser und dem Verbindungsweg.</p> <p data-bbox="2050 1272 2867 1535">In der Machbarkeitsuntersuchung werden Lösungsansätze für das Projekt hinsichtlich dessen rechtlichen Durchführbarkeit analysiert. Die Besonderheiten, welche sich durch die Schleuse als Bestandseigentums des Bundes ergeben, werden betrachtet und dargelegt. Seit dem Schreiben des Oberbürgermeisters an den parlamentarischen Staatssekretär beim BMVI vom 10.10.2019 ruhen die Verhandlungen für eine Übertragung von Wasserflächen der Bundeswasserstraßen.</p> <p data-bbox="2050 1587 2867 1892">Bisherige Förderzusagen des Landes sind dem Aufsteller nicht bekannt. Mit Datum vom 15.09.2022 liegt aktuell eine Stellungnahme des Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit (TÖB 17) diesbezüglich vor: "Abschließend möchte ich bereits heute darüber informieren, dass nach Auskunft der zuständigen Förderabteilung unseres Hauses eine Förderung des Landes nur bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen denkbar wäre. Zudem ist aufgrund der aktuellen Mittellage gegenwärtig keine Förderung absehbar."</p> <p data-bbox="2050 1902 2867 1992">Risiken hinsichtlich der Durchführbarkeit sind zu identifizieren und Erfolgsaussichten abzuschätzen. Der Aufsteller empfiehlt aufgrund der Komplexität ggf. ein gesondertes Rechtsgutachten.</p>

Bootsschleusenanlage Rostock am Mühlendamm

Nr.	Beteiligte Stelle	Belange / Einwände	Hinweise Aufsteller
	Finanzierung/Baukosten	<p><i>Aussage:</i> Statt das Risiko der möglichen nicht förderfähigen Einstufung durch das Land zu bewerten, könnte man in der Studie auch den Mehrwert für die ortsansässigen Rostocker betrachten.</p> <p>Durch den Verein wurde für Fördermittelzusagen auf Bundes- und Landesebene gekämpft, in der Studie besteht jetzt ein Risiko und wird einfach ausgeblendet.</p>	<p>Der Schutz von Umwelt und Natur wird durch nationales und europäisches Recht vor den Mehrwert für ortsansässige Bürger gestellt.</p> <p>Die Kostenübernahme mit 50 % gemäß aktuellem Bundeshaushaltsplan wurde bei der Abschätzung der Finanzierung aus Eigenmitteln der Stadt in Ansatz gebracht.</p> <p>Eine Rechtsgrundlage für die Vergabe / Gewährung einer Zuwendung durch das Land gibt es nicht. Eine Förderzusage durch das Land setzt eine positive Bewertung der Förderwürdigkeit des Vorhabens durch das Land auf Antragstellung voraus.</p> <p>Siehe Ausführungen bei der Wirtschaftlichen Machbarkeit.</p>
	Nutzbarkeit	Bei guten Willen kann man die Schleuse bis 2050 nutzen.	Die Auswirkungen des Klimawandels finden in der Machbarkeitsuntersuchung Berücksichtigung durch die prognostizierten Wasserständen im Ober- und Unterwasser.
	Haushaltsmittelbedarfsabschätzung	<p><i>Aussage:</i> Bei der "Vorzugsvariante 3" wurden vielfach falsche Ansätze (u. a. Kosten, Fördermittel des Landes, Bewertungen Nutzbarkeit) getätigt.</p> <p>Aber unter Betrachtung aller Aspekte und der nicht immer vordergründig zu bewertenden Finanzen sollte die Entscheidung eindeutig zugunsten einer funktionstüchtigen Schleuse mit einem touristischen Umfeld ausfallen.</p>	<p>Falsche Ansätze werden durch den Aufsteller nicht gesehen.</p> <p>Einzelne Bewertungen wären im Einzelfall zu prüfen.</p> <p>Bei der Planung und Umsetzung finanzwirksamer Maßnahmen sind die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gemäß § 7 LHO zu beachten. Auch sind angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen.</p>
10	Tiefbauamt (66)	<p>Das Amt 66 ist durch das im unmittelbaren Umfeld befindliche Bauwerk Nr. 109 "Schleusenbrücke" betroffen.</p> <p><i>Hinweis:</i> Generell ist die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Schleusenbrücke zu gewährleisten.</p> <p>Die Betrachtung, Prüfung und Bewertung der Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Verkehrstauglichkeit der Brücke ist unerlässlich.</p> <p>Ständige Zuwegungsmöglichkeiten zu den Unterbauten der Brücke sind einzuplanen und vorzusehen.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei einer Umbaumaßnahme sowie für die spätere Unterhaltung der Schleuse und des Schleusenumfeldes ist ein Gutachten zur Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Verkehrssicherheit des vorhandenen Brückenbauwerkes 109 „Schleusenbrücke“ zu erstellen.</p> <p>Die Zuwegung zu den Brückenunterbauten ist sicherzustellen.</p> <p>Dies ist dann im Zuge weiterer Planungen zu berücksichtigen.</p>
11	Rostocker Kanu Club e.V.	<p>Der Kanu-Club steht in einem Zwiespalt zu einer manuell oder automatisch betriebenen Schleusenanlage und der vorhandenen Umsatzstelle.</p> <p>Eine funktionierende Schleuse wäre die beste Lösung für alle Formen von Sportbooten.</p> <p><i>Anmerkung:</i> Dem Kanuten, mit seinem Ein-, Zweisitzer-Boot, ist das zeitlich unbegrenzte Umsetzen in der jetzigen Form völlig ausreichend. Zur Umsetzung schwerer, langer Kanus, Ruderboote mit mehr als 2 Sitzplätzen fehlt es aber eine auf Schienen geführte Lore, Wagen.</p> <p>Im Weiteren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nicht vordergründig nur wirtschaftliche Aspekte und Kosten sehen, sondern Erhalt eines Denkmals und maritimen Flairs - Ein nicht wirtschaftlicher Betrieb der Schleuse ist dem Kanu-Club bewusst. - Hinweise auf Fördermittelzusagen des Landes und des Bundes fehlen 	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahmen des Rostocker Ruder-Clubs von 1885 e.V. (TÖB 15) und des Landes-Ruderverbands M-V (TÖB 16) sind anderslautend. Hier ist man mit der jetzigen Lösung sehr zufrieden und die jetzige Lösung ist die bevorzugte Variante.</p> <p>Es wäre zu prüfen, inwieweit die Bootsschleppe ggf. zusätzlich mit einer Gleisanlage und Transportwagen ausgestattet werden könnte, ohne das Einsetzen der mobilen Hochwasserschutzwand zu beeinträchtigen.</p> <p>Siehe bei TÖB 9 [Haushaltsmittelbedarfsabschätzung].</p>

Bootsschleusenanlage Rostock am Mühlendamm

Nr.	Beteiligte Stelle	Belange / Einwände	Hinweise Aufsteller
12	StALU MM Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg	<p><i>Hinweise:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - zu beiden Seiten des Schleusengeländes stinkt es, durch Schleusenbetrieb regelmäßiger Wasseraustausch - Zufahrt Schleuse verschlammte zunehmend und verkrautet - Fließgeschwindigkeit der Warnow wurde unterbrochen - Lebensraum heimischer Tierwelt wird zerstört - warten aufs Fischsterben, ähnlich Oder <p><i>Vorschläge für die weitere Nutzung des derzeitigen Bestandes:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufstellen von Schautafeln (u.a. Bedeutung der Schleuse, Bauwerk Schleuse) - Aufstellen der Tore - Angaben zur Parkdauer - Einbau Bootsschleppe - Zugänglichkeit für Einsätze auf der Oberwarnow (Polizei, Feuerwehr) - Baggerungen, um Verschlammung beider Seiten entgegenzuwirken <p>Die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung werden seitens des StALU MM bestätigt. Die Variante 3 stellt in der Gesamtschau der ausgewählten Bewertungskriterien die Vorzugslösung dar, welche unter Beachtung der rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen bereits durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes realisiert wurde.</p> <p><i>Anmerkung:</i> Eine weitergehende detaillierte behördliche Betrachtung der sonstigen Varianten erübrigt sich angesichts der vorliegenden zusammenfassenden Beurteilung innerhalb der Planunterlage, da bereits gutachterlich für alle in der Studie betrachteten relevanten wirtschaftlichen, technischen und rechtlichen Kriterien wesentliche Hindernisse bzw. Bedenken ermittelt wurden, die eine Umsetzung ausschließen.</p>	Schon nach der Peilung 2011 konnte die Verschlammung und Verkrautung festgestellt werden. Auch eine Schleuse würde die Fließgeschwindigkeit signifikant reduzieren, da sie meistens geschlossen ist.
13	Eigenbetrieb Tourismuszentrale Rostock und Warnemünde (87)	<p>keine</p> <p><i>Anmerkung:</i> Die Variante 3 ermöglicht einen ausschließlich landseitigen touristischen Nutzen, die den größtmöglichen Umwelt- und Naturschutz gestattet. Im Sinne eines sanften Tourismus kann seitens des Amtes 87 dies ebenfalls befürwortet werden.</p> <p><i>Hinweis:</i> Die Mühlendamm Schleuse fügt sich in ein maritimes technisches Bauwerk gut in das touristische Profil der Hanse- und Universitätsstadt ein und ließe sich entsprechend in die Vermarktung integrieren.</p>	Dies wird zur Kenntnis genommen.
14	LM-MV Ministerium für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern	<p>Der Stellungnahme des StALU MM vom 13.09.2022 (Re. Nr. St/13003/110/154/470/22) wird sich vollumfänglich angeschlossen.</p> <p>Variante 3 stellt in der Gesamtschau der untersuchten Bewertungskriterien die Vorzugsvariante dar.</p> <p><i>Hinweis:</i> Für den Betreiber der Schleuse sollten die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung im Vordergrund stehen. Auch in dieser Kategorie wird die Variante 3 als Vorzugsvariante herausgearbeitet. Von besonderer Bedeutung dürfte sein, dass Unterhaltungskosten für den Schleusenbetrieb nicht förderfähig sind. Der Anteil bei Variante 3 beträgt gegenüber den Varianten 0 , 1 und 2 weniger als 10 %.</p> <p>Schlussfolgerung des LM-MV: Die Aufwendungen für die nichtförderfähigen Unterhaltungskosten im Zusammenwirken mit den Eigenanteilen an einer möglichen Förderung kann eine bessere touristische Nutzung Schleuse, wie sie mit den Sanierungsvarianten möglich wäre, nicht aufwiegen.</p>	Dies wird zur Kenntnis genommen.
15	Rostocker Ruder-Club von 1885 e.V.	<p>keine</p> <p>Der Rostocker Ruder-Club ist mit der jetzigen Lösung sehr zufrieden.</p>	

Bootsschleusenanlage Rostock am Mühlendamm

Nr.	Beteiligte Stelle	Belange / Einwände	Hinweise Aufsteller
		<p><i>Hinweis</i> Die Überwindung der Bootsschlepe ist mit allen Bootstypen (Einer, Zweier, Vierer, Achter) des Vereins möglich. Beim Achter nicht so komfortabel, Ausfahrten sind hier aber seltener. Die jetzige Lösung auch mit den berücksichtigten Anforderungen des Clubs, wird in den Sommermonaten von vielen Wassersportlern intensiv genutzt. Umsetzen insbesondere von SUP Boards und Paddelbooten ist komfortabel, sicher und dauert nur wenige Minuten.</p> <p><i>Anmerkung:</i> Die jetzige Variante wurde solide umgesetzt, auch das Thema Beschädigungen durch Vandalismus wurde berücksichtigt. Die anderen Varianten benötigen Technik, die ausfallen bzw. mutwillig beschädigt werden kann, so dass für die Dauer der Reparaturen die Schleuse nicht nutzbar ist. An der Umsetzung der Varianten 0, 1 und 2, die zu einer mehrjährigen Sperrung führt, besteht kein Interesse. Die erheblichen Mehrkosten für die Umsetzung dieser Varianten und der geringe zusätzlichen Nutzen für den Wassersport und den Tourismus sollte berücksichtigt werden. An dem Verbot des Befahrens der Oberwarnow ab Geinitz Brücke stromauf für motorgetriebenen Boote wird sich demnächst nichts ändern. Der zusätzliche Nutzen durch eine neue Schleuse, die dann auch Motorboote nutzen können, ist demzufolge marginal. Bereits durch die Sperrung der Schleuse von 2011 bis 2021, wo keine Nutzung möglich war, stellte eine gravierende Einschränkung des nutzbaren Ruderreviers dar.</p>	entfällt
16	Landesruderverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.	<p>Für den Landesruderverband MV ist die Variante 3 die bevorzugte Variante. Der Verband geht von negativen Folgen für den Wassersport aus, wenn für die Dauer der Bauzeit zur Umsetzung einer der Varianten 0, 1 und 2 der Schleusenbereich wieder nicht nutzbar ist.</p> <p><i>Hinweis:</i> Der Verband nimmt keine technische Bewertung der Varianten vor. Für ihn steht die Möglichkeit der Nutzung im Vordergrund. Die Umtragungsmöglichkeit mit den vorhandenen Bootstypen kann problemlos von den Rostocker Rudervereinen, für das Wanderrudern von Vereinen aus M/V und bundesweit genutzt werden. Gemäß Beobachtungen vor Ort wird die Steganlage von vielen Wassersportlern verschiedener Sportarten intensiv genutzt. Durch das nahe gelegene Naturschutzgebiet ist eine Nutzung für Motorboote nicht möglich.</p> <p><i>Anmerkung:</i> Die Notwendigkeit eine der Varianten 0,1 und 2 umzusetzen, erschließt sich dem Ruderverband nicht. Die ganzjährige Nutzungsmöglichkeit der realisierten jetzigen Lösung ist positiv hervorzuheben.</p>	entfällt
17	WM-MV Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern	<p>keine</p> <p><i>Hinweis:</i> Die Machbarkeitsuntersuchung spricht eine Vielzahl rechtlicher und sonstiger Aspekte (etwa Umwelt- und Naturschutzrecht, Hochwasser- und Trinkwasserschutz, Denkmalschutz u.a.m.) an, die wiederum unterschiedliche Behörden auf Landes- und kommunaler Ebene berühren. Das WM-MV sieht die Fachexpertise für Mühlendamm-Bauwerk und dazugehörigem Gewässerabschnitt beim Staatlichen Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg. Das WM-MV informiert, dass nach Auskunft der zuständigen Förderabteilung ihres Hauses eine Förderung des Landes nur bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen denkbar wäre. Zudem ist aufgrund der aktuellen Mittellage gegenwärtig keine Förderung absehbar.</p>	Dies wird zur Kenntnis genommen.
18	Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft (61)	Die Variante 0 - Instandsetzung (Bürgerschaftsbeschluss Nr. 2019/BV/4320) stellt seitens des Amtes 61 die Vorzugsvariante dar .	Dies wird zur Kenntnis genommen.

Bootsschleusenanlage Rostock am Mühlendamm

Nr.	Beteiligte Stelle	Belange / Einwände	Hinweise Aufsteller
19	Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie	<p><i>Hinweis:</i> Die planungsrechtliche Zulässigkeit regelt sich nach den Vorschriften des § 35 (2) BauGB- Außenbereich, sonstiges Vorhaben. Gemäß § 35 (2) BauGB können sonstige Vorhaben im Einzelfall zugelassen werden, wenn ihre Ausführung oder Benutzung öffentliche Belange nicht beeinträchtigt und die Erschließung gesichert ist.</p> <p><i>Anmerkung:</i> Die Schleuse ist nach der Nutzung im Außenbereich als sonstiges Vorhaben planungsrechtlich zulässig.</p> <p>Das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V gibt zu den eingereichten Unterlagen vom 10.10.2022 keine Stellungnahme ab.</p>	Dies wird zur Kenntnis genommen.

Bootsschleusenanlage Rostock am Mühlendamm

Nr.	Beteiligte Stelle	Auszug Stellungnahme	Zustimmung	
			V 0	V 3
1	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ostsee (WSA)	Die Variante 3 - Verfüllung mit Bootsschleppe - wird als das effizienteste Projektziel empfohlen .	-	X
2	Wasser- und Bodenverband "Untere Warnow-Küste" (WBV)	Seitens WBV keine Einwände oder Belange.	-	-
3	Amt für Umwelt und Klimaschutz (73)	Der Variante III kann aus Sicht des Amtes 73 zugestimmt werden .	-	X
4	Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnunusbau mbH (RGS)	Können keinen tiefgreifenden Beitrag leisten, die Schleuse liegt außerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches.	-	-
5	ORC Rostock v. 1956 e.V. (ORC-Büro)	Nehmen das Angebot für eine Stellungnahme nicht an.	-	-
6	Landtag Mecklenburg-Vorpommern	zurück an Absender	-	-
7	Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen (67)	Die Variante 3 ist seitens Amt 67 aus naturschutzfachlicher Sicht die Vorzugsvariante , die nächstfolgende wäre Variante 0.	O	X
8	Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen (45)	Variante 0 und 3 werden seitens Amt 45 befürwortet , da die Denkmalsubstanz weitestgehend erhalten wird.	X	X
9	Mühlendammschleuse e.V.	Aber unter Betrachtung aller Aspekte und der nicht immer vordergründig zu bewertenden Finanzen sollte die Entscheidung eindeutig zugunsten einer funktionstüchtigen Schleuse mit einem touristischen Umfeld ausfallen.	X	-
10	Tiefbauamt (66)	Unabhängig von der Wahl der zukünftigen technischen Umbauvariante der Mühlendammschleuse ist generell die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Schleusenbrücke zu gewährleisten.	-	-
11	Rostocker Kanu Club e.V.	Eine funktionierende Schleuse wäre die beste Lösung für alle Formen von Sportbooten. Sollte trotz ihrer Gegenargumente die derzeitige Variante Bestand haben, machen sie Vorschläge für die weitere Nutzuna .	X	O
12	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg (StALU MM)	Die Variante 3 stellt in der Gesamtschau der ausgewählten Bewertungskriterien die Vorzugslösung dar , welche unter Beachtung der rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen bereits durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes realisiert wurde.	-	X
13	Eigenbetrieb Tourismuszentrale Rostock und Warnemünde (87)	Die Variante 3 ermöglicht einen ausschließlich landseitigen touristischen Nutzen, die den größtmöglichen Umwelt- und Naturschutz gestattet. Im Sinne eines sanften Tourismus kann seitens des Amtes 87 dies ebenfalls befürwortet werden .	-	X
14	Ministerium für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern (LM-MV)	Variante 3 stellt in der Gesamtschau der untersuchten Bewertungskriterien die Vorzugsvariante dar .	-	X
15	Rostocker Ruder-Club von 1885 e.V.	Mit der jetzigen Lösung sind wir als RRC sehr zufrieden . Wir würden uns freuen, wenn diese erhalten bleibt.	-	X
16	Landesruderverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.	Für die Rudersportler ist die jetzige Lösung , die im Wesentlichen mit der Variante 3 aus der Untersuchung identisch ist, die bevorzugen Variante .	-	X
17	Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern (WM-MV)	Eine Bewertung der vorgenommenen unterschiedlichen Variantenbetrachtungen mit dem Ziel für Hansestadt Rostock eine vollkommene (ideale) wasserbauliche Ausbauvariante des Bauwerkes zu eruieren bzw. festzulegen, obliegt nicht dem Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit.	-	-
18	Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft (61)	Die Variante 0 - Instandsetzung (Bürgerschaftsbeschluss Nr. 2019/BV/4320) stellt seitens des Amtes 81 die Vorzugsvariante dar .	X	-
19	Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG)	Das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V gibt zu den eingereichten Unterlagen vom 10.10.2022 keine Stellungnahme ab .	-	-

Zusammenfassung:

Beteiligte Stellen (TÖB, Verbände, Vereine)	25	100%
Rückmeldungen der Beteiligten Stellen	19	76%
davon		
Variante 0 [V 0] befürwortet	3	3
Variante 0 [V 0] nächstfolgend	1	0,5
Variante 3 [V 3] befürwortet	8	8
Variante 3 [V 3] nächstfolgend	1	0,5
Varianten 0 [V 0] und 3 [V 3] befürwortet	1	1
Summe	14	4,5 9,5
		32% 68%
ohne Abgabe einer Bewertung zu den Varianten	6	

Legende

- X Zustimmung / Vorzugsvariante
- O nächstfolgende Variante
- keine Angabe
- V 0 Variante 0 - Instandsetzung
- V 3 Variante 3 - Verfüllung mit Bootsschleppe

68 % der beteiligten Stellen (TÖB, Verbände, Vereine), die eine Vorzugsvariante benannt haben, sprechen sich für Variante 3 aus.

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft			
Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund)			
Beschluss zur weiteren Verfahrensweise zur Übertragung des Eigentums der denkmalgeschützten Mühlendammschleuse vom Besitz des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes an die Hanse- und Universitätsstadt Rostock			
Geplante Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
01.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Der Beschlussvorschlag wird wie folgt ersetzt:

Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt,

1. die nicht abgeschlossenen Verhandlungen zur Mühlendammschleuse mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wieder aufzunehmen,
2. ein Konzept für die Nutzung als Naherholungs- und touristischer Ort erarbeiten zu lassen.

Sachverhalt:

Die Beschlussvorlage der Verwaltung empfiehlt,

- a) Bootsschleusenanlage & umliegendes Schleusengelände samt Immobilien nicht in das Eigentum der Hanse- & Universitätsstadt Rostock zu übernehmen,
- b) den Beschluss der Bürgerschaft Nr. 2019/BV/4320 vom 06.03.2019 aufzuheben.

Zu a)

Es gibt keine Notwendigkeit die Nichtübernahme von MDS, Gelände & Immobilie zum jetzigen Zeitpunkt abschließend zu entscheiden. Vielmehr sollte sich die Stadt diese Option weiterhin offenhalten und in weiteren Gesprächen mit dem Bund die aktuellen Übernahmebedingungen, gegenseitigen Verpflichtungen und Möglichkeiten der Förderung eruieren.

Der Bürgerschaft fehlen jegliche Informationen & Ergebnisse der 2019 beschlossenen Verhandlungen mit dem Bund. Wer hat mit wem wann verhandelt? Welche Ergebnisse wurden erzielt?

Zu b)

Der Beschluss von 2019 ist teilweise umgesetzt worden und bereits von daher nicht aufzuheben. Auch hier besteht derzeit keine Aufhebungsnotwendigkeit.

Zum neuen Beschlussvorschlag

Die Verhandlungen mit dem Bund sind fortzusetzen. Die Bürgerschaft benötigt vor einer Entscheidung die Kenntnis möglicher Einigungsvarianten (früher Paketlösung).

Das Gebiet ist unabhängig vom Ausbaustand der MDS aufzuwerten.
Hauptzielgruppe einer touristischen Nutzung wird entsprechend der Machbarkeitsstudie von 2022 der landseitige Tourist mit Interesse an der Schleusenanlage als technischem Denkmal und einer damit verbundenen touristischen Infrastruktur sein.
Der Schleusenbetrieb selbst ist in das touristische Gesamtkonzept sekundär einzuordnen.

Ebenso wäre der Ausbau als Ort der Naherholung zu begrüßen.
Die Einwohnerzahl von Brinckmansdorf hat sich seit der Wende mehr als verdoppelt und geht auf die 10.000 zu. Ein zentraler Anlaufpunkt, eine Begegnungsstätte bzw. Ausflugsziel gehört neben die dringend benötigten Wohnungen zu einer Quartiersentwicklung.

Dr. Sybille Bachmann
Fraktionsvorsitzende

Anlagen
Keine

fed. Senator/-in: S 2 - Finanzen, Digitalisierung und Ordnung Federführendes Amt: Eigenbetrieb Klinikum Südstadt Rostock	Beteiligt:												
Gutachten zur möglichen Fusion des Klinikums Südstadt Rostock mit der Universitätsmedizin Rostock													
Geplante Beratungsfolge: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Datum</th> <th style="text-align: left;">Gremium</th> <th style="text-align: left;">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>21.02.2023</td> <td>Hauptausschuss</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>22.02.2023</td> <td>Klinikausschuss</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>01.03.2023</td> <td>Bürgerschaft</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	21.02.2023	Hauptausschuss	Kenntnisnahme	22.02.2023	Klinikausschuss	Kenntnisnahme	01.03.2023	Bürgerschaft	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit											
21.02.2023	Hauptausschuss	Kenntnisnahme											
22.02.2023	Klinikausschuss	Kenntnisnahme											
01.03.2023	Bürgerschaft	Kenntnisnahme											

Sachverhalt:

Nach Vorstellung des Gutachtens zur möglichen Fusion des Klinikums Südstadt Rostock mit der Universitätsmedizin Rostock in der Sitzung des Klinikausschusses vom 14.12.2022 beauftragte der Klinikausschuss das Klinikum Südstadt Rostock, zu diesem Gutachten eine Informationsvorlage vorzulegen.

Im Mai 2022 hat die vom Land M-V eingesetzte Expertenkommission Universitätsmedizin MV 2030 die „Ergebnisse ... zur Begutachtung der Universitätsmedizinen Greifswald und Rostock“, auch als „UnimedMV 2030“ bezeichnet, vorgelegt.

Die Empfehlung Nr. 3 lautet:

„Fusion von Universitätsmedizin Rostock und Klinikum Südstadt Rostock

In Rostock können die Universitätsmedizin und das Klinikum Südstadt gemeinsam mehr erreichen. Dass sich derzeit zwei Krankenhäuser in öffentlicher Trägerschaft an einem Standort und mit investiver Unterstützung durch das Land als Konkurrenten auf einem knappen Markt begegnen, ist weder wirtschaftlich vernünftig noch hat dies positive Auswirkungen auf die Qualität der Versorgung sowie die medizinische Forschung. Die seit Jahren anhaltende Diskussion über ein Eltern-Kind-Zentrum (ELKI), also letztlich über eine Fusion medizinischer Teilbereiche beider Krankenhäuser, bestätigt im Kleinen die Richtigkeit dieser Analyse. Die Gutachterkommission empfiehlt daher den jeweiligen Verantwortungsträgern, dem Vorbild anderer Regionen in Deutschland zu folgen und eine Fusion beider Krankenhäuser anzustreben. Das durch das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen hierfür determinierte Zeitfenster schließt sich zeitnah.

Gehobene Synergien sollten dabei als Fusionsanreiz in vollem Umfang für die Verbesserung der Krankenversorgung im System verbleiben, um einen echten Quantensprung in der medizinischen Versorgung und Forschung in der Region Rostock zu erreichen. In diesem Zuge empfiehlt die Gutachterkommission die Akademisierung der Leitungsstrukturen im Klinikum Südstadt Rostock sowie eine systematische Revision der Verteilung der Fachbereiche an beiden Standorten.“

In den Erläuterungen dieser Empfehlung ist folgendes zu lesen:

„Die wettbewerbsrechtlichen Hürden für solche Fusionen wurden im Gemeinwohlinteresse durch eine Novelle des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) zum 1. Januar 2021 gesenkt. Das neugefasste Gesetz gibt den Ländern konkret für Krankenhäuser die Möglichkeit, bis 2027 „standortübergreifende Konzentrationsvorhaben“ zu realisieren.“

Ferner wird unter anderem auf Krankenhausfusionsvorhaben in Köln und Magdeburg verwiesen. Abgesehen davon, dass es ohnehin schwierig ist, dass eine Expertenkommission, ausschließlich bestehend aus Medizinerinnen, sich zu rechtlichen Aspekten des Kartellrechts oder auch eben zur 10. GWB-Novelle einlässt, dürfte mittlerweile das Klinikfusionsvorhaben in Magdeburg als gescheitert zu betrachten sein und das Klinikfusionsvorhaben in Köln mindestens stocken, da die Parteien des dortigen Koalitionsvertrages sich über den Inhalt des Koalitionsvertrages streiten. Daher war es aus Sicht des Klinikums Südstadt Rostock, aber auch der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, angezeigt in rechtlicher Hinsicht prüfen zu lassen, inwieweit diese Empfehlung überhaupt rechtlich umsetzbar ist.

Ähnlich verhält es sich mit der Empfehlung Nr. 4, die wie folgt lautet:

„Eltern-Kind-Zentrum Rostock am Campus Schillingallee

Die auf Strukturentscheidungen der 1990er Jahre zurückgehende Herauslösung der Gynäkologie und Geburtshilfe aus der Universitätsmedizin Rostock hat zunehmend ungünstige Auswirkungen sowohl auf die Qualität der Krankenversorgung als auch auf die Forschung sowie die Fachkräftesicherung und muss rückblickend und als isolierte Maßnahme als krankenhauplanerische Fehlentscheidung bewertet werden. Sie widerspricht vor allem dem Prinzip der gestuften Versorgungsplanung. Im Interesse der Behandlungsqualität für Kinder und Jugendliche sowie der Wiederherstellung der funktionalen Einheit der Universitätsmedizin ergibt ein Eltern-Kind-Zentrum medizinisch wie krankenhauplanerisch nur am Standort Schillingallee Sinn. Die Gutachterkommission empfiehlt daher dem Land, im Rahmen des Zukunftspaktes UnimedizinMV alle Möglichkeiten zu nutzen, um gemeinsam mit der Hansestadt Rostock eine Lösung herbeizuführen, die diese medizinische Versorgungsqualität gewährleistet.“

Es gab bereits um das Jahr 2010 herum Vorstellungen des Landes M-V beide Rostocker Kliniken zu fusionieren. Bereits damals wurden kartellrechtliche Einschätzungen eingeholt, die letztlich feststellten, dass ein Klinikfusionsvorhaben beider Kliniken in Rostock kartellrechtlich unzulässig ist und daher vom Bundeskartellamt niemals genehmigt werden würde.

Da seitdem erhebliche Zeiträume verstrichen sind, das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) mehrfach geändert wurde, das Bundeskartellamt seine Spruchpraxis weiterentwickelt und im September 2021 seine „Sektoruntersuchung Krankenhäuser“

(https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Sektoruntersuchungen/Sektoruntersuchung_Krankenhaeuser.pdf?__blob=publicationFile&v=3)

vorgelegt hat, war es angezeigt, die Empfehlungen der Expertenkommission UnimedMV 2030 einer rechtlichen Untersuchung unterziehen zu lassen. Daher hat des Klinikum Südstadt Rostock eine „Fusionskontrollrechtliche Begutachtung von verschiedenen Fusions- und Kooperationsoptionen zwischen dem Klinikum Südstadt Rostock und der Universitätsmedizin Rostock“ in Auftrag gegeben.

Wie sich bereits aus dem vorstehenden Titel des Gutachtens ergibt, sollten sich die Gutachter nicht nur mit den Empfehlungen Nr. 3 und 4 der Expertenkommission UnimedMV 2030 befassen. Im September 2022 haben die beauftragten GÖRG Rechtsanwälte sodann das vorbezeichnete Gutachten, unter anderem auch auf Basis der „Wettbewerblichen Begutachtung eines möglichen Zusammenschlussvorhabens zwischen Klinikum Südstadt Rostock und Universitätsmedizin Rostock“, der Hamburg Economics GmbH vorgelegt. Die GÖRG Rechtsanwälte kommen zu dem Ergebnis, dass eine Vollfusion kartellrechtlich nicht genehmigungsfähig ist und auch nicht auf der Grundlage der Gesetzesänderung mit der 10. GWB-Novelle mit der Ausnahmeregelung des § 186 Abs. 9 GWB vollzogen werden darf und in Bezug auf das Eltern-Kind-Zentrum als einziger Standort das Klinikum Südstadt Rostock, in Trägerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock im Rahmen ihres kommunalen Eigenbetriebes, Klinikum Südstadt Rostock, in Betracht kommt, da sich anderenfalls die marktbeherrschende Stellung der Universitätsmedizin Rostock verstärken würde und sich so das Leistungs- und Qualitätsangebot für Patienten verschlechtern würde.

Das Direktorium des Klinikum Südstadt Rostock folgt den Empfehlungen auch in wirtschaftlicher Hinsicht nicht, denn es erschließt sich nicht, wie aus einer hochdefizitär deutlich größeren Klinik zusammen mit dem Klinikum Südstadt Rostock eine wirtschaftlich tragfähige Klinik entstehen soll, wenn offenbar inhaltliche und strukturelle Probleme der größeren Klinik bestehen. Dies kann allerdings auch dahinstehen, da ein solches Vorhaben nicht genehmigungsfähig wäre.

Eva-Maria Kröger

Anlagen

1	Gutachten KSR Teil 1 - Fusionskontrollrechtliche Begutachtung verschiede...	öffentlich
2	Gutachten KSR Teil 2 - Fusionskontrollrechtliche Begutachtung verschiede...	öffentlich



VERMERK

an: Herrn Steffen Vollrath
Verwaltungsdirektor

Eigenbetrieb „Klinikum Südstadt Rostock“
Akademisches Lehrkrankenhaus der Universität Rostock

von: Dr. Maxim Kleine, GÖRG
E-Mail: mkleine@goerg.de
Mobil: +49 172 397 90 94

Dr. Tobias Teichner, GÖRG
E-Mail: tteichner@goerg.de
Mobil: +49 152 900 97 162

Datum: Hamburg, 2. Dezember 2022

Mandat: Klinikum Südstadt Rostock / Stadt Rostock

Betreff: **Fusionskontrollrechtliche Begutachtung von verschiedenen Fusions- und Kooperationsoptionen zwischen dem Klinikum Südstadt Rostock und der Universitätsmedizin Rostock**

020012-21

1. Im Folgenden prüfen wir unterschiedliche Fusions- und Kooperationsoptionen zwischen dem Klinikum Südstadt Rostock („**KSR**“) und der Universitätsmedizin Rostock („**UMR**“, zusammen mit KSR die „**Parteien**“). Zu diesem Zwecke bewerten wir nachfolgend – jeweils beziehend auf das wettbewerbsökonomische Gutachten von Hamburg Economics („**HE**“) („**Gutachten HE**“) – die fusions- und kartellrechtlichen Rahmenbedingungen der unterschiedlichen Fusions- und Kooperationsoptionen der Parteien sowie die Frage, ob eine Fusion zwischen KSR und der UMR nach dem Krankenhausstrukturfonds förderfähig ist und daher von der Fusionskontrolle ausgenommen wäre.
2. Aus Gründen der Übersicht fassen wir unser Ergebnis hierfür zusammen (1.) und stellen kurz den Sachverhalt (2.) dar. Anschließend bewerten wir anhand des geltenden Kartellrechts die verschiedenen Kooperationsoptionen der Parteien (3.).

1. Zusammenfassendes Ergebnis

3. Eine Vollfusion der Parteien würde zu einer überwiegenden Ausschaltung wirksamen Wettbewerbs auf dem Markt für akutstationäre Krankenhausdienstleistungen in der Region Rostock führen. Das Bundeskartellamt würde eine solche Vollfusion daher mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit gem. §§ 35 ff. GWB untersagen. Eine Vollfusion wäre auch nicht von der Anwendung der Fusionskontrolle ausgenommen, da eine Vollfusion nicht durch den Krankenhausstrukturfond förderfähig wäre.
4. Soweit die Parteien ausschließlich die Ausgliederung eines ELKI anstreben, sprechen (wettbewerbsrechtliche) Gründe dafür, das ELKI an das KSR anzugliedern. Eine Ausgliederung des ELKI an die UMR würde die marktbeherrschende Stellung der UMR auf dem übergeordneten Sortimentsmarkt für akutstationäre Krankenhausdienstleistungen weiter stärken, wohingegen eine Angliederung des ELKI an das KSR das Wettbewerbsgefüge zwischen UMR und KSR angleichen würde und zwei unabhängige Wettbewerber (UMR und KSR) schaffen würde, die im wirksamen Wettbewerb zueinanderstehen würden. Es wäre zu erwarten, dass dieses Kooperationsmodell am ehesten das Leistungs- und Qualitätsangebot für Patienten in der Region Rostock verbessern würde.

2. Sachverhalt

5. Mit Blick auf die aktuellen Herausforderungen, denen sich Krankenhäuser in Deutschland gegenübersehen, haben die Universitätsmedizinen Greifswald und Rostock einen Langzeitkooperationsvertrag geschlossen. Zur Evaluierung der Herausforderungen und zur Bewertung der unterschiedlichen Handlungsoptionen wurde in diesem Rahmen eine Expertenkommission eingesetzt, die im Mai 2022 ihren Abschlussbericht, „Unimed^{MV} 2030 – Ergebnisse der Expertenkommission zur Begutachtung der Universitätsmedizinen Greifswald und Rostock“, vorgelegt hat („**Unimed-Bericht**“). Der Unimed-Bericht spricht unterschiedliche Empfehlungen aus, die die Leistungsfähigkeit der Krankenhäuser im Raum Rostock und Greifswald verbessern sollen.
6. Neben anderen Empfehlungen empfiehlt der Unimed-Bericht in „*Empfehlung 3*“ eine „*Fusion von Universitätsmedizin Rostock und Klinikum Südstadt Rostock*“. Diese



RECHTSANWÄLTE

Empfehlung begründet die Expertenkommission damit, dass „*sich derzeit zwei Krankenhäuser in öffentlicher Trägerschaft an einem Standort und mit intensiver Unterstützung durch das Land als Konkurrenten auf einem knappen Markt begegnen*“. Dies sei nach den Feststellungen des Unimed-Berichts weder „*wirtschaftlich vernünftig*“ noch habe es „*positive Auswirkungen*“ auf die Qualität der Versorgung sowie der medizinischen Forschung.

7. Als (weitere bzw. ergänzende) Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels definiert das Sondervotum zur stationären Kinder- und Jugendmedizin in Rostock (als Anlage zum Unimed-Bericht) unterschiedliche Kooperationsmöglichkeiten der Parteien im Bereich der Kinder- und Jugendmedizin. Neben einer Vollfusion (Option 1) wird dabei die Errichtung eines Eltern-Kind-Zentrums („**ELKI**“) vorgeschlagen, jeweils mit der Möglichkeit einer Ausgliederung an eines der beiden Krankenhäuser (d.h. entweder an KSR oder an UMR) oder ein klassisches Trennungsmodell (Option 2).
8. Im Kontext des Unimed-Berichts hat die KSR eine Evaluierung der unterschiedlichen Kooperationsoptionen auch unter dem Aspekt des geltenden Kartellrechts, flankiert durch eine ökonomische Analyse der Auswirkung der jeweiligen Kooperationsoptionen durch ein ökonomisches Gutachten von HE, angestoßen.

3. **Bewertung der unterschiedlichen Kooperationsmodelle nach geltendem deutschen Fusionskontrollrecht**

9. Die deutsche Fusionskontrolle dient dem Schutz der strukturellen Voraussetzungen für wirksamen Wettbewerb und soll einen übermäßigen fusionsbedingten Zuwachs an Marktmacht verhindern. Dafür muss das Bundeskartellamt anmeldepflichtige Zusammenschlüsse gem. § 36 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen („**GWB**“) untersagen, wenn sie eine erhebliche Behinderung wirksamen Wettbewerbs, insbesondere die Entstehung oder Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung, erwarten lassen.

3.1 **Krankenhauszusammenschlüsse unter der deutschen Fusionskontrolle**

10. Die Rechtsprechung in Deutschland hat anerkannt, dass Krankenhäuser Unternehmen im Sinne des geltenden Kartellrechts sind und die Regeln der Fusionskontrolle



RECHTSANWÄLTE

gem. §§ 35 ff. GWB auf Zusammenschlüsse von Krankenhäusern Anwendung finden.¹ Für die Bewertung, ob Fusionen oder Kooperationen zwischen Unternehmen – hier Krankenhäusern – den Wettbewerb zwischen den jeweiligen Krankenhäusern nachteilig beeinflussen, kommt es bei jeder Kooperation zwischen Krankenhäusern auf die sachliche und räumliche Marktabgrenzung an. Aus dieser – und einer Auswertung der Patientendaten – ergibt sich, ob der Zusammenschluss effektiven Wettbewerb verhindert, was oftmals gleichbedeutend mit einem Rückgang der quantitativen wie qualitativen Versorgung der Patienten durch die Krankenhäuser einhergeht.

3.1.1 Exkurs: Ziele und Auswirkungen von effektivem Wettbewerb im Krankenhaussektor

11. Wirksamer Wettbewerb und verfolgt den wirtschaftsliberalen Ansatz, durch die wirtschaftliche Handlungsfreiheit der Wettbewerber ökonomische Effizienzen und damit am Ende die bestmögliche Versorgung der jeweils betroffenen Kunden zu fördern. Der funktionierende Wettbewerb führt daher auf Ebene der Unternehmen/Wettbewerber dazu, dass durch eine natürliche Auslese nur die Unternehmen/Wettbewerber auf dem Markt verbleiben, die für ihr Kunden die besten Leistungen erbringen.
12. Auch das Bundeskartellamt stellt in diesem Kontext in der Sektoruntersuchung Krankenhäuser² ausdrücklich fest, dass „Krankenhäuser nur im Wettbewerb (...) einen wirtschaftlichen Anreiz, die im Rahmen der geltenden Regelungen bestehenden Verhaltensspielräume dafür zu nutzen, in ihren Krankenhäusern ein optimales Leistungs- und Qualitätsangebot für die Patienten bereitzustellen und ihre Leistungen möglichst kosteneffizient zu erbringen.“³ Der funktionierende Wettbewerb zwischen Krankenhäuser unter unterschiedlicher Trägerschaft fördert folglich das Leistungs- und Qualitätsangebot für Patienten. Fehlender Wettbewerb wiederum wirkt sich negativ auf das Qualitäts- und Leistungsangebot der Patienten in der jeweiligen Region aus. Auch zur Bewertung dieser Auswirkungen ist die Definition des sachlichen wie räumlichen Marktes zwingend notwendig und zur Bewertung der wettbewerbliehen Auswirkungen essentiell. Nur so kann das Wettbewerbsgefüge der Krankenhäuser

¹ BGH, Beschl. v. 16.01.2008, KVR 26/07 – Kreiskrankenhaus Bad Neustadt, juris-Rn. 14 ff; BGH, Beschl. v. 08.11.2011, KVZ 14/11, juris-Rn. 6.

² Sektoruntersuchung Krankenhäuser, Wettbewerb im Krankenhaussektor in Deutschland und Schutz durch die Fusionskontrolle, Darstellung und Analyse der Strukturen auf den Märkten der Akutkrankenhäuser in Deutschland, Abschlussbericht gemäß § 32e GWB, September 2021 (im Folgenden „Sektoruntersuchung Krankenhäuser“).

³ Sektoruntersuchung Krankenhäuser, Rn. 569.



RECHTSANWÄLTE

vor und nach einem Zusammenschluss/einer Kooperation im Einzelnen beschrieben und bewertet werden.

3.1.2 Sachliche und räumliche Marktabgrenzung im Krankenhausesektor

13. Die Definition des sachlichen wie räumlichen Marktes ist für die Berechnung der Marktanteile der Parteien sowie die daraus resultierende wettbewerbsrechtliche Bewertung des Sachverhalts notwendig.

3.1.2.1 Sachlicher Markt

14. Das Bundeskartellamt hat im September 2021 die Sektoruntersuchung Krankenhäuser abgeschlossen, die dem Zweck diene, den Wettbewerb im Krankenhausesektor in Deutschland zu bewerten und seine Strukturen darzustellen. In diesem hat sich das Bundeskartellamt auch mit der (sachlichen wie räumlichen) Marktabgrenzung im Bereich der Krankenhäuser auseinandergesetzt.
15. Das Bundeskartellamt definiert den sachlichen Markt im Krankenhausesektor (wie auch in allen anderen Wirtschaftsbereichen) nach dem Bedarfsmarktkonzept.⁴ Demnach werden sämtliche Waren und Dienstleistungen in einen Markt einbezogen, die sich nach ihren Eigenschaften, ihrem wirtschaftlichen Verwendungszweck und ihrer Preislage so nahestehen, dass der verständige Abnehmer sie als für die Deckung eines bestimmten Bedarfs geeignet und miteinander austauschbar ansieht.⁵
16. Im Hinblick auf den Zusammenschluss von Allgemeinkrankenhäusern mit mehreren Fachabteilungen, die ein heterogenes Leistungsbündel anbieten, betrachtet das Bundeskartellamt regelmäßig den Sortimentsmarkt für akutstationäre Krankenhausedienstleistungen als sachlichen Markt. Dieser umfasst grundsätzlich alle stationären medizinischen Dienstleistungen, die zugelassene Allgemeinkrankenhäuser und Fachkliniken gegenüber ihren Patienten erbringen.⁶
17. Die Rechtsprechung und Entscheidungspraxis hat jedoch erkennen lassen, dass auch eine engere Marktabgrenzung grundsätzlich in Betracht kommt, wenn sich der

⁴ Ständige Rspr. - Vgl. BGH, WuW/E DE-R 1087, 1091 – Ausrüstungsgegenstände für Feuerlöschzüge; BGH, WuW/E DE-R 1419, 1423 – Deutsche Post/trans-o-flex; BGH, WuW/E DE-R 1355, 1357 – Staubsaugerbeutelmarkt.

⁵ BKartA, Beschl. v. 14.05.2014; B3-135/13 - Klinikum Esslingen/Kreiskliniken, Rn. 61.

⁶ BKartA, Beschl. v. 30.07.2020, B 3-33/20 - Zentralklinikum Flensburg, Rn. 216.



RECHTSANWÄLTE

Zusammenschluss in besonderer Weise auf bestimmte Fachbereiche auswirkt.⁷ Soweit sich die Wettbewerbskräfte in einem Teilbereich deutlich vom allgemeinen Sortimentsmarkt für akutstationäre Krankenhausdienstleistungen unterscheiden, könne im Einzelfall eine spezifischere Betrachtung – auch von sachlichen Teilbereichen – geboten sein. Das Bundeskartellamt hat insofern beispielsweise zu erkennen gegeben, dass die Behandlung von Kindern und Erwachsenen im akutstationären Bereich unterschiedliche Märkte begründen kann.⁸

18. Vorliegend kommt es – dem Ergebnis des Gutachtens von HE nach – jedoch nicht weiter darauf an, ob Teilmärkte der akutstationären Behandlung als eigene sachliche Märkte zu bewerten sind, da es für die im Rahmen der wettbewerblichen Beurteilung gezogenen Schlussfolgerungen hierauf nicht ankommt.⁹

3.1.2.2 Räumlicher Markt

19. Entsprechend dem sachlichen Markt wendet das Bundeskartellamt auch bei der räumlichen Marktabgrenzung das Bedarfsmarktkonzept an.¹⁰ Als räumlichen Markt definiert das Bundeskartellamt daher die „*Region, deren Patienten zu einem signifikanten Teil die Krankenhäuser der Zusammenschlussbeteiligten aufgesucht haben.*“¹¹ Hierbei trägt das Bundeskartellamt dem Umstand Rechnung, dass einem bundesweiten Angebot ein regionaler Nachfragemarkt gegenübersteht und dass die Auswertung der Patientendaten nahelegt, dass sich die Patienten – auch zur stationären Behandlung – in den allermeisten Fällen im Wohnsitzgebiet bewegen.¹² Dies resultiert insbesondere aus dem Umstand, dass die Patienten einerseits auf die Empfehlung ihrer sie überweisenden Ärzte zurückgreifen und andererseits nur begrenzt bereit sind, höhere Fahrzeiten für eine entsprechende akutstationäre Behandlung in Kauf zu nehmen bzw. sich ihnen überhaupt die Möglichkeit hierfür bietet.

⁷ Vgl. BGH, Beschluss vom 16. Januar 2008 – KVR 26/07 – Kreiskrankenhaus Bad Neustadt, Rdnr. 59.

⁸ Beschluss des Bundeskartellamts, B3 – 33/20, Rn. 206 ff.

⁹ Rn. 40 HE Gutachten.

¹⁰ Bundeskartellamt B.v. 19. Februar 2014, Az. B 3-109/13, Fresenius/Rhön Rn. 55; BGH B.v. 16. Januar 2009, KVR 26/07 Rn. 69.

¹¹ ebd Rn. 677, S. 279; Bundeskartellamt B.v. 19. Februar 2014, Az. B 3-109/13, Fresenius/Rhön Rn. Rn. 59.

¹² Fallbericht des Bundeskartellamts zur Freigabe des Zusammenschlusses zwischen Charté und Deutschem Herzzentrum Berlin vom 7. Juni 2021, Az. B3-67/21, S. 6; Bundeskartellamt, B.v. 30. Juli 2020, Az. B 3 – 33/20, Malteser Krankenhaus St. Franziskus-Hospital und Diakonissenkrankenhaus im Gemeinschaftsunternehmen MALTESER-DIAKO KLINIKUM Flensburg Rn. 217, 224, 244; Bundeskartellamt B.v. 19. Februar 2014, Az. B 3-109/13, Fresenius/Rhön Rn.61, 69.



RECHTSANWÄLTE

20. Maßgebliche für die Bestimmung des räumlichen Marktes ist daher – in jedem Einzelfall – die „*Analyse der tatsächlichen Patientendaten und der Untersuchung, aus welchen fünfstelligen Postleitzahlgebieten in welchem Umfang Patienten welche Krankenhäuser für eine stationäre Behandlung gewählt haben*“.¹³
21. Die Auswertung seitens HE's der durch KSR zur Verfügung gestellten Daten zeigt, dass sich die Entfernungsdaten der im KSR behandelten Patienten in die regelmäßige Entscheidungspraxis des Bundeskartellamts einfügen, dass zumindest 80% der Patienten aus einem Umkreis von maximal 35 Kilometern kommen und 90% der Patienten aus einem Umkreis von maximal 50 Kilometern.¹⁴ Das HE Gutachten legt für die wettbewerbliche Analyse im Folgenden (zum Zwecke der Verifizierung der Ergebnisse) diese beiden Entfernungsradien (35 und 50 Kilometer) zugrunde.

3.1.3 Die Fusionskontrollrechtliche Bewertung der unterschiedlichen Kooperationsmodelle im Einzelnen

22. Das Bundeskartellamt muss anmeldepflichtige Zusammenschlüsse nach § 36 Abs. 1 Satz 1 GWB untersagen, wenn sie eine erhebliche Behinderung wirksamen Wettbewerbs, insbesondere die Entstehung oder Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung, erwarten lassen. Eine marktbeherrschende Stellung vermutet das Gesetz immer dann, wenn ein Unternehmen Marktanteile von 40% oder mehr hat (§ 18 Abs. 4 GWB).
23. Der Bundesgerichtshof („BGH“) hat in seiner Rechtsprechung festgestellt, dass der tatsächliche Marktanteilszuwachs – für den Fall, dass das betroffene Unternehmen bereits vor der Fusion eine marktbeherrschende Stellung innehatte – sekundärer Natur ist. So hat der BGH in der Rechtssache *CTS Eventim/Four Artists* bereits – unter Verweis auf die vertikale Integration der beiden Unternehmen – einen Marktanteilszuwachs von 1% als ausreichend bezeichnet,¹⁵ um von einer Verstärkung der bereits bestehenden marktbeherrschenden Stellung auszugehen. Andererseits haben die

¹³ Bundeskartellamt, B.v. 30. Juli 2020, Az. B 3 – 33/20, Malteser Krankenhaus St. Franziskus-Hospital und Diakonissenkrankenhaus im Gemeinschaftsunternehmen MALTESER-DIAKO KLINIKUM Flensburg Rn. 244; Bundeskartellamt B.v. 27. Mai 2013, B 3-86191-Fa-17/17, Zusammenschluss Kliniken Main-Taunus-Kreis/Klinikum Höchst.

¹⁴ Rn. 60 ff. HE Gutachten.

¹⁵ BGH, Entscheidung vom 12.01.2021, KVR 34/20, Rn. 23.



RECHTSANWÄLTE

Europäischen Gerichte – in Abweichung zu der Rechtsprechung des BGH – einen Marktanteilszuwachs von unter 5% als grundsätzlich unerheblich betrachtet.¹⁶

3.1.3.1 Vollfusion der Parteien

24. Soweit die Parteien eine Vollfusion beider Krankenhäuser anstreben, hat UMR – unabhängig der genauen sachlichen wie räumlichen Marktabgrenzung – bereits vor dem Zusammenschluss eine marktbeherrschende Stellung auf dem Markt der akutstationären Krankenhausdienstleistungen. Bei Zugrundelegung eines engen räumlichen Marktes von ausschließlich 35 Kilometern betrug der Marktanteil von UMR im Jahr 2019¹⁷ alleine bereits 49%. Auf die übrigen Wettbewerber entfielen jeweils 33% (KSR), 9% (Bodden-Klinik Ribnitz-Damgarten) und 8% (Sana Krankenhaus Bad Doberan).¹⁸ Folglich würde es bei einer Vollfusion der Parteien zu einer Marktanteilsaddition auf 82% kommen. Da UMR bereits im Vorfeld einer Vollfusion beider Häuser Marktanteile von deutlich über 40% hat, würde es bei einer Vollfusion zu einer erheblichen Verstärkung der marktbeherrschenden Stellung von UMR für akutstationäre Krankenhausdienstleistungen kommen. Von wettbewerbsrechtlichen Gewicht ist dabei, dass der ohnehin sehr enge Markt von ausschließlich vier Wettbewerbern auf nur drei Wettbewerber verringert werden würde und darüber hinaus auch noch die beiden größten Wettbewerber ihre Tätigkeiten zusammenlegen würden. Ein solches Marktergebnis würde durch das Bundeskartellamt unter keinen Umständen freigegeben werden, da zu erwarten wäre, dass die beiden auf dem relevanten Markt verbleibenden Wettbewerber (Bodden-Klinik Ribnitz-Damgarten und Sana Krankenhaus Bad Doberan) in Zukunft kein relevantes Wettbewerbspotential entfalten könnten. Dieses Marktergebnis würde folglich aller Voraussicht nach mit einer Abnahme des Leistungs- und Qualitätsangebot für Patienten verbunden sein (s.o.).
25. Das gleiche Ergebnis würde sich auch bei Zugrundelegung eines räumlich weiteren Marktes von 50 Kilometern ergeben. In einem solchen Markt hätte UMR vor dem Zusammenschluss zwar „nur“ einen Marktanteil von 39%, auch dieser würde jedoch die Annahme einer marktbeherrschenden Stellung nahelegen. Durch den Zusam-

¹⁶ Vgl. zum Meinungsstreit und den Nachweisen: *Bechtold/Bosch*, in: *Bechtold/ Bosch*, *GWB - Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen*, 10. Auflage, § 36 GWB Rn. 23 und 23a.

¹⁷ Als Referenzzeitpunkt gewählt, da im Jahr 2019 noch keine Auswirkungen der COVID-19-Pandemie in den Daten enthalten waren.

¹⁸ Rn. 84 ff. HE Gutachten.



RECHTSANWÄLTE

menschluss würde dieser Marktanteil auf 64% steigen. Die verbleibenden Marktteilnehmer würde lediglich auf Marktanteile von 19% (KMG Klinikum Güstrow), 7% (Bodden-Klinik Ribnitz-Damgarten), 7% (Sana Krankenhaus Bad Doberan) und 3% (Warnowklinik Bützow) kommen.¹⁹ Die zu erwartenden wettbewerbsrechtlichen Auswirkungen wären insofern die Gleichen, als dass es eine Verknappung der Wettbewerber von sechs auf fünf Wettbewerber geben würde, wobei abermals die beiden größten Wettbewerber fusionieren würden.

26. Eine Vollfusion der Parteien würde daher aller Voraussicht nach durch das Bundeskartellamt verboten werden, da die Marktanteile der UMR bereits vor dem Zusammenschluss die Annahme einer marktbeherrschenden Stellung nahelegen und sich diese Situation durch die Angliederung der KSR deutlich verstärken würden. Auch eine potentielle Untergliederung nach Fachabteilungen würde an diesem Ergebnis nichts ändern, da die Beteiligten – unter Zugrundelegung der beiden potentiellen räumlichen Marktabgrenzungen von 35 bzw. 50 Kilometern – kombinierte Marktanteile von mindestens 51% (50 Kilometer – Orthopädie/Unfallchirurgie) und maximal 85% (35 Kilometer – Anästhesiologie/Intensivmedizin) halten würden.²⁰ In allen denkbaren Fällen würde es durch eine Vollfusion folglich zu einer marktbeherrschenden Stellung bzw. einer Verstärkung dieser kommen.

3.1.3.2 Errichtung eines Eltern-Kind-Zentrums

27. Anders als bei einer Vollfusion der Parteien kommt das Gutachten von HE zu dem Ergebnis, dass die Marktanteilsaddition beider Parteien im Bereich der Errichtung eines ELKI aller Voraussicht nach nicht verboten werden würde.²¹
28. Im Kontext einer Vollfusion beider Parteien würde die wettbewerbsrechtliche Analyse der Marktanteile sich an dem übergeordneten Markt der akutstationären Krankenhausedienstleistungen orientieren, auf dem die Parteien einerseits (auch in Bezug auf die jeweiligen Fachbereiche) im Wettbewerb zueinander begegnen und andererseits – unabhängig der genauen sachlichen wie räumlichen Marktabgrenzung – eine marktbeherrschende Stellung verfestigen würden. Anders sieht dies bei der Errich-

¹⁹ Rn. 121 ff. HE Gutachten.

²⁰ Rn. 126 ff. HE Gutachten.

²¹ Rn. 130 ff. HE Gutachten.



RECHTSANWÄLTE

- tung eines ELKI aus. Von der Ausgliederung eines ELKI's wären auf Seiten der Parteien (ausschließlich) die Fachbereiche (a) Geburtshilfe, (b) Neonatologie, (c) Kinder- und Jugendmedizin sowie (d) Kinderchirurgie betroffen.²²
29. Die vorgenannten Teilbereiche des ELKI werden derzeit von den Parteien (fast ausschließlich) komplementär zueinander angeboten, d.h. die UMR betreibt die Bereiche Kinder- und Jugendmedizin sowie Kinderchirurgie, während die KSR die Bereiche Entbindung und Neonatologie bedient. Durch eine „Zusammenschluss“ ausschließlich dieser Bereiche in Form des ELKI würde es zwischen den Parteien – unter Zugrundelegung eines sachlichen Marktes dieser einzelnen Bereiche – zu keinen (wesentlichen) Überschneidungen kommen, weshalb ein solches Vorhaben aus ökonomischer Sicht aller Voraussicht nach freistellungsfähig wäre.
30. Der Zusammenschluss der Parteien im Bereich ELKI hätte jedoch zur Konsequenz, dass die Parteien in den übrigen Teilbereichen und insbesondere im übergeordneten Marktsegment der akutstationären Krankenhausdienstleistungen weiterhin im Wettbewerb zueinander agieren. Vor diesem Hintergrund ist die wettbewerbsrechtliche Betrachtung der Marktpositionen der Parteien, die sie jeweils mit Angliederung des ELKI einnehmen würden, von Relevanz. Auf die von KSR erbrachten Fälle im Bereich Entbindung, Neonatologie sowie den präpartalen Entbindungspatienten aus dem Bereich Gynäkologie (potentiell ins ELKI auszugliedernden Fachabteilungen) entfielen im Jahr 2019 insgesamt 7.606 Fälle, was einem Anteil von 30% der Gesamtfälle des KSR entspricht. UMR erbrachte in den Bereichen Kinder- und Jugendmedizin sowie Kinderchirurgie (potentiell ins ELKI auszugliedernden Fachabteilungen) insgesamt (nur) 4.176 Fälle, was einem Anteil von 11% der Gesamtfälle der UMR ausmachte.²³
31. Im Bereich der akutstationäre Krankenhausdienstleistungen (als übergeordneter Sortimentsmarkt) wurden im Jahr 2019 in einem 35 Kilometerradius insgesamt 78.443 Fälle bzw. 100.231 Fälle im 50 Kilometerradius erbracht. Sollte das ELKI folglich an die UMR angegliedert werden, würde der Marktanteil der UMR (bezogen auf den übergeordneten Markt für akutstationäre Krankenhausdienstleistungen) von 49% auf 59% (35 Kilometer- Radius) bzw. von 39% auf 46% (50 Kilometer-Radius) steigen

²² Außerdem würden aus dem Klinikum KSR noch die präpartalen Entbindungspatienten aus dem Bereich Gynäkologie dazukommen; Rn. 131 HE Gutachten.

²³ Rn. 132 HE Gutachten.



RECHTSANWÄLTE

- (jeweils ausgehend von einem Sortimentsmarkt für akutstationäre Krankenhausdienstleistungen). Gleichzeitig würde der Marktanteil von KSR von 32% auf 23% (35 Kilometer- Radius) bzw. von 25% auf 18% (50 Kilometer-Radius) sinken.²⁴
32. Die Angliederung des ELKI an die UMR würde folglich dazu führen, dass sich die marktbeherrschende Stellung der UMR auf dem (übergeordneten, allgemeineren) Sortimentsmarkt der akutstationären Krankenhausdienstleistungen verstärken würde. Gleichzeitig würde das Wettbewerbspotenzial der KSR deutlich gedämpft werden, was sich auch an dem Verlust von Marktanteilen zeigt. Der Marktanteilsabstand zwischen den beiden größten Wettbewerbern UMR und KSR würde sich in der Folge ebenfalls deutlich erhöhen, was mit einer Abnahme wirksamen Wettbewerbs verbunden wäre (s.o.).
33. Eine Angliederung des ELKI an die KSR würde das Wettbewerbsgefüge (auf dem übergeordneten Sortimentsmarkt für akutstationäre Krankenhausdienstleistungen) hingegen verbessern. Durch die Angliederung des ELKI an die KSR würde der Marktanteil der KSR von 32% auf 38% (35 Kilometerradius) bzw. von 25% auf 30% (50 Kilometerradius) steigen. Gleichzeitig würde der Marktanteil der UMR von 49% auf 44% (35 Kilometerradius) bzw. 39% auf 35% (50 Kilometerradius) sinken.²⁵ In keinem denkbaren Szenario würde die Angliederung des ELKI an die KSR folglich dazu führen, dass eine marktbeherrschende Stellung seitens der KSR entsteht, andererseits würde es bei der weiten Marktabgrenzung (50 Kilometer-Radius) dazu kommen, dass UMR seine marktbeherrschende Stellung auf dem übergeordneten Sortimentsmarkt für akutstationäre Krankenhausdienstleistungen verliert (Marktanteil von unter 40%). Darüber hinaus würden sich die Marktanteile der beiden größten Wettbewerber in jedem Fall annähern, was mit einer Zunahme wirksamen Wettbewerbs verbunden wäre.
34. Im Ergebnis lässt sich somit festhalten, dass die Angliederung des ELKI an die UMR zu einer weiteren Verstärkung der marktbeherrschenden Stellung der UMR (einen übergeordneten Sortimentsmarkt für akutstationäre Krankenhausdienstleistungen vorausgesetzt) führen würde und gleichzeitig der zweitgrößte Wettbewerber, die KSR, an Wettbewerbspotenzial verlieren würde. Damit würde ein Wettbewerbsgefüge entstehen, das das Fusionskontrollrecht zu verhindern versucht. Andererseits

²⁴ Rn. 139 HE Gutachten.

²⁵ Rn. 139 HE Gutachten.



RECHTSANWÄLTE

würde eine Angliederung des ELKI an die KSR dazu führen, dass UMR (gemessen an einem 50 Kilometer-Radius) seine marktbeherrschende Stellung verlieren würde. Gemessen an einem 35 Kilometer-Radius würde UMR's Marktanteil sinken, während KSR Wettbewerbspotenzial steigen würde. Insofern wäre die Angliederung des ELKI an die KSR (inklusive der Ausübung von Kontrolle im kartellrechtlichen Sinne) aus wettbewerbsrechtlicher Sicht absolut vorzugswürdig, da sie aller Voraussicht nach weiteren wirksamen Wettbewerb fördern würde.

3.2 Ausnahme der Fusionskontrollpflicht für Vorhaben, die durch den Krankenhausstrukturfond gefördert werden

35. In § 186 Abs. 9 GWB findet sich derzeit (Stand Juli 2022) eine „Übergangsbestimmung“ für Transaktionen betreffend den Krankenhaussektor, die durch den Krankenhausstrukturfond gefördert werden. Die durch die Übergangsvorschrift übergangsweise (im Rahmen des GWB) neu geregelte Krankenhausplanung der Bundesländer verfolgt das (in der Gesetzesbegründung) definierte Ziel, für die Bevölkerung eine flächendeckende, qualitativ hochwertige patienten- und bedarfsgerechte Versorgung mit bzw. in den Krankenhäusern sicherzustellen.

3.2.1 Regelung des § 187 Abs. 9 GWB

36. § 187 abs. 9 GWB regelt derzeit:

„(9) Die §§ 35 bis 41 sind nicht anzuwenden auf einen Zusammenschluss im Krankenhausbereich, soweit

- 1. der Zusammenschluss eine standortübergreifende Konzentration von mehreren Krankenhäusern oder einzelnen Fachrichtungen mehrerer Krankenhäuser zum Gegenstand hat,*
- 2. dem Zusammenschluss keine anderen wettbewerbsrechtlichen Vorschriften entgegenstehen und dies das Land bei Antragstellung nach § 14 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe a der Krankenhausstrukturfonds-Verordnung bestätigt hat,*



RECHTSANWÄLTE

3. das Vorliegen der weiteren Voraussetzungen für eine Förderung nach § 12a Absatz 1 Satz 4 des Krankenhausfinanzierungsgesetzes in Verbindung mit § 11 Absatz 1 Nummer 2 der Krankenhausstrukturfonds-Verordnung in einem Auszahlungsbescheid nach § 15 der Krankenhausstrukturfonds-Verordnung festgestellt wurde und

4. der Zusammenschluss bis zum 31. Dezember 2027 vollzogen wird.

Ein Zusammenschluss im Sinne des Satzes 1 ist dem Bundeskartellamt nach Vollzug anzuzeigen. Für die Evaluierung dieser Regelung sind die §§ 32e und 21 Absatz 3 Satz 8 des Krankenhausentgeltgesetzes entsprechend anzuwenden. Für die Zwecke der Evaluierung und zur Untersuchung der Auswirkungen dieser Regelung auf die Wettbewerbsverhältnisse und die Versorgungsqualität können Daten aus der amtlichen Krankenhausstatistik zusammengeführt werden.“

37. Die Vorschriften zur Anwendung der Fusionskontrolle sind folglich nicht anzuwenden, soweit die Voraussetzungen von § 187 Abs. 9 GWB iVm mit jeweiligen Vorschriften der Krankenhausstrukturfonds-Verordnung sowie des Krankenhausfinanzierungsgesetzes einschlägig sind.

38. Aus kartellrechtlicher Sicht ist insbesondere § 187 Abs. 9 Ziff. 2 GWB von entscheidender Relevanz, der als Gegengewicht zur Nichtanwendung der §§ 35 ff. GWB die Bestätigung des antragsstellenden Bundeslandes vorsieht, dass „dem Zusammenschluss keine anderen wettbewerbsrechtlichen Vorschriften entgegenstehen“. Die Bestätigung des antragsstellenden Bundeslandes findet sich in der Verordnung des Strukturfonds im Krankenhausbereich.

3.2.2 Voraussetzungen des Krankenhausstrukturfonds

39. Die Mittel des Krankenhausstrukturfonds werden durch das Bundesamt für Soziale Sicherung (auf Antrag der Bundesländer) zur „Verbesserung“ der Strukturen in der Krankenversorgung bewilligt. Die Förderung soll dabei vorrangig dem Abbau von Überkapazitäten, der Konzentration von stationären Versorgungsangeboten und



RECHTSANWÄLTE

Standorten sowie der Umwandlung von Krankenhäusern in nicht akutstationäre örtliche Versorgungseinrichtungen dienen.

40. Durch die Übergangsregelung des § 187 Abs. 9 GWB hat die Bundesregierung sich dazu entschieden, im *„Einzelfall mögliche, wettbewerbsrechtliche Bedenken für eine begrenzte Zeit hinter das durch den Strukturfonds verfolgte Konsolidierungsziel zurücktreten zu lassen und der Krankenhausplanung zu ermöglichen, für begrenzte Zeit gewünschte Strukturveränderungen unabhängig von wettbewerblichen Erwägungen voranzutreiben.“*
41. Durch die Anknüpfung der konkreten Förderung an die Empfehlung und Antragstellung der Bundesländer werden die Steuerungsmöglichkeiten der Bundesländer gewahrt und es wird gleichzeitig verhindert, dass jegliche Kontrollinstanzen in Form einer Bereichsausnahme fehlen. Dies zeigt sich auch in dem Bestätigungserfordernis zu der wettbewerbsrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens. Soweit das Bundeskartellamt im Hinblick auf die Evaluierung des Vorhabens nicht eingebunden ist, so gilt es jedoch festzuhalten, dass das Bundeskartellamt die im Geltungszeitraum des § 187 Abs. 9 GWB vorgenommenen Strukturveränderungen im Krankenhaussektor im Nachgang evaluieren soll.
42. Die Verordnung zur Verwaltung des Strukturfonds im Krankenhausbereich (*„KHSFV“*) definiert grundsätzlich förderungsfähige Vorhaben (§ 1 KHSFV – entspricht im Wesentlichen § 186 Abs. 9 Nr. 1 GWB) und stellt – im Hinblick auf das geltende Wettbewerbsrecht in Deutschland – durch § 11 Abs. 1 Nr. 2 iVm § 14 Abs. 2 Nr. 3 KHSFV die Voraussetzung auf, dass die antragstellenden Bundesländer bestätigen, dass *„die Konzentration von akutstationären Versorgungskapazitäten wettbewerbsrechtlich zulässig ist“*. Dies greift auch § 187 Abs. 9 Nr. 2 GWB auf, der regelt, dass dem Zusammenschluss *„keine anderen wettbewerbsrechtlichen Vorschriften entgegenstehen.“*
43. Im Hinblick auf die Bestätigung der antragstellenden Bundesländer, dass der jeweilige Zusammenschluss wettbewerbsrechtlich zulässig ist, bleibt der insofern notwendige Inhalt der Bestätigung der Bundesländer undefiniert. Das 1. Bund-Länder-Arbeitstreffen zur Fortführung der Förderung mit Mitteln des Strukturfonds (Strukturfonds II) am 27. März 2019 in Bonn, hält unter TOP 30 lediglich fest, dass es nicht ausreichend ist, wenn das Bundesland ausschließlich bestätigt, dass der Kranken-



RECHTSANWÄLTE

hausträger darauf hingewiesen worden ist, die wettbewerblichen Vorgaben einzuhalten, sondern dass das Bundesland ausdrücklich bestätigen muss, dass das Vorhaben wettbewerbsrechtlich zulässig ist, wobei eine Abstimmung mit dem Bundeskartellamt nicht nötig ist.

44. Neben den weiteren formellen Anforderungen des § 187 Abs. 9 Nr. 3 GWB regelt § 186 Abs. 9 Nr. 4 GWB noch den Geltungszeitraum der Ausnahmenvorschrift und sieht insofern vor, dass die (freigestellten) Vorhaben bis Ende 2027 vollzogen sein müssen.

3.2.3 Die Bestätigung der wettbewerbsrechtlichen Zulässigkeit

45. Vorhaben, die durch den KHSF gefördert werden, unterliegen gem. § 187 Abs. 9 GWB nicht den Vorschriften der Fusionskontrolle (§§ 35 ff. GWB). Aus den Vorschriften des KHSFV folgt jedoch, dass der Zusammenschluss – auch während der Nichtanwendbarkeit der §§ 35 ff. GWB – wettbewerbsrechtlich zulässig sein muss.
46. Nach dem isoliert betrachteten Wortlaut von § 11 Abs. 1 Nr. 2 iVm § 14 Abs. 2 Nr. 3 KHSVF (dass „*die Konzentration von akutstationären Versorgungskapazitäten wettbewerbsrechtlich zulässig ist*“) ließe sich argumentieren, dass auch die Vorschriften der Fusionskontrolle grundsätzlich anwendbar bzw. deren Einhaltung durch das jeweilige Bundesland zu bestätigen seien. Soweit § 11 Abs. 1 Nr. 2 iVm § 14 Abs. 2 Nr. 3 KHSVF jedoch im Kontext von § 187 Abs. 9 GWB betrachtet wird (Nichtanwendbarkeit der §§ 35 ff. GWB), scheint dies nicht gewollt. Dies wird auch dadurch unterstrichen, dass § 187 Abs. 9 Ziff. 2 GWB davon spricht, dass „*dem Zusammenschluss keine anderen wettbewerbsrechtlichen Vorschriften entgegenstehen*“, wobei sich „andere“ in diesem Fall eben nicht auf §§ 35 ff. GWB bezieht, da es um deren Ausnahme gerade geht.
47. Folglich bezieht sich die durch das Bundesland eingeforderte „Bestätigung“ der wettbewerbsrechtlichen Compliance vorrangig auf § 1 ff. GWB²⁶. Die grundsätzliche Anwendbarkeit der § 1 ff. GWB auch auf Unternehmenszusammenschlüsse ist durch

²⁶ Insofern kann insbesondere auf die Gegenäußerung der Bundesregierung im Gesetzgebungsverfahren verwiesen werden (Drucksache 19/24439, S. 19 Nr. 10). Hier erklärt die Bundesregierung in Bezug auf die Einführung von § 187 Abs. 9 S. 1 Nr. 2 GWB: „Die übrigen Vorgaben des GWB, insbesondere § 1 GWB, bleiben – wie bisher auch – anwendbar.“



RECHTSANWÄLTE

die Rechtsprechung anerkannt, der Bundesgerichtshof hat jedoch festgehalten, dass „§ 1 GWB trotz seines umfassenden Wortlauts nicht Vereinbarungen erfassen will, die die Verschmelzung von Unternehmen zum Gegenstand haben.“²⁷ Nichtsdestotrotz sind die in §§ 1 ff. GWB festgeschriebenen Grundsätze auch im Kontext der Verordnung des Krankenhausstrukturfonds heranzuziehen.

48. § 1 GWB verbietet Vereinbarungen zwischen Unternehmen, Beschlüsse von Unternehmensvereinigungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, die eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs bezwecken oder bewirken. Eine Beschränkung des Wettbewerbs wird insofern immer dann angenommen, wenn der Wettbewerb in wettbewerbswidriger Weise beschränkt wird. Insofern ist auch anerkannt, dass die Reichweite der § 1 ff. GWB weitreichender ist, als die Regelungen betreffend die Fusionskontrolle. Letztere verhindern „nur“ die Entstehung oder Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung, wohingegen § 1 ff. GWB sämtliche Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung von (funktionierendem) Wettbewerb verhindern. Insofern kommt es – entsprechend dem „Significant Impediment to Effective Competition“-Test, der auch in der Europäischen Fusionskontrolle Anwendung findet – darauf an, ob der Zusammenschluss / die Kooperation der betroffenen Unternehmen geeignet ist, eine wesentliche Wettbewerbsminderung zu bewirken.
49. Kernbestandteil des geltenden Kartellrechts gem. §§ 1 ff. GWB ist somit der funktionierende Wettbewerb auf den betroffenen Märkten – jeweils in Verbindung mit den „positiven“ Auswirkungen funktionierendem Wettbewerb (s.o.). Diesen freien und funktionierenden Wettbewerb „verteidigt“ das Kartellverbot gem. §§ 1 ff. GWB.
50. Eine Vollfusion zwischen den beiden Parteien würde jedoch (einen übergeordneten Sortimentsmarkt für akutstationäre Krankenhausdienstleistungen vorausgesetzt), ausgehend von den beiden Sachverhaltsvarianten eines 35 bzw. 50 Kilometerradius, zu Marktanteilen der Parteien von 832% bzw. 64% führen. Solche Marktanteile sind mit einem funktionierenden Wettbewerb unvereinbar (s.o.) und sollen durch das geltende Kartellrecht unter jedem Umstand verhindert werden. Dies gilt im vorliegenden Fall umso mehr, als dass die verbleibenden Wettbewerber auf den vorliegenden Märkten ausschließlich auf Marktanteile kommen, die ihrerseits nicht das wettbe-

²⁷ BGH, Urteil vom 26. Oktober 1959 – KZR 2/59 –, BGHZ 31, 105-114.



RECHTSANWÄLTE

- werbliche Gewicht haben, um in Zukunft gegen die neue (fusionierte) Einheit bestehen können. Selbst bei Betrachtung des 50 Kilometerradius käme der verbleibende zweitgrößte Wettbewerber ausschließlich auf einen Marktanteil von 19% (s.o.). Eine Prognoseentscheidung, wie sich das Wettbewerbsgefüge in Zukunft verändern würde, würde demnach negativ ausfallen. Es wäre vielmehr anzunehmen, dass die neue Einheit ihre Marktposition auch weiter ausbauen würde. Da der funktionierende Wettbewerb durch den Zusammenschluss/die Kooperation folglich ausgeschaltet werden würde, ist zu prognostizieren, dass das Leistungs- und Qualitätsangebot für Patienten abnehmen bzw. sich verschlechtern würde (s.o.).
51. Daraus folgt, dass dem Vorhaben einer Vollfusion formal betrachtet die §§ 1 ff. GWB nicht insofern entgegenstehen, dass der Zusammenschluss der Parteien einen formalen Verstoß gegen § 1 GWB darstellt, wohl aber, dass die Vorschriften der §§ 1 ff. GWB dem angestrebten (Markt)Ergebnis insofern entgegenstehen, als dass es keinen funktionierenden Wettbewerb mehr geben wird. Versteht man das Kartellverbot (§§ 1 ff. GWB) – entsprechend dem allgemeinen Verständnis – als Schutznorm des funktionierenden Wettbewerbs, so stehen die §§ 1 ff. GWB einer Vollfusion der Parteien ohne Weiteres „entgegen.“
52. Gleiches gilt im Wesentlichen für die Gründung des ELKI, soweit das ELKI an die UMR angeschlossen werden soll. Soweit das ELKI dem UMR angegliedert werden würde, wäre ein ausgewogenes Wettbewerbsverhältnis – auf dem übergeordneten Sortimentsmarkt für akutstationäre Krankenhausdienstleistungen – nicht mehr gewährleistet (s.o.), auch wenn die Parteien die Fachleistungen des ELKI derzeit komplementär zueinander betreiben, was einem Verbot nach den Vorschriften der Fusionskontrolle gem. §§ 35 ff. GWB entgegensteht. Das Wettbewerbsgefüge würde sich bei einer Angliederung des ELKI an die UMR negativ entwickeln. Ebenso wie bei einer Vollfusion würde mit einer Abnahme wirksamen Wettbewerbs zu rechnen, mit den beschriebenen negativen Auswirkungen für die Patienten.
53. Nur die Angliederung des ELKI an die KSR würde das zukünftige Wettbewerbsgefüge insofern „verbessern“, als dass sich mit UMR und KSR zumindest auf dem übergeordneten Sortimentsmarkt für akutstationäre Krankenhausdienstleistungen zwei „nahezu gleichstarken“ Wettbewerber gegenüberstehen würden. Die Ausgliederung des ELKI an die KSR würde somit aller Voraussicht nach dazu führen, dass das Leistungsangebot für Patienten sich verbessern würde (s.o.).



RECHTSANWÄLTE

* * * *



Wettbewerbliche Begutachtung eines möglichen Zusammen- schlussvorhabens zwischen Klinikum Südstadt Rostock und Universitätsmedizin Rostock

Gutachten im Auftrag von:

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Der Oberbürgermeister
Eigenbetrieb „Klinikum Südstadt Rostock“ Akademisches Lehrkrankenhaus der Universität Rostock
Südring 81
18059 Rostock

Erstellt durch:

HE | Hamburg Economics GmbH
Neuer Wall 44
20354 Hamburg

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung und Zusammenfassung.....	- 3 -
2	Status quo der betroffenen Kliniken	- 5 -
2.1	Klinikum Südstadt.....	- 5 -
2.2	Universitätsmedizin Rostock.....	- 5 -
2.3	Lage der potenziell Zusammenschlussbeteiligten und weiterer Krankenhäuser in der Umgebung	- 6 -
3	Marktabgrenzung	- 8 -
3.1	Sachliche Marktabgrenzung	- 8 -
3.2	Räumliche Marktabgrenzung	- 10 -
3.2.1.	Einführung.....	- 10 -
3.2.2.	Vorgehen BKartA.....	- 10 -
3.2.3.	Anwendung auf den Fall.....	- 12 -
4	Wettbewerbliche Würdigung	- 16 -
4.1	Einführung.....	- 16 -
4.2	Krankenhausmarkt 35 Kilometer Radius.....	- 17 -
4.2.1.	Situation ohne Zusammenschluss.....	- 17 -
4.2.2.	Situation mit möglichem Zusammenschluss.....	- 21 -
4.3	Hilfsweise: 50 Kilometer Radius	- 21 -
4.4	Eltern-Kind-Zentrum	- 23 -
4.5	Hilfsweise: 50 Kilometer Radius ohne Eltern-Kind-Fachabteilungen.....	- 25 -
5	Anhang.....	- 27 -
5.1	Distanzen.....	- 27 -
5.2	Fachabteilungszuordnung	- 30 -
5.3	Mögliche Übertragung der Fälle im Jahr 2019.....	- 32 -

Wettbewerbliche Begutachtung eines möglichen Zusammenschlussvorhabens zwischen Klinikum Südstadt Rostock und Universitätsmedizin Rostock

Dr. Philipp Schliffke Anna Maria Ruhr-Doose

14. September 2020

1 Einführung und Zusammenfassung

1) Im Mai 2022 hat eine Gutachterkommission um den Vorsitzenden Professor Heyo Kroemer das Gutachten „Unimed^{MV} 2030 – Ergebnisse der Expertenkommission zur Begutachtung der Universitätsmedizinen Greifswald und Rostock“ vorgelegt. In diesem Gutachten spricht sich die Kommission unter anderem dafür aus, die beiden in öffentlicher Trägerschaft befindlichen Kliniken in der Hansestadt Rostock, das Klinikum Südstadt Rostock und die Universitätsmedizin Rostock, zusammenzulegen. Dies wird von der Gutachterkommission primär damit begründet, dass es weder wirtschaftlich vernünftig sei noch positive Auswirkungen auf die Qualität der Versorgung oder die medizinische Forschung hätte, dass sich zwei Kliniken „an einem Standort und mit investiver Unterstützung durch das Land als Konkurrenten auf einem knappen Markt begegnen[.]“¹

2) Zur Diskussion stehen zwei Szenarien für eine vertiefte Zusammenarbeit des Klinikums Südstadt und der Universitätsmedizin Rostock:

- Eine Vollfusion des städtischen Klinikums Südstadt Rostock und der Universitätsmedizin Rostock;
- Die Einrichtung eines Eltern-Kind-Zentrums durch Zusammenlegung der zum Klinikum Südstadt gehörenden Kliniken für Geburtshilfe, Neonatologie sowie der präpartalen Patienten aus der Gynäkologie mit der zur Universitätsmedizin gehörenden Klinik für Pädiatrie.

3) Das Klinikum Südstadt in Trägerschaft der Hansestadt Rostock hat die HE | Hamburg Economics GmbH (im Folgenden „HE“) damit beauftragt, zu prüfen, ob eine Vollfusion oder die Einrichtung eines Eltern-Kind-Zentrums – wahrscheinlich – zu wettbewerblichen Bedenken des Bundeskartellamts (im Folgenden „BKartA“) führen wird.

4) HE kann eine Entscheidung des BKartA nicht voraussehen. Gerade im Bereich Krankenhausfusionen gibt es jedoch eine sehr umfangreiche und veröffentlichte Entscheidungspraxis des BKartA sowie eine im Jahr 2021 fertiggestellte und publizierte Sektoruntersuchung. Aus diesen Dokumenten ergibt sich ein weitgehend transparentes und systematisch angewendetes Prüfverfahren des BKartA zur Beurteilung von Zusammenschlüssen im Krankenhaussektor.

5) HE führt die entsprechenden Prüfschritte nachfolgend aus und erstellt auf dieser Basis eine Prognose, zu welchem Ergebnis das BKartA im Rahmen einer Prüfung des Zusammenschlussvorhabens wahrscheinlich gelangen würde. Sofern es aufgrund von Datenrestriktionen nicht möglich ist, das erwartete Vorgehen des BKartA insbesondere im Bereich der räumlichen Marktabgrenzung vollständig auszuführen, begegnet HE diesem Umstand mit konservativen Szenarienbetrachtungen.

6) Von HE nicht geprüft wird die Frage, ob der potenzielle Zusammenschluss überhaupt beim BKartA anzumelden ist oder sich Ausnahmen in Bezug auf die Anmeldepflicht aufgrund einer möglichen Förderung über den Krankenhausstrukturfond ergeben. Diese

¹ Kroemer, H. et al. (2022): Unimed^{MV} 2030 – Ergebnisse der Expertenkommission zur Begutachtung der Universitätsmedizinen

Greifswald und Rostock, Herausgeber: Ministerium für Wissenschaft, Kultur, Bundes- und Europaangelegenheiten Mecklenburg-Vorpommern (im Folgenden Unimed-Bericht), Seite 34.

Fragen sind rein rechtlicher Natur und fallen nicht in das Kompetenzgebiet von HE.

7) Das Gutachten ist wie folgt aufgebaut:

- Im nachfolgenden Abschnitt 2 werden die (potenziellen) Zusammenschlussbeteiligten vorgestellt;
- In Abschnitt 3 erfolgt die sachliche und räumliche Marktabgrenzung;
- In Abschnitt 4 wird die wettbewerbliche Beurteilung für beide Fusionsoptionen und für verschiedene Szenarien der räumlichen Marktabgrenzung erläutert.

8) Die wesentlichen Analyseergebnisse sind:

- Der sachliche relevante Markt ist der Markt für akutstationäre Krankenhausdienstleistungen. Ob weitere sachliche Märkte zum Beispiel für seltene Spezialbehandlungen oder für Kinder- und Jugendmedizin abzugrenzen sein könnten, kann offenbleiben. Denn ein Zusammenschluss würde jedenfalls den Markt für akutstationäre Krankenhausdienstleistungen betreffen und die wettbewerbliche Beurteilung würde auch nicht anders ausfallen, wenn ein eigener Markt für Kinder- und Jugendmedizin abgegrenzt würde.
- Der räumlich relevante Markt umfasst eine Region von bis zu 35 Straßenkilometer um den Standort des Klinikums Südstadt in Rostock, welches selbst in unmittelbarer Nachbarschaft der Universitätsmedizin Rostock liegt. Neben den potenziell Zusammenschlussbeteiligten befinden sich dann zwei weitere Kliniken in Bad Doberan und Ribnitz-Dammgarten im räumlich relevanten Markt. Hilfsweise, aufgrund von Datenunsicherheiten, wird ein größerer räumlicher Markt von bis zu 50 Straßenkilometer um das Klinikum Südstadt betrachtet. In diesem Szenario befinden sich zwei weitere Kliniken in Güstrow und Bützow innerhalb des räumlich relevanten Marktes. Ein noch größerer räumlicher Markt erscheint ausgeschlossen.
- Auf dem räumlich eng abgegrenzten Markt erreicht die Universitätsmedizin Rostock bereits allein einen Marktanteil in Höhe von 49%, deutlich oberhalb der Schwelle zur vermuteten Einzelmarktbeherrschung. Die potenziell Zusammenschlussbeteiligten würden auf den räumlich

eng abgegrenzten Markt einen Marktanteil von 82% erreichen, das heißt, die marktbeherrschende Stellung würde erheblich verstärkt.

- Auf dem räumlich weit abgegrenzten Markt erreicht die Universitätsmedizin Rostock einen Marktanteil von 39%, gerade unter der Schwelle zur vermuteten Einzelmarktbeherrschung, aber die potenziell Zusammenschlussbeteiligten erreichen gemeinsam einen Marktanteil von 64% deutlich oberhalb der Schwelle zu vermuteten Marktbeherrschung.
- Trotz der sehr hohen Marktanteile und der erheblichen Verstärkung (enge räumliche Abgrenzung) oder der jedenfalls Schaffung einer marktbeherrschenden Stellung (weite räumliche Abgrenzung) wäre die Einrichtung eines Eltern-Kind-Zentrums wahrscheinlich freigabefähig. Die für dieses Zentrum zusammenzulegenden Einrichtungen am Klinikum Südstadt und der Universitätsmedizin Rostock sind aktuell fast vollständig komplementär zueinander. Es kommt insoweit nur übergeordnet zu einer Marktanteilsaddition, nicht aber im Bereich der relevanten Fachabteilungen. Da die potenziell Zusammenschlussbeteiligten in diesen Fachabteilungen aktuell nicht im Wettbewerb stehen, kann dieser auch nicht eingeschränkt werden.
- Eine mögliche Vollfusion des Klinikums Südstadt und der Universitätsmedizin Rostock erfüllt dagegen wahrscheinlich die Untersagungsvoraussetzungen des BKartA. In diesem Fall kommt es nicht nur übergeordnet zu einer erheblichen Marktanteilsaddition, sondern auch im Bereich der relevanten Fachabteilungen sowohl mit enger als auch mit weiter räumlicher Marktabgrenzung. Die potenziell Zusammenschlussbeteiligten sind in den Bereichen Innere Medizin, Chirurgie, Orthopädie und Anästhesiologie jeweils die größten und damit im Prüfraumen des BKartA auch engsten Wettbewerber auf dem relevanten Markt. In Folge würde ein Zusammenschluss wahrscheinlich zu einer erheblichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs führen, womit das Untersaugungskriterium des BKartA erfüllt wäre.

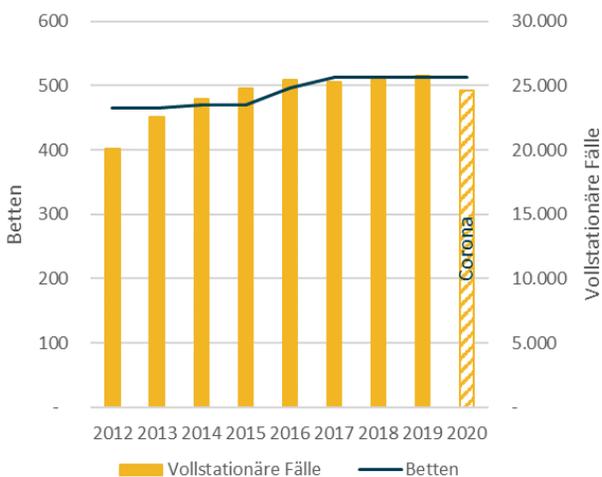
2 Status quo der betroffenen Kliniken

2.1 Klinikum Südstadt

9) Das Klinikum Südstadt Rostock (im Folgenden auch „Südstadt“) ist ein Allgemeinkrankenhaus in Rostock. Darüber hinaus ist es ein akademisches Lehrkrankenhaus und Träger der Universitätsfrauenklinik. Das Klinikum Südstadt befindet sich in öffentlicher Hand. Der Träger ist die Hansestadt Rostock.

10) Das Klinikum Südstadt hat sich in den letzten Jahren im Wachstum positiv entwickelt. Die nachstehende Abbildung fasst die Entwicklung der Bettenanzahl (Linie, blau) und die Entwicklung der vollstationär aufgenommenen Fälle (Balken, gelb) seit dem Jahr 2012 und bis 2020 zusammen.

Entwicklung Klinikum Südstadt



Quelle: HE auf Qualitätsberichten der Kliniken.

11) Die Anzahl der Betten in Südstadt hat im Zeitverlauf von 2012 bis 2020 um 10,3% zugenommen. Die Bettenanzahl wird im Rahmen der Krankenhausplanung von der jeweiligen Landesregierung festgelegt, um die stationäre Gesundheitsversorgung zu gewährleisten.

12) Die Anzahl der vollstationären Fälle hat sich von 2012 bis 2019 um 28,3% erhöht. Hier endet der Betrachtungszeitraum im Jahr 2019, da 2020 als erstes

Jahr der COVID-Pandemie nicht als repräsentativ einzustufen ist.

13) Das Klinikum Südstadt verfügt über fünf Fachabteilungen, in denen die knapp 26 Tausend vollstationär behandelten Fälle im Jahr 2019 versorgt wurden.² Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Verteilung der Fälle auf die jeweiligen Fachabteilungen.

Südstadt 2019

Fachabteilung	Anzahl Fälle	Anteil
Frauenheilkunde und Geburtshilfe	10.178	40%
Innere Medizin	8.301	32%
Chirurgie	4.173	16%
Orthopädie/Unfallchirurgie	2.679	10%
Anästhesiologie/Intensivmedizin	411	2%
Summe	25.742	

Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

14) Die Fachabteilung für Frauenheilkunde und Geburtshilfe stellt mit 40% der behandelten Fälle im Jahr 2019 die größte Abteilung in Südstadt dar. Hierauf folgen die Innere Medizin (32%), die Chirurgie (16%) und die Orthopädie/Unfallchirurgie (19%). Nur 2% der Fälle werden in Anästhesiologie/Intensivmedizin behandelt.

15) Die Universitätsmedizin Rostock (im Folgenden auch „Universitätsmedizin“) verfügt seit Dezember 2004 nicht mehr über die Fachabteilung für Frauenheilkunde und Geburtshilfe. Im Rahmen einer auf landespolitischer Ebene gewollten Marktberingung in den Jahren um die Jahrtausendwende mussten sowohl Südstadt als auch Universitätsmedizin auf einzelne Fachabteilungen verzichten. Im Zuge dessen wurde die Universitätsklinik für Frauenheilkunde und Geburtshilfe alleinig bei Südstadt angesiedelt, gefolgt von dem weit überwiegenden Anteil der Neonatologie als Teil der Frauenheilkunde und Geburtshilfe im Jahr 2007. Dies ist bis heute der Fall.³

2.2 Universitätsmedizin Rostock

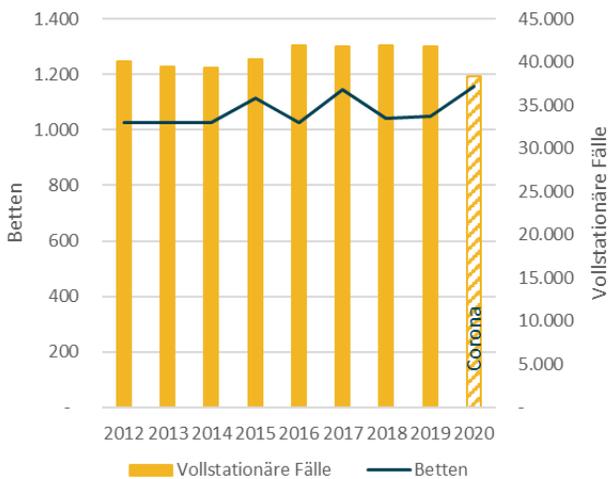
16) Die Universitätsmedizin Rostock ist eine rechtsfähige Teilkörperschaft der Universität Rostock.

² HE hat sich bei der Einordnung der jeweiligen Abteilungen eines Krankenhauses in Fachabteilungen an dem Vorgehen des Landes Mecklenburg-Vorpommerns bei der Krankenhausplanung orientiert. Die Zuordnung zu den Fachabteilungen für jedes hier relevante Krankenhaus befindet sich in Anhang 5.2.

³ Südstadt verzichtete dabei seinerseits auf die Fachabteilungen für Pädiatrie, Urologie und eine psychiatrische Tagesklinik.

17) Die folgende Abbildung stellt die Entwicklung der Universitätsmedizin in den Jahren seit 2012 dar.

Entwicklung Unimedizin Rostock



Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

18) Die Universitätsmedizin hat etwa die doppelte Bettenanzahl (2,2-fach im Betrachtungszeitraum) wie das Klinikum Südstadt. Diese Anzahl hat in dem Zeitraum von 2012 bis 2020 um etwa 12,7% zugenommen.

19) Dahingegen ist die Anzahl der vollstationär behandelten Fälle von 2012 wiederum bis 2019 um lediglich 4,3% gestiegen. Insgesamt behandelt die Universitätsmedizin auch weniger als die zweifache Anzahl vollstationärer Fälle als Südstadt (1,7-fach im Betrachtungszeitraum).

20) In dem Jahr 2019 wurden in der Universitätsmedizin etwa 46 Tausend Fälle vollstationäre behandelt. Diese verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Fachabteilungen.

Universitätsmedizin 2019

Fachabteilung	Anzahl Fälle	Anteil
Innere Medizin	11.105	27%
Chirurgie	5.041	12%
Neurologie	3.268	8%
Kinder- und Jugendmedizin	2.792	7%
Hals-Nasen-Ohrenheilkunde	2.687	6%
Augenheilkunde	2.650	6%
Psychiatrie und Psychotherapie	2.445	6%
Urologie	2.183	5%
Orthopädie/Unfallchirurgie	1.702	4%
Kinderchirurgie	1.384	3%
Haut- und Geschlechtskrankheiten	1.369	3%
Strahlentherapie	1.064	3%
Mund-Kiefer-Gesichtschirurgie	999	2%
Herzchirurgie	827	2%
Neurochirurgie	761	2%
Nuklearmedizin	602	1%
Kinder-u. Jugendpsychiatrie	490	1%
Anästhesiologie/Intensivmedizin	375	1%
Psychosom. Medizin/Psychotherapie	99	0%
Summe	41.843	

Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

21) Die Innere Medizin stellt die größte Fachabteilung der Universitätsmedizin dar; hier wurden 27% aller Fälle in dem Jahr 2019 behandelt. Darauf folgen die Chirurgie (12%), die Neurologie (8%), die Kinder- und Jugendmedizin (7%) sowie die Hals-Nasen-Ohrenkunde, die Augenheilkunde sowie die Psychiatrie und Psychotherapie (jeweils 6%).

22) In den weiteren zwölf der insgesamt 19 Fachabteilungen der Universitätsmedizin werden die restlichen Fälle behandelt. Keine der Abteilungen macht mehr als 5% der behandelten Fälle aus.

2.3 Lage der potenziell Zusammenschlussbeteiligten und weiterer Krankenhäuser in der Umgebung

23) Das Klinikum Südstadt und die Universitätsmedizin Rostock befinden sich beide in dem Stadtbereich Rostocks. Sie liegen etwa drei Kilometer voneinander entfernt.⁴

⁴ Die Distanzangaben in diesem Gutachten beziehen sich auf Straßenkilometer, die über <https://www.google.de/maps> im August 2022 ermittelt wurden. Wenn Google verschiedene Routen vor-

geschlagen hat, wurde immer die kürzeste Route zu Grunde gelegt. Die Ergebnisse der verschiedenen Suchanfragen sind im Anhang 6.1 dokumentiert.

24) In Rostock selbst befinden sich keine weiteren Allgemein- oder Universitätskrankenhäuser. Nach letzten Angaben des Statistischen Amtes Mecklenburg-Vorpommern aus dem Jahr 2019 befanden sich zwar vier Kliniken mit insgesamt 1.537 aufgestellten Betten in Rostock, aber in zwei Fällen dürfte es sich um das Zentrum für Radiologie und das Zentrum für Nervenheilkunde der Universitätsmedizin Rostock handeln, die vom Statistischen Landesamt offenbar separat erfasst wurden. Insbesondere geht aus den Qualitätsberichten der beiden potenziellen Zusammenschlussbeteiligten für das Jahr 2019 hervor, dass diese über insgesamt 1.563 Betten verfügten, das heißt über etwas mehr Betten als vom Statistischen Landesamt für die gesamte Stadt erfasst.⁵

25) In der näheren und weiteren Umgebung der Hansestadt Rostock (Fahrstrecke bis circa 70 Straßenkilometer zum Klinikum Südstadt) befinden sich das Sana Krankenhaus Bad Doberan, die Bodden-Klinik Ribnitz-Damgarten, die Warnowklinik Bützow, das KMG Klinikum Güstrow, das DRK-Krankenhaus Teterow, das Dietrich-Bonhoeffer-Klinikum Malchin und das Sana Hanse-Klinikum Wismar.

26) Die nachstehende Tabelle gibt die jeweilige Entfernung sowie die Anzahl der vollstationär behandelten Fälle aus dem Jahr 2019 an.⁶ Wie zuvor stellt HE hier und bei Bedarf auch in den folgenden Darstellungen auf das Jahr 2019 als das letzte repräsentative Jahr vor der COVID-Pandemie ab.

Kliniken in der Nähe der Zusammenschlussbeteiligten

Name	Entfernung	Fälle (2019)
Sana Krankenhaus Bad Doberan	18	6.647
Bodden-Klinik Ribnitz-Damgarten	33	7.245
Warnowklinik Bützow	38	2.967
KMG Klinikum Güstrow	42	19.717
DRK-Krankenhaus Teterow	55	5.384
Sana Hanse-Klinikum Wismar	59	18.602
D.-Bonhoeffer-Klinikum Malchin	70	3.702

Quelle: Hamburg Economics, Google Maps.

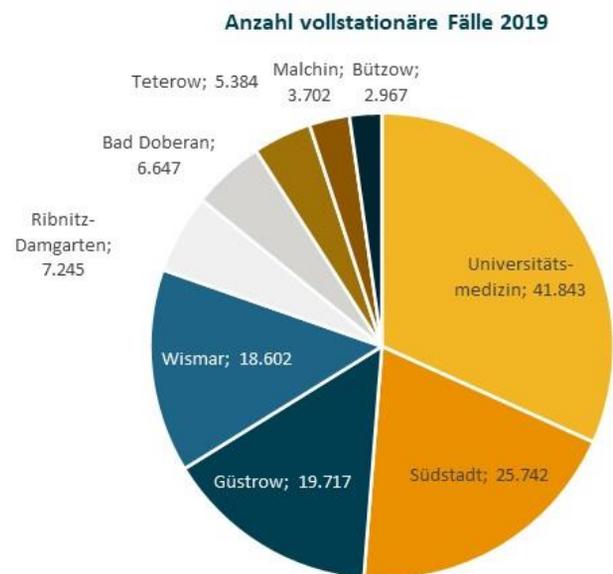
27) In naher Umgebung der potenziell Zusammenschlussbeteiligten befinden sich das Klinikum Bad

⁵ Alle zugelassenen deutschen Krankenhäuser sind seit dem Jahr 2003 gesetzlich dazu verpflichtet, regelmäßig strukturierte Qualitätsberichte über das Internet zu veröffentlichen. Diese sind auf der Homepage des Gemeinsamen Bundesausschusses als Download verfügbar. HE hat aus den Berichten jeweils aus dem Kapitel

Doberan in 18 Kilometer Entfernung. In mittlerer Entfernung befinden sich die Kliniken in Ribnitz-Damgarten (33 Kilometer), in Bützow (38 Kilometer) und in Güstrow (42 Kilometer). Im weiteren Umkreis befinden sich noch die Kliniken Teterow (55 Kilometer), Wismar (59 Kilometer) und Malchin (70 Kilometer).

28) Wenn sich im Umkreis von etwa 70 Kilometern der potenziell Zusammenschlussbeteiligten auch insgesamt sieben weitere akutstationäre Krankenhäuser befinden, so weisen nur zwei von diesen (Güstrow und Wismar) eine vergleichbar große Anzahl vollstationärer Fälle zum Klinikum Südstadt und der Universitätsmedizin Rostock auf.

29) Die folgende Abbildung zeigt die Verteilung der vollstationären Fälle aus dem Jahr 2019 auf die potenziell Zusammenschlussbeteiligten und die im Umkreis liegenden Kliniken auf.



30) In dieser Betrachtung sind die betroffenen Krankenhäuser Universitätsmedizin Rostock und Klinikum Südstadt die größten Kliniken. Die Universitätsmedizin Rostock behandelt etwa 1/3 der Gesamtfälle; Südstadt etwa 20%. Darauf folgen, wie bereits ausgeführt, ausschließlich Güstrow (circa 15%) und Wismar (circa 14%) als vergleichbar große Krankenhäuser.

B die vollstationäre Fallzahl einer Abteilung und eines Jahres entnommen.

⁶ Die Entfernung ist vom Standort des Klinikums Südstadt zum jeweiligen Standort des anderen Krankenhauses ermittelt.

3 Marktabgrenzung

3.1 Sachliche Marktabgrenzung

31) Der sachlich relevante Markt ist der Markt für akutstationäre Krankenhausdienstleistungen. Das Klinikum Südstadt und die Universitätsmedizin Rostock sind beide auf diesem Markt tätig.

32) Die sachliche Marktabgrenzung erfolgt auf Basis des sogenannten Bedarfsmarktkonzepts aus Sicht der Nachfrager. Solche Waren und Dienstleistungen sind dem sachlich relevanten Markt zugehörig, welche aus Sicht eines durchschnittlichen und verständigen Nachfragers im Hinblick auf die Produkteigenschaften und -preise sowie des anvisierten Verwendungszwecks ohne weiteren Aufwand austauschbar sind, da sie sich zur Bedarfserfüllung eignen.⁷ Die relevanten Nachfrager sind vorliegend die Patienten, die selbst entscheiden können, in welchem Krankenhaus sie behandelt werden. Auch in akuten Notfällen und bei nicht ansprechbaren Patienten bleibt eine Auswahlentscheidung erhalten, die dann jedoch beispielsweise vom Notarzt getroffen wird.⁸

33) Neben der Austauschbarkeit aus Sicht der Nachfrager ist nach der Entscheidungspraxis des BKartA ebenfalls die Angebotsumstellungsflexibilität der Anbieter zu berücksichtigen. Das heißt, die Möglichkeit der beiden Krankenhäuser ihr Angebot auf andere Dienstleistungen umzustellen beziehungsweise die Möglichkeit weiterer Anbieter wiederum das Angebot auf die vom Zusammenschluss betroffenen Dienstleistungen umzustellen.⁹

34) Das BKartA grenzt den sachlich relevanten Markt für akutstationäre Krankenhausdienstleistungen in ständiger Entscheidungspraxis als sogenannten Sortimentsmarkt ab.¹⁰ Es erfolgt insoweit – jedenfalls im Ausgangspunkt – keine Differenzierung nach einzelnen Fachabteilungen oder zwischen verschiedenen Gruppen von Patienten. Die Abgrenzung eines Sorti-

mentsmarkts setzt voraus, dass das angebotene Waren- oder Dienstleistungsbündel den abstrakten Erwartungen der Abnehmer entspricht. Keine Voraussetzung zur Abgrenzung eines Sortimentsmarktes ist es dagegen, dass die Nachfrage typischerweise auf das ganze Sortimentsbündel gerichtet ist.¹¹

35) Diese im Jahr 2005 entwickelte und in der Entscheidungspraxis beibehaltene Marktabgrenzung wurde vom BKartA zusätzlich im Rahmen der Sektoruntersuchung Krankenhäuser kritisch hinterfragt, jedoch im Ergebnis und auf Basis ergänzender empirischer Auswertungen beibehalten. Maßgeblich ist zunächst, dass Patienten eine jeweils sehr individuelle Nachfrage haben und Krankenhäuser mit verschiedenen Fachabteilungen grundsätzlich, wenn auch in unterschiedlicher Bandbreite, so ausgelegt sind, diese individuelle Nachfrage zu bedienen.¹² Die Erbringung der Leistung eines Krankenhauses erfolgt aber in der Regel nicht isoliert durch einzelne Fachabteilungen. Vielmehr zeigt eine Auswertung der Behandlungs-DRGs (diagnosebezogene Fallgruppen), dass im Durchschnitt circa 85% der DRG in verschiedenen Fachabteilungen erbracht werden. Die Leistung der verschiedenen Fachabteilungen kann demnach nicht trennscharf voneinander abgegrenzt werden, wobei das BKartA gewisse Ausnahmen oder Besonderheiten für die Bereiche Gynäkologie und Geburtshilfe, Augenheilkunde und die Kinder- und Jugendmedizin anerkennt. Gegen eine Abgrenzung von Fachabteilungen als individuelle Märkte spreche auch, dass auf Basis von Befragungen von Krankenhäusern und niedergelassenen Ärzten regelmäßig fachabteilungsübergreifende Aspekte wie der allgemeine Ruf eines Krankenhauses, die Hygiene oder die Qualität der Pflege für die Krankenhausauswahl entscheidungserheblich sind.¹³

36) Auch die Abgrenzung eines eigenen sachlich relevanten Marktes für Notfallpatienten lehnt das BKartA ab, insbesondere da es angebotsseitig keine

⁷ Vergleiche stellvertretend BKartA (2021), B3-29/15, Sektoruntersuchung Krankenhäuser, Rn. 640 ff.

⁸ Vergleiche BKartA (2021), B3-29/15, Sektoruntersuchung Krankenhäuser, Rn. 643 ff.

⁹ Vergleiche BGH, Beschluss vom 16.01.2008, KVR 26/07 – Kreis-Krankenhaus Bad Neustadt (juris), Rn. 54.

¹⁰ Vergleiche zum Beispiel BKartA, Beschluss vom 10.03.2005, B10-123/04 – Rhön-Klinikum AG/Landkreis Rhön-Grabfeld, Rn. 85 ff.; BKartA, Beschluss vom 14.05.2014, B3-135/13 - Klinikum

Esslingen/Kreiskliniken, Rn. 61 ff.; BKartA, Beschluss vom 30.07.2020, B3-33/20 - Zentralklinikum Flensburg, Rn. 216.

¹¹ Vergleiche BKartA (2021), B3-29/15, Sektoruntersuchung Krankenhäuser, Rn. 641.

¹² Vergleiche BKartA (2021), B3-29/15, Sektoruntersuchung Krankenhäuser, Rn. 642, 643 ff., 648 ff.

¹³ Vergleiche BKartA (2021), B3-29/15, Sektoruntersuchung Krankenhäuser, Rn. 656 ff., 658 ff., 662 ff.

Differenzierung des Leistungsangebots oder der Vergütung nach Patientengruppen gibt und auch die Krankenhäuser in der Praxis nicht nach diesen Gruppen differenzieren oder auch nur eine trennscharfe Definition für Notfallpatienten verwenden würden.¹⁴

37) Keinen gesonderten sachlich relevanten Markt grenzt das BKartA zudem für Universitätskliniken ab. Ein gesonderter sachlicher Markt kommt gemäß BKartA zunächst nicht deshalb in Betracht, weil einige hochspezialisierte Behandlungen nur in Universitätskliniken angeboten werden. Denn erstens sind hochspezialisierte Behandlungen zahlenmäßig zu wenige und zweitens würde man dann einen Markt für diese Behandlungen, aber nicht für Universitätskliniken abgrenzen.¹⁵ Es könnte darüber hinaus zwar sein, dass ein eigener sachlicher Markt für klinische Forschung abzugrenzen ist, aber dies ist für einen Zusammenschluss unter Beteiligung eines Allgemeinkrankenhauses – wie vorliegend – nicht relevant, denn der Zusammenschluss betrifft dann jedenfalls auch den Markt für akutstationäre Krankenhausdienstleistungen.¹⁶ Außerdem kommt die Abgrenzung eines eigenen sachlichen Markts für Universitätskliniken weder aufgrund einer abweichenden Angebotsbreite noch auf Basis einer abweichenden Angebotstiefe in Betracht. Eine Differenzierung nach Angebotsbreite entspräche der Abgrenzung nach Fachabteilungen, die das BKartA jedoch mit Verweis auf den fachabteilungsübergreifenden Charakter vieler Leistungen (siehe oben) ablehnt.¹⁷ Hinsichtlich der Angebotstiefe ist es nach Ermittlungen des BKartA schließlich so, dass auch in Kliniken in der Maximalversorgung (einschließlich Universitätskliniken) mehrheitlich solche Leistungen erbracht werden, die ansonsten auch von kleineren Krankenhäusern in der Regelversorgung erbracht werden. Eine klare Trennung entlang der Angebotstiefe gibt es demnach nicht.¹⁸ Soweit

die obigen Ausführungen auf einer Entscheidung des BKartA aus dem Jahr 2006 beruhen, hat das BKartA auch in späteren Zusammenschlussvorhaben unter Beteiligung von Universitätskliniken keinen eigenen sachlich relevanten Markt für diese abgegrenzt.¹⁹

38) Nicht zum sachlich relevanten Markt gehören nach ständiger Entscheidungspraxis dagegen:

- Rehabilitationseinrichtungen,
- Alten- und Pflegeheime und
- reine Privatkliniken.²⁰

39) Ebenfalls sind Psychiatrische Fachabteilungen oder -kliniken vom sachlich relevanten Markt ausgenommen.²¹ Dies betrifft im vorliegenden Fall die Fachabteilungen für Psychiatrie und Psychotherapie, die Kinder- und Jugendpsychiatrie und die Psychosomatische Medizin (ausschließlich) an der Universitätsmedizin Rostock.

40) Hinsichtlich möglicher Besonderheiten in Einzelfällen geht das BKartA davon aus, dass die relevanten Verhaltensspielräume und Wettbewerbsverhältnisse zunächst durch die weite Abgrenzung eines Sortimentsmarkts für akutstationäre Krankenhausdienstleistungen und ohne weitere Differenzierungen erfasst werden können. Das BKartA erkennt jedoch an, dass für die Beurteilung eines konkreten Zusammenschlussvorhabens auf die tatsächlichen Wettbewerbsauswirkungen geachtet werden muss. Insbesondere kann es sein, dass sich die spezifischen Leistungsspektren zweier Krankenhäuser in einem Einzelfall besonders weitgehend überschneiden, oder gerade nicht. Diese notwendige Differenzierung kommt jedoch nicht auf der Ebene der sachlichen

¹⁴ Vergleiche BKartA (2021), B3-29/15, Sektoruntersuchung Krankenhäuser, Rn. 668 ff.

¹⁵ Vergleiche BKartA, Beschluss vom 11.12.2006, B3-1002/06 – Universitätsklinikum Greifswald/Kreiskrankenhaus Wolgast, Rn. 35.

¹⁶ Vergleiche BKartA, Beschluss vom 11.12.2006, B3-1002/06 – Universitätsklinikum Greifswald/Kreiskrankenhaus Wolgast, Rn. 36.

¹⁷ Vergleiche BKartA, Beschluss vom 11.12.2006, B3-1002/06 – Universitätsklinikum Greifswald/Kreiskrankenhaus Wolgast, Rn. 53 ff., 61.

¹⁸ Vergleiche BKartA, Beschluss vom 11.12.2006, B3-1002/06 – Universitätsklinikum Greifswald/Kreiskrankenhaus Wolgast, Rn. 45 ff., 51 f., 62 ff.

¹⁹ Vergleiche zum Beispiel BKartA, Beschluss vom 8.01.2009, B3-174/08 – Universitätsklinikum Freiburg/Herz-Zentrum Bad Krozingen; BKartA, Beschluss vom 7.06.2021, B3-67/21 – Charité/Deutsches Herzzentrum Berlin.

²⁰ Vergleiche zum Beispiel BKartA, Beschluss vom 23.03.2005, B10-109/04 – Rhön-Klinikum/Krankenhaus Eisenhüttenstadt, Rn. 71; BKartA, Beschluss vom 07.09.2006, B3-1000/06 – Helios Kliniken/Humaine Kliniken; BKartA, Beschluss vom 14.05.2014, B3-135/13 – Klinikum Esslingen, Rn. 62.

Marktabgrenzung zum Tragen, sondern erst im zweiten Schritt der wettbewerblichen Beurteilung.²² Dieser Aspekt ist vorliegend insbesondere im Hinblick auf ein mögliches Eltern-Kind-Zentrum relevant, vor allem da das BKartA jedenfalls für den Bereich Geburtshilfe sowie Kinder- und Jugendmedizin auch die Abgrenzung eines eigenen sachlich relevanten Marktes in Betracht zieht. Ob es einen eigenen sachlich relevanten Markt für diesen Bereich gibt, kann jedoch offengelassen werden. Denn für die im Rahmen der wettbewerblichen Beurteilung gezogenen Schlussfolgerungen wird es darauf nicht ankommen (siehe Abschnitt 4.1).

41) Schließlich ist festzustellen, dass sowohl das Klinikum Südstadt als auch die Universitätsklinik Rostock Krankenhäuser sind, die akutstationäre medizinische Dienstleistungen anbieten (vergleiche Abschnitte 2.1 und 2.2) und daher beide auf dem sachlich relevanten Markt für akutstationäre Krankenhausedienstleistungen tätig sind.

3.2 Räumliche Marktabgrenzung

3.2.1. Einführung

42) Der räumlich relevante Markt umfasst das Stadtgebiet Rostock und umliegende Gemeinden bis zu einer Entfernung von 35 Straßenkilometer um die Standorte der (potenziell) Zusammenschlussbeteiligten. Soweit eine nachfrageseitige Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes aufgrund nicht verfügbarer Daten nicht endgültig möglich ist, wird im Verlauf hilfsweise eine weitere räumliche Abgrenzung in Betracht gezogen.

43) Auch die Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes erfolgt nach dem Bedarfsmarktkonzept. Die räumliche Marktabgrenzung verfolgt das übergeordnete Ziel, die wesentlichen auf die Zusammenschlussbeteiligten wirkenden Wettbewerbskräfte von den weniger relevanten Wettbewerbskräften zu trennen. Der räumlich relevante Markt ist grundsätzlich die Region, aus der die Patienten der Zusammenschlussbeteiligten jedenfalls zu einem signifikanten Teil

stammen, denn die Auswahl dieser Patienten wird durch den Zusammenschluss berührt.²³

44) Nicht zu beachten ist insoweit, dass Krankenhäuser ihre Leistung bundesweit anbieten. Denn das bundesweite Angebot trifft auf eine nur regionale Nachfrage und im Rahmen des Bedarfsmarktkonzepts ist grundsätzlich die Sicht der Marktgegenseite – hier der Patienten – einzunehmen. Beispielsweise gibt das BKartA an, dass gut 80% aller Patienten eines Krankenhauses aus einer Entfernung von (nur) bis zu 35 Kilometer stammen. Auch Empfehlungen für Krankenhäuser von Bekannten und Ärzten beziehen sich in der Regel auf Krankenhäuser in der unmittelbaren oder näheren Umgebung.²⁴

45) Nicht beachtet werden auch zahlenmäßig nicht ins Gewicht fallende Sonderfälle wie Spezialbehandlungen, Patienten am Urlaubsort oder Krankenhausaufenthalte aus Notsituationen. In diesen Fällen spiegelt der Wohnsitz der Patienten in der Regel nicht das tatsächliche Einzugsgebiet eines Krankenhauses wider, so dass diese Zufalls-Patienten oder Sonderfälle für das tatsächliche Wettbewerbsgeschehen keine entscheidende Rolle spielen.²⁵

3.2.2. Vorgehen BKartA

46) Die räumliche Marktabgrenzung durch das BKartA erfolgt in etablierter Entscheidungspraxis in einem systematischen, drei-stufigen Vorgehen:

- Im ersten Schritt werden die sogenannten Kerngebiete der Zusammenschlussbeteiligten ermittelt und darüber das Untersuchungsgebiet festgelegt.
- Im zweiten Schritt werden auf Basis einer nachfrageseitigen Betrachtung von Patientenverteilungen und -wanderungen räumlich separate Märkte innerhalb des Untersuchungsgebietes abgegrenzt.
- Im dritten Schritt wird die nachfrageseitige räumliche Marktabgrenzung mit einer angebotsseitigen Betrachtung verprobt.

²² Vergleiche BKartA (2021), B3-29/15, Sektoruntersuchung Krankenhäuser, Rn. 665 ff.

²³ Vergleiche stellvertretend BKartA (2021), B3-29/15, Sektoruntersuchung Krankenhäuser, Rn. 677 ff.

²⁴ Vergleiche BKartA (2021), B3-29/15, Sektoruntersuchung Krankenhäuser, Rn. 682 ff.

²⁵ Vergleiche BKartA (2021), B3-29/15, Sektoruntersuchung Krankenhäuser, Rn. 683 und beispielsweise BKartA, Beschluss vom 11.12.2006, B3-1002/06 – Universitätsklinikum Greifswald/Kreis Krankenhaus Wolgast, Rn. 75 ff.

47) Im ersten Schritt ermittelt das BKartA zunächst die sogenannten Einzugs- oder Kerngebiete der Zusammenschlussbeteiligten. Die Abgrenzung erfolgt auf Basis von Daten zu Fallzahlen der Zusammenschlussbeteiligten, die nach den fünfstelligen Postleitzahlregionen der Patienten zusammengefasst werden. Die Postleitzahlgebiete werden dann nach der Häufigkeit der Fälle sortiert und zum Kerngebiet zählen diejenigen Postleitzahlgebiete mit den jeweils häufigsten Fallzahlen, so dass jedenfalls 80% aller Fälle abgedeckt sind.²⁶ Das Untersuchungsgebiet umfasst die Kerngebiete der Zusammenschlussbeteiligten und umliegenden Regionen, die möglicherweise noch für die räumliche Marktabgrenzung relevant sind.

48) Im zweiten Schritt erfolgt eine nachfrageseitige Betrachtung. Hierzu erhebt das BKartA zunächst die Fallzahlen inklusive Postleitzahlgebiete der jeweiligen Patienten von allen Krankenhäusern im Untersuchungsgebiet. Mit dieser Datengrundlage kann das BKartA bestimmen, welcher Anteil von Patienten aus einem Postleitzahlgebiet welche Klinik im Untersuchungsgebiet aufgesucht hat. Zu dem sogenannten Patientengebiet einer Klinik gehören dann alle Postleitzahlgebiete, aus denen sich mindestens 15% der Patienten für diese Klinik entschieden haben. Kliniken mit Anteilen unter 15% werden als nicht relevante Ausweichalternative eingestuft. Eine Postleitzahlregion kann zum Patientengebiet von verschiedenen Kliniken gehören.²⁷

49) Nachdem die Patientengebiete jeder Klinik ermittelt sind, werden die sogenannte Eigenversorgungsquote und die sogenannte Einpendlerquote bestimmt. Hierzu wird zunächst für jedes Patientengebiet ermittelt, in welchen Krankenhäusern sich die in dem Patientengebiet ansässigen Patienten haben behandeln lassen. Dies kann inner- oder außerhalb des

Patientengebiets sein, da die Definition des Patientengebietes nur einen gewissen Mindestanteil von Patienten vorsieht, die sich am entsprechenden Krankenhaus behandeln lassen. Im Ergebnis erhält man eine Tabelle, aus der für jedes Patientengebiet ablesbar ist, welcher Anteil von Patienten sich in dem Krankenhaus des Patientengebietes hat behandeln lassen (Eigenversorgungsquote) und welche Anteile sich in welchen anderen Patientengebieten (dort die Einpendlerquote aus diesem Patientengebiet) haben behandeln lassen.²⁸

50) Für die nachfrageseitige räumliche Marktabgrenzung gilt dann zunächst, dass eine hohe und (deutlich) mehrheitliche Eigenversorgungsquote eines Patientengebiets dieses Patientengebiet als eigenen räumlich relevanten Markt definiert. Denn die Patienten aus diesem Gebiet suchen offenbar nur selten Krankenhäuser in benachbarten Gebieten auf. Der räumlich relevante Markt kann aber weiter zu fassen sein. Dies ist der Fall, wenn die Einpendlerquoten aus anderen Patientengebieten über 15% liegen. Eine derart hohe Einpendlerquote aus einem bestimmten Patientengebiet geht in der Regel (und ab einer gewissen Größe mathematisch zwangsweise) mit einer niedrigen Eigenversorgungsquote in dem bestimmten Patientengebiet einher, so dass dieses andere Patientengebiet kein eigener räumlicher Markt ist. Die Patienten aus diesem anderen bestimmten Patientengebieten sind dann dem räumlich relevanten Markt zuzuordnen, denn sie lassen sich in dem betroffenen Markt häufig behandeln und wären von dem Zusammenschluss betroffen.²⁹

51) Diese nachfrageseitige räumliche Abgrenzung kontrastiert das BKartA dann mit einer angebotsseitigen Betrachtung. Dafür werden jeweils alle Krankenhäuser, die im Rahmen der nachfrageseitigen Betrachtung einem räumlichen Markt zugeordnet wurden, zusammengefasst. Es wird ermittelt, welcher

²⁶ Vergleiche BKartA, Beschluss vom 27.05.2013, B3-17/13 – Main Taunus/Frankfurt Höchst, Rn. 40 ff. (hier noch etwas niedrigere Grenzwerte von 70% berücksichtigt); BKartA, Beschluss vom 14.05.2014, B3-135/13 – Klinikum Esslingen, Rn. 77 (80% Grenzwert); BKartA, Beschluss vom 30.07.2020, B3-33/20 – Zentralklinikum Flensburg, Rn. 244 ff., 250 (90% Grenzwert).

²⁷ Vergleiche BKartA, Beschluss vom 27.05.2013, B3-17/13 – Main Taunus/Frankfurt Höchst, Rn. 52 ff. (ohne Angabe Grenzwert 15%); BKartA, Beschluss vom 14.05.2014, B3-135/13 – Klinikum Esslingen, Rn. 84 ff. (15% Grenzwert); BKartA, Beschluss vom 30.07.2020, B3-33/20 – Zentralklinikum Flensburg, Rn. 253 ff. (15% Grenzwert).

²⁸ Vergleiche BKartA, Beschluss vom 27.05.2013, B3-17/13 – Main Taunus/Frankfurt Höchst, Rn. 55 ff.; BKartA, Beschluss vom 14.05.2014, B3-135/13 – Klinikum Esslingen, Rn. 87 ff.; BKartA, Beschluss vom 30.07.2020, B3-33/20 – Zentralklinikum Flensburg, Rn. 265 ff.

²⁹ Vergleiche BKartA, Beschluss vom 27.05.2013, B3-17/13 – Main Taunus/Frankfurt Höchst, Rn. 59 ff.; BKartA, Beschluss vom 14.05.2014, B3-135/13 – Klinikum Esslingen, Rn. 89 ff.; BKartA, Beschluss vom 30.07.2020, B3-33/20 – Zentralklinikum Flensburg, Rn. 267 ff.

Anteil von Patienten der Krankenhäuser eines räumlichen Marktes aus dem jeweiligen räumlichen Markt stammt und welche Anteile aus anderen räumlichen Märkten stammen. Die nachfrageseitige Abgrenzung der räumlichen Märkte wird bestätigt, wenn jeweils ein Großteil der Patienten der Krankenhäuser in einem räumlichen Markt aus ebendiesem Markt kommt und nur jeweils geringe Anteile aus anderen räumlichen Märkten.³⁰

3.2.3. Anwendung auf den Fall

52) Das übliche Vorgehen des BKartA zur räumlichen Marktabgrenzung kann im vorliegenden Fall nicht durchgeführt werden. Das Klinikum Südstadt hat HE zwar Daten zur Herkunft der eigenen Patienten zur Verfügung gestellt, verfügt aber nicht über die entsprechenden Daten anderer Krankenhäuser im potenziellen Untersuchungsgebiet.

53) Anhand der vorhandenen Daten und verschiedener struktureller Eigenschaften des Vorgehens des BKartA kann aber der wahrscheinliche räumliche Markt abgegrenzt werden. Verbleibenden Unsicherheiten kann zudem Rechnung getragen werden, indem der späteren wettbewerblichen Beurteilung auch eine alternative und weiter gefasste räumliche Marktabgrenzung zu Grunde gelegt wird.

54) Dass bereits aus den Daten des Klinikum Südstadt die wahrscheinliche räumliche Marktabgrenzung ermittelt werden kann, folgt strukturell, da sich ein von BKartA abgegrenzter räumlicher Markt nicht maßgeblich vom Kerngebiet eines Krankenhauses unterscheiden kann und auch nur unter besonderen Voraussetzungen größer sein wird als das Kerngebiet.

55) Zu beachten ist zunächst, dass solche Fälle ignoriert werden können, in denen bestimmte Postleitzahlengebiete zwar zum Kerngebiet des Klinikum Südstadt zählen, aber nicht zum räumlich relevanten Markt. Dieser Fall kann eintreten, wenn aus einem Postleitzahlengebiet zwar so viele Patienten das Klinikum Südstadt aufsuchen, dass das entsprechende Postleitzahlengebiet zum Kerngebiet des Klinikum Südstadt zählt, die entsprechende Menge an Patienten aber weniger als 15% aller Patienten aus diesem

Postleitzahlengebiet umfasst. Eine derartige Region würde dann schon nicht zum Patientengebiet des Klinikum Südstadt zählen, das aber Ausgangspunkt der nachfrageseitigen Abgrenzung der räumlichen Märkte ist. Die Nicht-Herausnahme solcher (potenziellen) Postleitzahlengebiete aus dem räumlich relevanten Markt führt aber allenfalls dazu, dass dieser zu weit abgegrenzt ist. Eine zu weite räumliche Marktabgrenzung wäre aber für die Betrachtung des aktuellen Falls unschädlich, denn wenn eine Wettbewerbsbeeinträchtigung schon auf einem zu weit abgegrenzten Markt zu erwarten ist, dann wäre diese erst recht auf einem engen abgegrenzten Markt zu erwarten.

56) Umgekehrt kann es sein, dass der räumlich relevante Markt größer als das Kerngebiet des Klinikum Südstadt ist. Dies würde hohe Einpendlerquoten aus benachbarten Regionen voraussetzen. Hohe Einpendlerquoten setzen aber voraus, dass aus benachbarten Regionen überhaupt eine relevante Anzahl von Patienten das Klinikum Südstadt aufsucht. Diese Regionen, beziehungsweise genauer diese Postleitzahlengebiete, aus denen viele Patienten das Klinikum Südstadt aufsuchen, werden aber in der Regel zum Kerngebiet des Klinikum Südstadt zählen. Denn vom Kerngebiet ausgeschlossen sind nur solche Postleitzahlengebiete, aus denen wenige Patienten stammen. Es bleibt dann dabei, dass potenziell Regionen zum räumlich relevanten Markt gehören, die nicht zum Kerngebiet des Klinikum Südstadt zählen, aber dieser Fall ist – auch nach Ausführungen des BKartA im Fall Zentralklinikum Flensburg – unwahrscheinlich.³¹

57) Nicht relevant dürfte auch der mögliche Fall sein, dass das Kerngebiet des Universitätsklinikums Rostock (viel) größer als das Kerngebiet des Klinikums Südstadt ist. Eine derartige Konstellation hatte das BKartA beim Zusammenschlussvorhaben Universitätsklinikum Greifswald/Kreis Krankenhaus Wolgast zu entscheiden. Dort hatte das BKartA für das Universitätsklinikum eine nicht unerhebliche Anzahl von Patienten ermittelt, die nicht aus dem relevanten Kerngebiet oder dem direkten Umland stammen. Das

³⁰ Vergleiche BKartA, Beschluss vom 14.05.2014, B3-135/13 – Klinikum Esslingen, Rn. 114 ff.; BKartA, Beschluss vom 30.07.2020, B3-33/20 – Zentralklinikum Flensburg, Rn. 288 f.

³¹ Vergleiche BKartA, Beschluss vom 30.07.2020, B3-33/20 – Zentralklinikum Flensburg, Rn. 251. Dort weist das BKartA die Behauptung der Anmelder eines weiter gefassten räumlichen Marktes klar zurück, mit der Begründung, dass die strittigen Regionen außerhalb des Kerngebiets der Beteiligten liegen.

BKartA hat dies aber vor allem darauf zurückgeführt, dass ein Universitätsklinikum teilweise auch solche Leistungen anbietet, die es in anderen Kliniken nicht oder nicht in der Form gibt. Die größere Anzahl von Patienten von weiter weg war demnach nicht Ausdruck einer – für die Marktabgrenzung relevanten – wettbewerblichen Überlegenheit, sondern Ergebnis einer – für die Marktabgrenzung nicht relevanten – Komplementarität des Angebots. Eine Ausweitung des räumlich relevanten Marktes aufgrund des einseitig beim Universitätsklinikum weiter gefassten Einzugsgebiets hat das BKartA daher nicht vorgenommen.³²

58) Schließlich ist zu beachten, dass auch nicht jede Unsicherheit hinsichtlich der exakten Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes Auswirkungen auf die spätere wettbewerbliche Analyse hat. Die wettbewerbliche Analyse fällt nur dann potenziell anders aus, wenn durch eine andere räumliche Marktabgrenzung mehr oder weniger Krankenhäuser in den räumlich relevanten Markt fallen. Betrachtet man den möglichen Fall einer engeren Marktabgrenzung dann im Zuge eines konservativen Vorgehens nicht, bleibt nur die Frage, ob es wahrscheinlich ist, dass weiter entfernte Krankenhäuser noch in den räumlich relevanten Markt einzubeziehen wären. Auch dieser Frage kann man sich aber auf Basis vorhandener Informationen nähern und schließlich, für die dann immer noch verbleibende Unsicherheit, der wettbewerblichen Beurteilung hilfsweise eine weiter gefasste räumliche Marktabgrenzung zu Grunde legen.

59) Maßgeblich für die räumliche Marktabgrenzung ist demnach im Ausgangspunkt das Kerngebiet des Klinikums Südstadt. Um dieses Kerngebiet zu bestimmen, hat das Klinikum Südstadt HE eine umfangreiche Auflistung aller vollstationär behandelten Fälle aus dem Jahr 2019 zur Verfügung gestellt. Unter anderem enthält die Tabelle auch Angaben zu den Postleitzahlen der jeweiligen Patienten.

60) HE hat daraus eine Liste erstellt, wie viele der Patienten aus jedem aufgelisteten 5-stelligen Postleitzahlengebiet stammen. Diese Liste wurde dann absteigend sortiert. Das Kerneinzugsgebiet des Klini-

kum Südstadt wurde daraufhin so definiert, dass mindestens 80% aller behandelten Fälle durch die Berücksichtigung der Postleitzahlengebiete abgedeckt sind.

61) Im Klinikum Südstadt wurden im Jahr 2019 circa 26 Tausend Fälle vollstationär behandelt. Die 80% der Fälle aus der absteigend sortierten Liste stammen aus 21 verschiedenen 5-stelligen Postleitzahlengebieten.

62) Die nachstehende Tabelle zeigt diese Postleitzahlengebiete mit Ortsangabe, der Anzahl der behandelten Fälle, dem (summierten) prozentualen Anteil an der Gesamtfallzahl und der jeweiligen Entfernung zum Klinikum Südstadt auf. Die Entfernungen ist jeweils vom Klinikum Südstadt zu der entsprechenden Postleitzahlregion gemessen.

Postleitzahlen von 80% der behandelten Fälle in Südstadt

PLZ	Ort	Fälle	Anteil	Σ Anteil	Entfernung
18059	Stadt Rostock	2.253	8,6%	8,6%	6
18109	Stadt Rostock	2.018	7,7%	16,3%	12
18055	Stadt Rostock	1.917	7,3%	23,7%	6
18106	Stadt Rostock	1.849	7,1%	30,7%	10
18069	Stadt Rostock	1.703	6,5%	37,2%	6
18107	Stadt Rostock	1.597	6,1%	43,3%	12
18057	Stadt Rostock	1.534	5,9%	49,2%	3
18147	Stadt Rostock	1.381	5,3%	54,5%	16
18146	Stadt Rostock	1.084	4,1%	58,6%	8
18209	Bad Doberan	760	2,9%	61,5%	19
18119	Stadt Rostock	625	2,4%	63,9%	15
18311	Ribnitz-Damgarten	543	2,1%	66,0%	30
18182	Stadt Rostock	516	2,0%	68,0%	17
18184	Roggentin	488	1,9%	69,8%	9
18195	Amt Tessin	446	1,7%	71,5%	33
18196	Dummerstorf	445	1,7%	73,2%	16
18211	Steinbeck	390	1,5%	74,7%	16
18190	Sanitz	361	1,4%	76,1%	19
18198	Kritzow	356	1,4%	77,5%	9
18258	Schwaan	347	1,3%	78,8%	20
18225	Kühlungsborn	344	1,3%	80,1%	30
Summe		20.957			

Quelle: Hamburg Economics auf Basis Klinikum Südstadt.

63) Der mit Abstand größte Teil der behandelten Fälle (kumuliert 63%) stammt unmittelbar aus der

³² Vergleiche BKartA, Beschluss vom 11.12.2006, B3-1002/06 – Universitätsklinikum Greifswald/Kreis Krankenhaus Wolgast, Rn. 85 ff.

Hansestadt Rostock und dort aus elf Postleitzahlengebieten, die maximal 17 Kilometer vom Klinikum Südstadt entfernt liegen. Die restlichen 17% stammen aus zehn weiteren Postleitzahlengebieten in unmittelbarer Umgebung. Die größte Entfernung der behandelten Patienten zum Klinikum Südstadt beträgt lediglich 30 bis 33 Kilometer (Ribnitz-Damgarten, Kühlungsborn und Amt Tessin). Im mengenewichteten Durchschnitt stammen die (80% der) Patienten aus einer Entfernung von lediglich 11,4 Kilometer.

64) Dieses Ergebnis fügt sich nahtlos in die üblichen Ergebnisse des BKartA ein. Wie bereits oben erwähnt, hat das BKartA im Rahmen der Sektoruntersuchung Krankenhausmärkte darauf verwiesen, dass rund 81 Prozent aller Patienten eines Krankenhauses aus einer Entfernung von bis zu 35 Kilometer kommen.³³

65) Für den räumlich relevanter Markt ist damit im Ausgangspunkt von all denjenigen Postleitzahlengebieten auszugehen, die maximal 35 Kilometer vom Klinikum Südstadt entfernt liegen. Innerhalb des räumlich relevanten Marktes liegen dann die Krankenhäuser Universitätsmedizin Rostock, Sana Krankenhaus Bad Doberan und die Bodden-Klinik Ribnitz-Damgarten.³⁴

66) Um zu prüfen, ob der räumlich relevante Markt gegebenenfalls weiter abzugrenzen ist, fasst die folgende Tabelle zusätzlich diejenigen 17 Postleitzahlengebiete mit der Anzahl der Fälle (2019) und den Entfernungen zum Klinikum Südstadt zusammen, wenn insgesamt jedenfalls 90% aller am Klinikum Südstadt behandelten Fälle abgedeckt sein sollen.

PLZ jenseits 80% und bis 90% der behandelten Fälle in Südstadt

PLZ	Ort	Fälle	Anteil	Σ Anteil	Entfernung
18239	Satow	321	1,2%	81,3%	21
18246	Baumgarten	309	1,2%	82,5%	34
18273	Güstrow	244	0,9%	83,5%	45
18236	Kröpelin	197	0,8%	84,2%	26
18181	Rostock	181	0,7%	84,9%	30
18299	Dolgen am See	171	0,7%	85,6%	34
18233	Biendorf	161	0,6%	86,2%	38
18337	Marlow	144	0,6%	86,7%	30
17166	Dahmen	134	0,5%	87,2%	60
18334	Dettmannsdorf	125	0,5%	87,7%	39
17179	Gnoien	111	0,4%	88,1%	47
18230	Rerik	108	0,4%	88,5%	35
18276	Gutow	105	0,4%	88,9%	59
17192	Waren (müritz)	86	0,3%	89,3%	92
18347	Ahrenshoop	86	0,3%	89,6%	33
18356	Barth	76	0,3%	89,9%	58
18320	Ahrenshagen	73	0,3%	90,2%	46
Summe		2.632			

Quelle: Hamburg Economics auf Basis Klinikum Südstadt.

67) Von den weiteren 17 Postleitzahlengebieten entfallen acht auf Entfernungen zum Klinikum Südstadt von bis zu 35 Kilometern. Weitere vier Postleitzahlengebiete liegen zwischen 35 und 50 Kilometer vom Klinikum Südstadt entfernt und die letzten fünf Gebiete liegen mehr als 50 Kilometer entfernt.

68) Hinsichtlich der fünf am entferntesten liegenden Postleitzahlengebiete ist zu beachten, dass auf diese Postleitzahlengebiete sowohl absolut als auch relativ nur sehr geringe Fallzahlen entfallen. Die höchste Fallzahl erreicht noch das Gebiet 17166 Dahmen mit 134 Fällen und einen Anteil an allen Fällen des Klinikums von lediglich 0,5%. Derartig geringe Fallzahlen können nach Ansicht von HE ohne weiteres darüber zu erklären sein, dass Rostock als größere Stadt am Meer beispielsweise viele Touristen anzieht. Dies begründet jedoch regelmäßig nicht, derartige Gebiete in den räumlich relevanten Markt einzubeziehen.

69) Potenziell anders ist die Situation für Entfernungen von bis zu 50 Kilometer um das Klinikum Südstadt. Maßgeblich sind diesbezüglich die 244 beziehungsweise 0,9% der Patienten aus Güstrow mit ei-

³³ Vergleiche oben Rn. 44 und BKartA (2021), B3-29/15, Sektoruntersuchung Krankenhäuser, Rn. 682. Es macht für die zu berücksichtigenden Kliniken keinen Unterschied, ob man sich an den 33

Kilometern Distanz aus der Verteilung der Patienten des Klinikums Südstadt oder an den 35 Kilometern des BKartA orientiert. ³⁴ Vergleiche oben, Rn. 26 f.

ner Entfernung von 45 Kilometern zum Klinikum Südstadt und gegeben, dass die Klinik in Güstrow vergleichsweise groß ist und somit potenziell auch für Patienten aus Rostock eine Alternative zu Südstadt oder der Universitätsmedizin Rostock darstellt.

70) Dass insbesondere das Klinikum Güstrow noch innerhalb des räumlich relevanten Marktes liegen könnte, ergibt sich auch aus internen Wettbewerbsanalysen, die das Klinikum Südstadt regelmäßig anfertigt. In diesen Analysen wird die Universitätsmedizin Rostock als maßgeblicher Wettbewerber des Klinikums Südstadt identifiziert, aber auch ein gewisses Wettbewerbsverhältnis zur Klinik in Güstrow festgestellt.³⁵

71) Hilfsweise legt HE daher auch einen räumlich relevanten Markt von bis zu 50 Kilometer um das Klinikum Südstadt der Analyse zu Grunde. Innerhalb des räumlich relevanten Marktes befinden sich dann zusätzlich die Warnowklinik Bützow und das KMG Klinikum Güstrow.³⁶

³⁵ Diese internen Wettbewerbsanalysen basieren ausschließlich auf öffentlich verfügbaren Daten und Informationen.

³⁶ Vergleiche oben, Rn. 26 f.

4 Wettbewerbliche Würdigung

4.1 Einführung

72) Eine Vollfusion der beiden Krankenhäuser erfüllt wahrscheinlich die Untersagungsvoraussetzung des BKartA. Die potenzielle Einrichtung eines Eltern-Kind-Zentrums durch das Klinikum Südstadt und die Universitätsmedizin Rostock würde dagegen wahrscheinlich keinen wettbewerblchen Bedenken des BKartA begegnen.

73) Das BKartA untersagt einen Zusammenschluss, wenn dieser eine erhebliche Behinderung des wirksamen Wettbewerbs erwarten lässt. Letzteres ist grundsätzlich zu erwarten, wenn der Zusammenschluss eine marktbeherrschende Stellung schafft oder verstärkt.³⁷ Eine marktbeherrschende Stellung wird verstärkt, wenn eines der Unternehmen bereits vor dem Zusammenschluss marktbeherrschend ist; dies wird ab einem Marktanteil von 40% gesetzlich vermutet. Eine marktbeherrschende Stellung wird geschaffen, wenn die obige Voraussetzung nicht vorliegt, aber das fusionierte Unternehmen einen Marktanteil ab 40% erreicht.³⁸ Die reine Betrachtung der Marktanteile allein ist indessen nicht ausreichend, denn auch Zusammenschlüsse unterhalb der Schwellen können zu einer erheblichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs führen und eine vermutete Marktbeherrschung auf Basis von Marktanteilen kann auch tatsächlich nicht vorliegen.³⁹

74) Bei der Beurteilung der wettbewerblchen Wirkungen eines möglichen Zusammenschlusses wird der Blick in die Zukunft gerichtet. Das BKartA prognostiziert, wie sich die Verhaltensspielräume der Zusammenschlussbeteiligten durch den Zusammenschluss verändern werden. Dies wird dann mit der Wettbewerbslage verglichen, welche vor dem Zusammenschluss besteht.⁴⁰

75) Analog zur räumlichen Marktabgrenzung ist hervorzuheben, dass das übliche Vorgehen des BKartA aufgrund nur eingeschränkt zur Verfügung stehender Daten nicht vollumfänglich ausgeführt werden kann.

76) Soweit das BKartA im Ausgangspunkt die Marktanteile der verschiedenen Krankenhäuser im räumlich relevanten Markt ohne und mit Zusammenschluss betrachtet, kann diese Analyse vollständig durchgeführt werden. Denn die dafür benötigten Fallzahlen je Krankenhaus ergeben sich auch den entsprechenden Qualitätsberichten der Krankenhäuser.

77) In einem weiteren Schritt untersucht das BKartA jedoch regelmäßig die sogenannte wettbewerblche Nähe. Hierzu analysiert das BKartA zunächst, in welchen Fachabteilungen sich die Krankenhäuser überschneiden – dies ist ebenfalls durchführbar – und so dann, wie sehr sich die DRG der verschiedenen Krankenhäuser überschneiden.⁴¹ Letztere Analyse kann HE nicht durchführen, denn dazu wären Angaben zu den DRG aller Krankenhäuser im relevanten Markt erforderlich.

78) Statt einer Analyse auf Basis von DRG greift HE auf die Fallzahlen der verschiedenen Fachabteilungen zurück. Spezifisch werden für alle Fachabteilungen, die bei beiden potenziell Zusammenschlussbeteiligten vorkommen, die Marktanteile auf dem räumlich relevanten Markt berechnet. HE geht dann von einer großen wettbewerblchen Nähe der Krankenhäuser aus, wenn andere Krankenhäuser jeweils nur geringe Marktanteile erreichen. Insbesondere geht HE davon aus, dass zwei Krankenhäuser besonders nahe Wettbewerber sind, wenn sie in mehreren Fachabteilungen jeweils die größten Anbieter auf dem Markt sind.

79) Das Vorgehen von HE stößt potenziell an Grenzen, wenn sich die Universitätsmedizin Rostock und das Klinikum Südstadt auch innerhalb von Fachabteilungen soweit spezialisiert haben, dass das tatsächliche Leistungsspektrum eher komplementär zueinander ist. Hierfür liegen jedoch keine Anzeichen vor (siehe Abschnitt 4.2.1) und auch nach Auskunft des Klinikums Südstadt werden dort – außerhalb der Frauenheilkunde, Geburtshilfe und Neonatologie – weitestgehend Leistungen angeboten, die auch die

³⁷ Vergleiche BKartA (2021), B3-29/15, Sektoruntersuchung Krankenhäuser, Rn. 706; BKartA, Beschluss vom 30.07.2020, B3-33/20 – Zentralklinikum Flensburg, Rn. 295.

³⁸ Die relevanten Marktanteilsschwellen folgen direkt aus § 18 GWB, Absätze 4 und 6.

³⁹ Vergleiche BKartA (2021), B3-29/15, Sektoruntersuchung Krankenhäuser, Rn. 708; § 18, Absatz 7 GWB.

⁴⁰ Vergleiche BKartA (2021), B3-29/15, Sektoruntersuchung Krankenhäuser, Rn. 710; BKartA, Beschluss vom 30.07.2020, B3-33/20 – Zentralklinikum Flensburg, Rn. 298.

⁴¹ Vergleiche BKartA (2021), B3-29/15, Sektoruntersuchung Krankenhäuser, Rn. 722 ff.; BKartA, Beschluss vom 30.07.2020, B3-33/20 – Zentralklinikum Flensburg, Rn. 310 ff, 324 ff.

Universitätsmedizin Rostock anbietet (siehe ebenfalls Abschnitt 4.2.1).

4.2 Krankenhausmarkt 35 Kilometer Radius

80) Durch den möglichen Zusammenschluss des Klinikums Südstadt und der Universitätsmedizin Rostock ist eine erhebliche Behinderung wirksamen Wettbewerbs zu erwarten.

81) Der räumliche relevante Markt wurde zuvor als ein 35 Kilometer großer Radius um das Klinikum Südstadt in unmittelbarer Nachbarschaft der Universitätsmedizin Rostock abgegrenzt. Innerhalb des so abgegrenzten räumlichen Marktes befinden sich zwei weitere Kliniken. Diese befinden sich in Ribnitz-Damgarten und Bad Doberan.

82) Auf diesem regionalen Krankenhausmarkt verfügt die Universitätsmedizin Rostock bereits vor einem möglichen Zusammenschluss über eine marktbeherrschende Stellung und das Klinikum Südstadt über eine marktstarke Position. Eine Fusion dieser beiden Häuser würde dem fusionierten Krankenhaus einen Marktanteil von über 80% ermöglichen. Es gibt nur wenige und vergleichsweise kleine Ausweichalternativen für Patienten, welche den Verhaltensspielraum der Beteiligten daher nicht ausreichend begrenzen können.

83) Das Klinikum Südstadt und die Universitätsmedizin stehen heute im Hinblick auf die krankenhauplanerische Zuweisung von zu erbringenden Versorgungsleistungen, aufgrund ihrer räumlichen Nähe und einer hohen Überschneidung der Fachgebiete in einem relevanten Wettbewerb um die Patienten. Dieser Wettbewerb würde durch einen Zusammenschluss eliminiert werden.

4.2.1. Situation ohne Zusammenschluss

84) Die wettbewerbliche Prognoseentscheidung beginnt mit der Wettbewerbslage, welche ohne den möglichen Zusammenschluss besteht. Hierbei ist die wettbewerbliche Stärke der Kliniken in dem definierten räumlichen Markt ausschlaggebend.⁴²

85) Die Marktanteile der Zusammenschlussbeteiligten im Vergleich zu denen der weiteren Krankenhäuser wird als erstes Indiz zur Beurteilung der Wettbewerbssituation herangezogen. Daraufhin wird die

wettbewerbliche Nähe der zusammenschlussbeteiligten Kliniken auf Fachabteilungsebene untersucht, um der weiten Sortimentsabgrenzung bei der sachlichen Marktgrenzung Rechnung zu tragen.

Marktanteile

86) Die Sektoruntersuchung Krankenhausmarkt des BKartA aus dem Jahr 2021 hat ergeben, dass der Erfolg und die Leistungsfähigkeit auch von Krankenhäusern an ihren Marktanteilen ablesbar sind.⁴³ Folglich spiegelt die Zahl der Patienten, welche sich für die vollstationäre Behandlung in einem Krankenhaus entscheidet, den Erfolg und die Leistungsfähigkeit des Hauses wider. Die Marktanteile werden daher auf Basis der Fallzahlen berechnet.

87) Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Anzahl der somatischen vollstationären Fälle in den zum räumlich relevanten Markt gehörenden Kliniken aus dem Jahr 2019.

Vollstationäre Fälle 2019

Klinik	Anzahl	Marktanteil
Universitätsmedizin	38.809	49%
Südstadt	25.742	33%
Summe Beteiligte	64.551	82%
Bodden-Klinik Ribnitz-Damgarten	7.245	9%
Sana Krankenhaus Bad Doberan	6.647	8%
Summe Wettbewerber	13.892	18%

Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

88) Die Universitätsmedizin behandelte mit knapp 39 Tausend Fällen die mit Abstand meisten somatischen vollstationären Fälle in dem Untersuchungs-jahr. Hierauf folgt das Klinikum Südstadt mit etwas weniger als 26 Tausend Fällen.

89) Die Kliniken in Ribnitz-Damgarten und Bad Doberan behandelten beide jeweils um sieben Tausend vollstationäre Patienten im Jahr 2019; sie sind also deutlich kleiner als die beiden möglichen Zusammenschlussbeteiligten.

90) Die Universitätsmedizin Rostock hat allein bereits vor dem Zusammenschluss einen Marktanteil von 49% in dem räumlich definierten Markt und ist demnach einzelmarktbeherrschend. Der Marktanteil von Südstadt beläuft sich auf 33%; also befindet sich

⁴² Vergleiche BKartA, Beschluss vom 30.07.2020, B3-33/20 – Zentralklinikum Flensburg, Rn. 300.

⁴³ Vergleiche BKartA (2021), B3-29/15, Sektoruntersuchung Krankenhäuser, Rn. 713.

auch Südstadt in einer marktstarken Stellung vor einem möglichen Zusammenschluss.

91) Die beiden weiteren Krankenhäuser in Ribnitz-Damgarten und Bad Doberan sind mit 9% beziehungsweise 8% Marktanteilen sehr kleine Wettbewerber zu den Kliniken in Rostock und haben daher eine sehr begrenzte Marktstellung.

Wettbewerbliche Nähe

92) Bei der wettbewerblichen Nähe wird untersucht, inwieweit tatsächliche Verhaltensspielräume der möglichen Zusammenschlussbeteiligten und deren Wettbewerbern bestehen. Hierbei wird auf die räumliche und sachliche Austauschbarkeit der Krankenhäuser aus Sicht der Patienten abgestellt.⁴⁴

93) Hintergrund der Beurteilung der wettbewerblichen Nähe auf räumlicher und Fachebene ist, dass nur wenn hinreichend räumliche und fachliche Ausweichalternativen für Patienten vorhanden sein werden, die möglichen Zusammenschlussbeteiligten keinen Anreiz zur Leistungs- oder Qualitätsverschlechterung haben. Letzteres würde dann nämlich zu Patientenabwanderungen führen, welche wiederum den Verhaltensspielraum der Zusammenschlussbeteiligten im Wettbewerb begrenzt.

Räumliche Nähe

94) In aller Regel suchen Patienten Krankenhäuser für die stationäre Behandlung in der nächsten räumlichen Umgebung zu ihrem Wohnort auf.⁴⁵ Dies wird durch die Patientendaten von Südstadt bestätigt. Im Jahr 2019 liegt der Wohnort von 80% der vollstationär behandelten Patienten (absteigend sortiert) im Durchschnitt nur 11,4 Straßenkilometer von dem Standort des Klinikums entfernt.

95) In diesem sehr engen Umkreis befindet sich als einziges weiteres Krankenhaus ausschließlich die Universitätsmedizin Rostock. Es gibt keine weitere räumliche Alternative, auf welche die Patienten zurückgreifen können.

96) Alternative Krankenhäuser stehen innerhalb des räumlich relevanten Marktes erst in 18 oder 33 Kilometer Entfernung zur Verfügung und diese beiden

Kliniken in Bad Doberan und Ribnitz-Damgarten sind im Vergleich zum Klinikum Südstadt und zur Universitätsmedizin Rostock klein.

97) Eine jedenfalls annähernd vergleichbar große Klinik zum Klinikum Südstadt, die dennoch kleiner ist, findet sich erst außerhalb des räumlich relevanten Marktes in Güstrow, in 42 Kilometer Entfernung.

98) Die wettbewerblichen Verhaltensspielräume der potenziell Zusammenschlussbeteiligten werden daher von außen nur sehr eingeschränkt begrenzt.

Fachliche Nähe

99) Zwischen dem Klinikum Südstadt und der Universitätsmedizin herrscht gegenwärtig ein enges Wettbewerbsverhältnis. Aufgrund der Krankenhausplanungen des Landes Mecklenburg-Vorpommern gibt es eine Vielzahl von Überschneidungen bei den Fachabteilungen der beiden Kliniken. Bis auf die Fachabteilung für Frauenheilkunde und Geburtshilfe sind alle Fachabteilungen, welche in Südstadt vorhanden sind, auch an der Universitätsmedizin Rostock wiederzufinden.

100) In der folgenden Tabelle sind alle relevanten Fachabteilungen der beiden Kliniken aufgelistet, in denen 2019 Patienten vollstationär behandelt wurden.⁴⁶

⁴⁴ Vergleiche BKartA (2021), B3-29/15, Sektoruntersuchung Krankenhäuser, Rn. 718.

⁴⁵ Vergleiche BKartA (2021), B3-29/15, Sektoruntersuchung Krankenhäuser, Rn. 719

⁴⁶ In der Auflistung sowie in den ganzen folgenden Ausführungen werden keine psychiatrischen Abteilungen berücksichtigt, da diese nach der sachlichen Marktabgrenzung einem anderen Markt zuzuordnen und somit hier nicht relevant sind. Vergleiche Abschnitt 3.1.

Fachabteilungen in Südstadt und Unimedizin (x = vorhanden)

Fachabteilung	Südstadt	Universitätsmedizin
Anästhesiologie/Intensivmedizin	x	x
Chirurgie	x	x
Orthopädie/Unfallchirurgie	x	x
Kinderchirurgie		x
Herzchirurgie		x
Frauenheilkunde und Geburtshilfe	x	
Hals-Nasen-Ohrenheilkunde		x
Haut- und Geschlechtskrankheiten		x
Innere Medizin	x	x
Augenheilkunde		x
Kinder- und Jugendmedizin		x
Mund-Kiefer-Gesichts chirurgie		x
Neurochirurgie		x
Neurologie		x
Strahlentherapie		x
Nuklearmedizin		x
Urologie		x

Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

101) Die umfangreiche Überschneidung der Fachabteilungen des Klinikums Südstadt mit ebenso an der Universitätsmedizin Rostock vorhandenen Fachabteilungen folgt aus den Versorgungsaufträgen des Landes Mecklenburg-Vorpommern an die beiden Krankenhäuser. Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat mit den geltenden Feststellungsbescheiden basierend auf dem Krankenhausplan des Jahres 2019 der Südstadt mit Ausnahme der Frauenheilkunde und Geburtshilfe ausschließlich Fachabteilungen zugewiesen, welche sich auch an der Universitätsmedizin Rostock befinden.

102) In dem fachlichen Überschneidungsbereich wurden in dem Betrachtungsjahr knapp 34 Tausend Patienten vollstationär in den beiden Krankenhäusern behandelt. Diese machen 52,3% aller vollstationären Fälle in den relevanten Fachabteilungen und

somit eine Mehrheit der Fälle im Jahr 2019 aus.⁴⁷ Beide Kliniken stehen also in engem Wettbewerb um diese Patienten.

103) Hervorzuheben ist zudem, dass sich das grundsätzliche Leistungsangebot der Kliniken auch nicht nur übergeordnet auf Ebene der Fachabteilungen überschneidet. Beispielsweise differenziert das Klinikum Südstadt im Bereich der Chirurgie zwischen Allgemeiner-, Viszeral-, Thorax- und Gefäßchirurgie sowie zwischen Unfallchirurgie, Orthopädie und Handchirurgie. Alle diese Einzelbereiche werden auch von der Universitätsmedizin Rostock angeboten. Größere Überschneidungen gibt es auch im Bereich der Inneren Medizin, wo sich das Leistungsangebot der potenziell Zusammenschlussbeteiligten jedenfalls in den Bereichen Kardiologie, Pneumologie, Endokrinologie, Gastroenterologie und Palliativmedizin überschneidet.⁴⁸

104) Ein Vergleich der vollstationären Fallzahlen je Abteilung nach Kategorisierung der beiden Krankenhäuser zeigt, dass etwa 60,3% der Fälle, welche im Jahr 2019 in Südstadt behandelt wurden, sich auch in der Universitätsmedizin hätten behandeln lassen können (siehe Anhang 5.3 für die Herleitung des Überschneidungsanteils). Werden die Patienten eines möglichen Eltern-Kind-Zentrums aufgrund der separaten Einrichtung eines solchen Zentrums aus der Betrachtung ausgeschlossen, erhöht sich der Anteil sogar auf 85,7%.

105) Umgekehrt hätte sich nahezu die Hälfte (etwa 45,1%) aller in der Universitätsmedizin behandelten Patienten aus dem Jahr 2019 auch in Südstadt vollstationär behandeln lassen können, da die nachgefragte akutstationäre Krankenhausdienstleistung auch dort angeboten wird. Dass der Prozentsatz deutlich geringer ist als bei dem Klinikum Südstadt, ist mit Blick auf die Eigenschaft eines Maximalversorgers mit

⁴⁷ Diese Konstellation ist insbesondere abweichend zur Sachlage im Fall Zentralklinikum Flensburg, denn dort entfielen auf sich überschneidenden Leistungen (jedoch gemessen in DRG) nur eine Minderheit der Fallzahlen (vergleiche BKartA, Beschluss vom 30.07.2020, B3-33/20 – Zentralklinikum Flensburg, Rn. 310 ff., 324 ff.). Dies dürfte auch daran liegen, dass sich die dort beteiligten Kliniken auch in den sich überschneidenden Fachabteilungen jeweils spezialisiert haben (vergleiche dort, Rn. 75 ff.; siehe unten).

⁴⁸ Vergleiche jeweils die Internetseiten beider Kliniken und dort die Übersichten zu den jeweiligen Fachabteilungen/Kliniken. Die

hier genannten Überschneidungsbereiche betreffen auch gerade solche, für die im Fall Zentralklinikum Flensburg eine Spezialisierung der dort Beteiligten festgestellt wurde (beispielsweise Thoraxchirurgie, Pneumologie nur bei einer Beteiligten, Kardiologie und Handchirurgie nur bei der anderen Beteiligten, vergleiche BKartA, Beschluss vom 30.07.2020, B3-33/20 – Zentralklinikum Flensburg Rn. 78 ff.). Auch deshalb geht HE davon aus, dass der vorliegende Fall anders gelagert ist als der Fall Zentralklinikum Flensburg und im vorliegenden Fall höchstwahrscheinlich auch bei einer Betrachtung der DRG eine hohe Überschneidung festgestellt würde.

einigen Spezialabteilungen von Seiten der Universitätsmedizin nicht weiter erstaunlich. Der Anteil erhöht auf etwas über die Hälfte (50,6%) aller Patienten der Universitätsmedizin bei einer getrennten Betrachtung der vollstationären Fälle, welche in das Eltern-Kind-Zentrum ausgegliedert werden würden (siehe ebenfalls Anhang 5.3 für die Herleitung des Überschneidungsanteils).

106) Dies unterstreicht, wie groß der Überschneidungsbereich der beiden Kliniken ist und belegt den hohen Grad an Wettbewerb um die Patienten zwischen den beiden Häusern.

107) Die beiden weiteren Krankenhäuser auf dem räumlichen relevanten Markt verfügen, wie das Klinikum Südstadt, ebenfalls über Abteilungen für Innere Medizin, Chirurgie und Orthopädie/Unfallchirurgie. Das Krankenhaus in Bad Doberan verfügt zudem ebenfalls über eine Abteilung für Anästhesiologie/Intensivmedizin. Allerdings können diese beiden Krankenhäuser bereits vor einem Zusammenschluss die Verhaltensspielräume des Klinikums Südstadt und der Universitätsmedizin Rostock nicht wirksam beschränken, da sie vergleichsweise nur geringe Fallzahlen in den einzelnen Fachabteilungen aufweisen. Die nachstehenden Tabellen zeigen die Fallzahlen und Marktanteile für die einzelnen Fachabteilungen mit Überschneidungsbereichen auf.

Innere Medizin 2019

Klinik	Anzahl Fälle	Marktanteil
Universitätsmedizin	11.105	40%
Südstadt	8.301	30%
Summe Beteiligte	19.406	71%
Bodden-Klinik Ribnitz-Damgarten	4.097	15%
Sana Krankenhaus Bad Doberan	3.966	14%
Summe Wettbewerber	8.063	29%

Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

Chirurgie 2019

Klinik	Anzahl Fälle	Marktanteil
Universitätsmedizin	5.041	44%
Südstadt	4.173	37%
Summe Beteiligte	9.214	81%
Bodden-Klinik Ribnitz-Damgarten	1.106	10%
Sana Krankenhaus Bad Doberan	1.111	10%
Summe Wettbewerber	2.217	19%

Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

Orthopädie/Unfallchirurgie 2019

Klinik	Anzahl Fälle	Marktanteil
Universitätsmedizin	1.702	25%
Südstadt	2.679	40%
Summe Beteiligte	4.381	65%
Bodden-Klinik Ribnitz-Damgarten	1.462	22%
Sana Krankenhaus Bad Doberan	880	13%
Summe Wettbewerber	2.342	35%

Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

Anästhesiologie/Intensivmedizin 2019

Klinik	Anzahl Fälle	Marktanteil
Universitätsmedizin	375	43%
Südstadt	411	47%
Summe Beteiligte	786	89%
Sana Krankenhaus Bad Doberan	96	11%
Summe Wettbewerber	96	11%

Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

108) Die Innere Medizin stellt die größte Fachabteilung auf dem räumlich relevanten Markt dar. Hier werden im Jahr 2019 etwa 27.500 Fälle vollstationär behandelt. Diese machen circa 35% der Gesamtfälle aus. Die Universitätsmedizin Rostock behandelt hiervon wiederum 40% und das Klinikum Südstadt 30% der Fälle. Die beiden weiteren Krankenhäuser haben daher jeweils nur einen kleinen Marktanteil von etwa 14% beziehungsweise 15%.

109) Die Chirurgie ist mit etwa 11.500 Fällen die zweitgrößte Fachabteilung. Hier haben die beiden nicht an dem möglichen Zusammenschluss beteiligten Krankenhäuser jeweils lediglich Marktanteile von 10%, wobei das Klinikum Südstadt einen Marktanteil von 37% und die Universitätsmedizin Rostock von 44% aufweist.

110) Die Orthopädie und Unfallchirurgie stellt die dritte Fachabteilung dar, welche in allen vier Krankenhäusern angesiedelt ist. Insgesamt machen die vollstationären Fälle in dieser Abteilung einen Anteil von etwa 9% der Gesamtfälle aus. Auch in diesem Fachbereich haben das Klinikum Südstadt (40%) und die Universitätsmedizin Rostock (25%) die größten Marktanteile. Im Vergleich hat aber auch das Krankenhaus in Ribnitz-Damgarten einen nicht zu vernachlässigenden Marktanteil von 22%, während die Klinik in Bad Doberan lediglich einen Marktanteil von 13% erreicht.

111) Die Anästhesiologie und Intensivmedizin ist eine vergleichsweise kleine Fachabteilung, welche neben den beiden Zusammenschlussbeteiligten ausschließlich in Bad Doberan vertreten ist. Der Wettbewerber hat allerdings hierbei einen nur kleinen Marktanteil von 11%, wobei das Klinikum Südstadt und die Universitätsmedizin sehr große Marktanteile von 47% beziehungsweise 43% erreichen.

112) Die Ausführungen zu den einzelnen Fachabteilungen unterstreichen, dass die Patienten auf dem räumlich relevanten Markt bereits vor einem möglichen Zusammenschluss nur sehr begrenzte Ausweichalternativen zum Klinikum Südstadt und zur Universitätsmedizin Rostock haben.

4.2.2. Situation mit möglichem Zusammenschluss

113) Nach einem möglichen Zusammenschluss würden die beiden Parteien einen Marktanteil von etwa 83% auf dem räumlich abgegrenzten Markt erreichen. Die bereits im Ausgangspunkt marktbeherrschende Stellung der Universitätsmedizin Rostock würde somit erheblich verstärkt. Eine erhebliche Behinderung wirksamen Wettbewerbs durch den Zusammenschluss ist wahrscheinlich.

114) Zunächst ist festzuhalten, dass sowohl das Klinikum Südstadt als auch die Universitätsmedizin Rostock wirtschaftlich gesunde Krankenhäuser sind, die sich zudem in den vergangenen Jahren im Wachstum positiv entwickelt haben. Ohne einen Zusammenschluss ist zu erwarten, dass beide Krankenhäuser auch in Zukunft ihre Leistungen getrennt voneinander anbieten können und werden.⁴⁹ Die im Ausgangspunkt festgestellte wettbewerbliche Nähe zwischen den beiden Krankenhäusern würde auch in Zukunft den wettbewerblichen Verhaltensspielraum des jeweils anderen Krankenhauses wirksam beschränken.

115) Dagegen ist für den Fall eines Zusammenschlusses nicht zu erwarten, dass die weiteren im räumlich relevanten Markt ansässigen Kliniken den Handlungsspielraum eines fusionierten Krankenhauses hinreichend beschränken würden. Abwanderungswillige Patienten hätten sehr stark begrenzte

bis hin zu gar keiner Alternative(n) für eine vollstationäre Behandlung außerhalb eines fusionierten Krankenhauses aus dem Klinikum Südstadt und der Universitätsmedizin Rostock.

116) Dieses Bild wird durch einen Blick auf die Fachabteilungsebene bestätigt. Denn in allen vier Abteilungen, über welche sowohl die potenziell Zusammenschlussbeteiligten als auch mindestens ein Wettbewerber verfügen, hätte das fusionierte Krankenhaus einen Marktanteil von circa 65 bis 89%.

117) Dies lässt nach üblichen Standards des BKartA einen wirtschaftlichen Anreiz für das marktmächtige Krankenhaus zu Leistungs- und Qualitätsreduktionen erwarten. Der Zusammenschluss würde daher zu einer erheblichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs führen und entsprechend das Untersagungskriterium des BKartA erfüllen.

118) Eine Ausnahme würde allenfalls greifen, wenn der Zusammenschluss zu maßgeblichen Effizienzgewinnen führt, die sich nur durch den Zusammenschluss erreichen lassen und die in Summe die erwartbar negativen wettbewerblichen Auswirkungen des Zusammenschlusses aufwiegen. HE hat jedoch keine Erkenntnisse über entsprechende Effizienzgewinne in hinreichend großem Ausmaß. Auch aus dem Unimed-Bericht ergeben sich keine entsprechenden Erkenntnisse. Zwar wird dort auf mögliche Effizienzgewinne durch Synergien verwiesen, aber konkret bezieht sich der Bericht auf einen angedachten Zusammenschluss des städtischen Krankenhauses Köln mit der Universitätsmedizin Köln.⁵⁰ Konkrete Belege für entsprechende Effizienzen mit Bezug zu dem hier relevanten Zusammenschlussvorhaben gibt es nicht. Rein abstrakte Verweise auf mögliche Effizienzen berücksichtigt das BKartA im Rahmen seiner fusionskontrollrechtlichen Prüfungen jedoch nicht. Es ist daher unwahrscheinlich, dass eine Freigabe des möglichen Zusammenschlusses mit dieser Begründung erfolgt.

4.3 Hilfsweise: 50 Kilometer Radius

119) Auch auf einem räumlich weiter abgegrenzten Markt bis zu einem Radius von 50 Kilometer um das

⁴⁹ Im Unimed-Bericht (Seite 35) heißt es dagegen: „Umgekehrt stellt sich die Frage, ob es außerhalb einer solchen Lösung [Vollfusion, HE] überhaupt nachhaltige Perspektiven für jedes der beiden Häuser gibt.“ Es ist jedoch an keiner Stelle ersichtlich, auf

welcher Faktenbasis diese Aussage beruht. Das Klinikum Südstadt hat gegenüber HE bekundet, auch ohne einen Zusammenschluss wirtschaftlich stabil und sicher aufgestellt zu sein.

⁵⁰ Vergleiche Unimed-Bericht, Seite 34 f.

Klinikum Südstadt ist für den Fall eines Zusammenschlusses von einer erheblichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs auszugehen.

120) Hilfsweise, aufgrund der datenbedingten geringen Unsicherheit im Bereich der räumlichen Marktabgrenzung, wird die wettbewerbliche Würdigung des möglichen Zusammenschlusses auf eine räumliche Marktabgrenzung innerhalb eines Radius von 50 Kilometer um den Standort des Klinikums Südstadt vorgenommen. Die weiter gefasste räumliche Marktabgrenzung führt dazu, dass zwei weitere Krankenhäuser in die wettbewerbliche Würdigung einfließen: die Krankenhäuser in Bützow (38 Straßenkilometer) und Güstrow (42 Straßenkilometer).

121) Die folgende Tabelle gibt zunächst einen Überblick der Anzahl vollstationärer Fälle der zu berücksichtigenden Häuser im Jahr 2019.

Vollstationäre Fälle 2019

Klinik	Anzahl	Marktanteil
Universitätsmedizin	38.809	39%
Südstadt	25.742	26%
Summe Beteiligte	64.551	64%
KMG Klinikum Güstrow	18.821	19%
Bodden-Klinik Ribnitz-Damgarten	7.245	7%
Sana Krankenhaus Bad Doberan	6.647	7%
Warnowklinik Bützow	2.967	3%
Summe Wettbewerber	35.680	36%

Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

122) Bereits vor einem möglichen Zusammenschluss hat die Universitätsmedizin eine äußerst marktmächtige Stellung von 39% aller vollstationären Fälle inne; dies ist sehr knapp unter den 40% der Einzelmarktbeherrschungsvermutung. Diese Position würde durch einen Zusammenschluss auch bei dieser weit gefassten Marktabgrenzung verstärkt werden, so dass eine marktbeherrschende Stellung entsteht. Das Klinikum Südstadt und die Universitätsmedizin Rostock würden dann einen marktbeherrschenden Marktanteil von etwa 64% der Fälle auf sich vereinen.

123) Mit dem Klinikum in Güstrow beinhaltet der räumlich relevante Markt in der weiten Abgrenzung ein weiteres großes Krankenhaus im Vergleich zu den sonst deutlich kleineren Häusern. Jedoch ist Güstrow mit einem Marktanteil von 19% lediglich das drittgrößte Krankenhaus hinter der Universitätsmedizin

Rostock und dem Klinikum Südstadt auf dem relevanten Markt. Die weiteren drei Krankenhäuser haben lediglich Marktanteile im einstelligen Bereich.

124) Diese übergeordnete Betrachtung lässt schon nicht erwarten, dass die nicht am potenziellen Zusammenschluss beteiligten Krankenhäuser den Verhaltensspielraum eines fusionierten Krankenhauses aus Universitätsmedizin Rostock und Klinikum Südstadt hinreichend begrenzen könnten.

125) Mit Blick auf die einzelnen Fachabteilungen würden durch den Zusammenschluss zudem in allen Fachabteilungen, welche in Südstadt und Universitätsmedizin parallel vorhanden sind, jeweils marktbeherrschende Stellungen des fusionierten Krankenhauses entstehen.

126) Die folgenden Tabellen stellen die Marktsituationen bezogen auf die einzelnen Fachabteilungen für die weite räumliche Marktabgrenzung dar.

Innere Medizin 2019

Klinik	Anzahl Fälle	Marktanteil
Universitätsmedizin	11.105	29%
Südstadt	8.301	22%
Summe Beteiligte	19.406	51%
KMG Klinikum Güstrow	8.302	22%
Bodden-Klinik Ribnitz-Damgarten	4.097	11%
Sana Krankenhaus Bad Doberan	3.966	11%
Warnowklinik Bützow	1.985	5%
Summe Wettbewerber	18.350	49%

Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

Chirurgie 2019

Klinik	Anzahl Fälle	Marktanteil
Universitätsmedizin	5.041	37%
Südstadt	4.173	31%
Summe Beteiligte	9.214	68%
KMG Klinikum Güstrow	1.612	12%
Sana Krankenhaus Bad Doberan	1.111	8%
Bodden-Klinik Ribnitz-Damgarten	1.106	8%
Warnowklinik Bützow	524	4%
Summe Wettbewerber	4.353	32%

Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

Orthopädie/Unfallchirurgie 2019

Klinik	Anzahl Fälle	Marktanteil
Universitätsmedizin	1.702	19%
Südstadt	2.679	30%
Summe Beteiligte	4.381	50%
KMG Klinikum Güstrow	1.669	19%
Bodden-Klinik Ribnitz-Damgarten	1.462	17%
Sana Krankenhaus Bad Doberan	880	10%
Warnowklinik Bützow	458	5%
Summe Wettbewerber	4.469	50%

Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

Anästhesiologie/Intensivmedizin 2019

Klinik	Anzahl Fälle	Marktanteil
Universitätsmedizin	375	41%
Südstadt	411	44%
Summe Beteiligte	786	85%
KMG Klinikum Güstrow	43	5%
Sana Krankenhaus Bad Doberan	96	10%
Summe Wettbewerber	139	15%

Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

127) Für alle vier betrachteten Fachabteilungen gilt, dass die Universitätsmedizin Rostock und das Klinikum Südstadt Fallanteile erreichen, die minimal so klein sind wie bei der nächstkleineren Klinik (in der Regel Güstrow). Es gilt daher weiter, dass die Universitätsmedizin Rostock und das Klinikum Südstadt engste oder jedenfalls sehr enge Wettbewerber sind.

128) Für alle vier Fachabteilungen gilt zudem, dass der gemeinsame Fallanteil der Universitätsmedizin Rostock und des Klinikums Südstadt 50% oder mehr beträgt. Mit Ausnahme der Anästhesiologie/Intensivmedizin ist zwar nicht bereits eines der Kliniken im Ausgangspunkt marktmächtig, aber zusammen überschreiten die beiden Kliniken jeweils die relevante Schwelle von 40%.

129) Die obigen Daten lassen keine andere Schlussfolgerung als im Fall der engen räumlichen Marktabgrenzung zu. Das Klinikum Güstrow und die weiteren kleineren Krankenhäuser stellen keine hinreichend engen Wettbewerber dar, um den Verhaltensspielraum eines fusionierten Krankenhauses aus der Universitätsmedizin Rostock und dem Klinikum Südstadt

zu begrenzen. Auch im Fall der weiten räumlichen Marktabgrenzung ist eine erhebliche Behinderung wirksamen Wettbewerbs zu erwarten, so dass die Untersagungsbedingung des BKartA erfüllt wäre.

4.4 Eltern-Kind-Zentrum

130) Die potenzielle Einrichtung eines Eltern-Kind-Zentrums durch das Klinikum Südstadt und die Universitätsmedizin Rostock würde wahrscheinlich keinen wettbewerblichen Bedenken des BKartA begegnen.

131) Es besteht seit einigen Jahren von Seiten der potenziell Zusammenschlussbeteiligten die Idee, ein gemeinsames Eltern-Kind-Zentrum aufzubauen. Hierbei sollen die Kräfte der beiden Kliniken, welche auf diese Art der medizinischen Versorgung abzielen, gebündelt werden. Konkret bedeutet dies, dass die Kliniken für Geburtshilfe sowie für Neonatologie, welche sich bisher praktisch allein in Südstadt befinden, mit den Kliniken für Kinder- und Jugendmedizin sowie Kinderchirurgie, welche bisher ausschließlich an der Universitätsmedizin Rostock vorhanden sind, zusammengeschlossen werden.⁵¹ Aus der Abteilung für Gynäkologie des Klinikums Südstadt würden zudem die präpartalen Entbindungspatienten in dem Eltern-Kind-Zentrum behandelt werden. Hierfür soll ein neues Gebäude entweder auf dem Gelände des Klinikums Südstadt oder der Universitätsmedizin Rostock errichtet werden, um die Wege weiterhin möglichst kurz zu halten.

132) Die folgende Tabelle stellt die jeweilig betroffenen Bereiche im Klinikum Südstadt und der Universitätsmedizin Rostock, jeweils mit der absoluten Anzahl der Fälle und dem Anteil an allen Fällen des jeweiligen Klinikums dar.

Fachabteilungen für das Eltern-Kind-Zentrum (vollst. Fälle 2019)

Südstadt	Anzahl	% Ges.fälle
Entbindung	3.092	12%
Neonatologie	3.220	13%
Gynäkologie - präpartale Entbindung*	1.294	5%
Universitätsmedizin	Anzahl	% Ges.fälle
Kinder- und Jugendmedizin	2.792	7%
Kinderchirurgie	1.384	4%

*Informationen zum Anteil der präpartalen Entbindung an der Gynäkologie vom Klinikum Südstadt zur Verfügung gestellt. Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

⁵¹ Ganz genau genommen verfügt auch die Universitätsmedizin Rostock noch über fünf Betten im Bereich der Neonatologie.

133) Die beiden wesentlichen Fachabteilungen, welche vom Klinikum Südstadt in das Eltern-Kind-Zentrum ausgelagert werden würden, sind mit Blick auf die Anzahl der Gesamtfälle nahezu gleich groß. Sie machen einen Anteil von 12% beziehungsweise 13% der Gesamtfälle vollstationär behandelter Patienten im Klinikum Südstadt im Jahr 2019 aus. Zusammen mit den präpartalen Entbindungspatienten beläuft sich der Anteil der in das Eltern-Kind-Zentrum zu verlagernden Patienten auf circa 30% aller Fälle des Klinikums Südstadt.

134) Die Kinder- und Jugendmedizin sowie die Kinderchirurgie, welche von Seiten der Universitätsmedizin Rostock in das Eltern-Kind-Zentrum einfließen würde, umfassen zusammen circa vier Tausend Fälle im Jahr 2019. Dies macht einen Anteil an der Gesamtfallzahl der Universitätsmedizin von etwa 11% aus.

135) Für die im Rahmen der wettbewerblichen Analyse zu treffende Prognoseentscheidung ist maßgeblich, dass die Angebote des Klinikums Südstadt und der Universitätsmedizin im Ausgangspunkt praktisch vollständig komplementär sind. Daraus folgt, dass die potenziell Zusammenschlussbeteiligten aktuell in keinem der betroffenen Fachbereiche im Wettbewerb zueinander stehen. Ein nicht existierender Wettbewerb kann aber auch durch einen Zusammenschluss nicht beschränkt werden. Mit anderen Worten, eine erhebliche Behinderung wirksamen Wettbewerbs kann nicht vorliegen, wenn es vor dem Zusammenschluss keinen wirksamen Wettbewerb gibt.⁵²

136) Diese Feststellung ist auch gänzlich unabhängig von jedweden Unsicherheiten sowohl in Bereich der sachlichen als auch räumlichen Marktangrenzung. Es kommt insbesondere nicht darauf an, ob gegebenenfalls ein eigener sachlicher Markt für zum Beispiel Kinder- und Jugendmedizin abzugrenzen ist oder ob der räumliche Markt bis zu 35 oder doch bis zu 50 Kilometer um Südstadt reicht. In allen denkbaren Marktangrenzungen bleibt es dabei, dass in dem

geplanten Eltern-Kind-Zentrum nur solche Leistungen zusammengefasst werden, in denen die potenziell Zusammenschlussbeteiligten nicht zueinander im Wettbewerb stehen und diesen daher auch nicht beschränken können.

137) Es ist schließlich auch nicht zu erwarten, dass sich die obige Einschätzung ändert, wenn nicht nur auf die Fachabteilungen der jeweiligen Klinik, sondern auf einzelne DRG geschaut würde. Grundsätzlich hebt das BKartA hervor, dass sich die Leistungen eines Krankenhauses nicht strikt nach Fachabteilungen abgrenzen lassen, da viele DRG fachabteilungsübergreifend sind. Theoretisch ist demnach denkbar, dass sich zwar bei der Betrachtung der Fachabteilungen eine strikte Komplementarität des Angebots der potenziell Zusammenschlussbeteiligten ergibt, diese aber auf Ebene der DRG nicht oder jedenfalls nicht so ausgeprägt vorliegt. Das BKartA hat aber in der Sektoruntersuchung Krankenhäuser und beispielsweise im Beschluss Zentralklinikum Flensburg festgehalten, dass die Überschneidung der DRG im Bereich Gynäkologie und Geburtshilfe sehr niedrig ist und sich die Kinder- und Jugendmedizin durch besondere Bedarfe auszeichnet und Leistungen erfordert, die wiederum Erwachsene nicht benötigen. Im Beschluss Zentralklinikum Flensburg sah das BKartA insoweit auch gewichtige Indizien für die Abgrenzung eines eigenen sachlich relevanten Marktes für diesen Bereich, auch wenn das BKartA dies dann mangels Entscheidungserheblichkeit offengelassen hat.⁵³ Dies lässt gleichwohl den Schluss zu, dass sich die Leistungen des Klinikums Südstadt und der Universitätsmedizin Rostock auch nicht auf sozusagen zweiter Ebene hinter den Fachabteilungen soweit überschneiden, dass von einem wirksamen Wettbewerb zwischen den potenziell Zusammenschlussbeteiligten und in Bezug auf die betroffenen Fachabteilungen auszugehen ist. Es bleibt dann dabei, dass nicht vorhandener Wettbewerb auch nicht beschränkt werden kann.

⁵² Eine derartige Konstellation lag beispielsweise – zudem weniger deutlich – der Freigabe im Fall Zentralklinikum Flensburg zugrunde. Im dortigen Fall haben die Zusammenschlussbeteiligten zusammen Marktanteile jenseits der Schwelle zur Marktbeherrschung erreicht (vergleiche BKartA, Beschluss vom 30.07.2020, B3-33/20 – Zentralklinikum Flensburg, Rn. 350 ff.). Jedoch hatte das BKartA festgestellt, dass sich die Fachabteilungen und auch die konkreten Leistungen der Kliniken nur wenig überschneiden und diejenigen Fälle, wo eine Überschneidung vorliegt, nur einen

geringen Anteil an allen Fällen ausmacht (vergleiche dort, Rn. 204 ff.). Daraus folgte das BKartA, dass ohne und mit Zusammenschluss der wettbewerbliche Verhaltensspielraum hinreichend begrenzt ist und keine erhebliche Behinderung wirksamen Wettbewerbs zu erwarten ist (dort, Rn. 347 ff.).

⁵³ Vergleiche BKartA (2021), B3-29/15, Sektoruntersuchung Krankenhäuser, Rn. 660 f.; BKartA, Beschluss vom 30.07.2020, B3-33/20 – Zentralklinikum Flensburg, Rn. 206 ff.

138) Es wäre sinnvoll, das Eltern-Kind-Zentrum am Klinikum Südstadt anzusiedeln, da dort bereits der Großteil der Fälle behandelt wird und überdies die marktbeherrschende Position der Universitätsmedizin zumindest zum Teil reduziert werden könnte. In der langfristigen Perspektive kann das Klinikum Südstadt hierdurch eine marktstärkere Position gegenüber diesem Wettbewerber erlangen und seine Wettbewerbsposition stärken.

139) Die nachstehenden Tabellen verdeutlichen, wie sich die Standortwahl auf die wettbewerbliche Situation der beiden Kliniken nach Gründung eines gemeinsamen Eltern-Kind-Zentrums bei einer Marktabgrenzung innerhalb eines Radius von 35 beziehungsweise 50 Kilometern auswirken würde. Die Darstellungen enthalten jeweils die Marktanteile der in der Marktabgrenzung zu berücksichtigenden Kliniken, wenn das Eltern-Kind-Zentrum dem Klinikum Südstadt (linke Prozentangaben) oder der Universitätsmedizin (rechte Prozentangaben) angegliedert werden würde. Diese Zahlen sind jeweils mit dem Status-Quo ohne Eltern-Kind-Zentrum zu vergleichen, in dem das Klinikum Südstadt einen Marktanteil von 33% (enge räumliche Abgrenzung) beziehungsweise 26% (weite räumliche Abgrenzung) hat und die Universitätsmedizin Rostock Marktanteile von 49% (enge Abgrenzung) beziehungsweise 39% (weite Abgrenzung) hat (siehe Abschnitte 4.2.1 und 4.3).

Marktanteile: Eltern-Kind-Zentrum 35 km-Radius

Klinik/Standort	Südstadt	Uni.medizin
Unimedizin	44%	59%
Südstadt	38%	23%
Summe Beteiligte	82%	82%
Bodden-Klinik Ribnitz-Damgarten	9%	9%
Sana Krankenhaus Bad Doberan	8%	8%
Summe Wettbewerber	18%	18%

Informationen zum Anteil der präpartalen Entbindung an der Gynäkologie vom Klinikum Südstadt zur Verfügung gestellt. Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

Marktanteile: Eltern-Kind-Zentrum 50 km-Radius

Klinik/Standort	Südstadt	Uni.medizin
Unimedizin	35%	46%
Südstadt	30%	18%
Summe Beteiligte	64%	64%
KMG Klinikum Güstrow	19%	19%
Bodden-Klinik Ribnitz-Damgarten	7%	7%
Sana Krankenhaus Bad Doberan	7%	7%
Warnowklinik Bützow	3%	3%
Summe Wettbewerber	36%	36%

Informationen zum Anteil der präpartalen Entbindung an der Gynäkologie vom Klinikum Südstadt zur Verfügung gestellt. Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

140) Die Standortwahl des Eltern-Kind-Zentrums auf dem Gelände des Klinikums Südstadt würde die Marktbeherrschung des Universitätsklinikums von 49% auf 44% reduzieren (35 Kilometer-Radius) beziehungsweise die marktstarke Position von bisher 39% auf 35% reduzieren (50 Kilometer-Radius). Die Marktanteile des Klinikums Südstadt würden sich umgekehrt von 33% auf 38% (35 Kilometer-Radius) beziehungsweise von 26% auf 30% erhöhen. Die Marktanteile der beiden nächsten Wettbewerber würden sich also angleichen, sollte das Eltern-Kind-Zentrum auf dem Klinikgelände von Südstadt errichtet werden.

141) Das Eltern-Kind-Zentrum auf dem Gelände der Universitätsmedizin anzusiedeln, würde dahingegen die (knapp) marktbeherrschende Stellung der Universitätskrankenhauses weiter ausbauen (auf 59% beziehungsweise 46% Marktanteil bei einem 35 beziehungsweise 50 Kilometer-Radius) und die wettbewerbliche Position des Klinikums Südstadt schwächen.

142) Die Standortwahl auf dem Gelände des Klinikums Südstadt ist daher vorteilhaft für die langfristige Wettbewerbssituation.

4.5 Hilfsweise: 50 Kilometer Radius ohne Eltern-Kind-Fachabteilungen

143) Noch hilfsweise hat HE die Situation analysiert, wenn für diejenigen Fachabteilungen und Patienten, die zusammen das Eltern-Kind-Zentrum ergeben sollen, ein eigener sachlicher Markt abzugrenzen sein sollte. In diesem Fall zählt insbesondere ein wesentlicher Teil der Fälle des Klinikums Südstadt nicht mehr zum relevanten sachlichen Markt. Betrachtet wird nur die weite räumliche Marktabgrenzung, denn wenn sich hier weiterhin wettbewerbliche Bedenken

zeigen, dann wäre dies auch bei enger räumlicher Abgrenzung so.

144) Die folgende Tabelle fasst die Marktanteile der verschiedenen Kliniken zusammen:

Vollstationäre Fälle 2019 ohne ELKI-Fachabteilungen

Klinik	Anzahl	Marktanteil
Universitätsmedizin	34.633	39%
Südstadt	18.136	21%
Summe Beteiligte	52.769	60%
KMG Klinikum Güstrow	18.821	21%
Bodden-Klinik Ribnitz-Damgarten	7.245	8%
Sana Krankenhaus Bad Doberan	6.647	8%
Warnowklinik Bützow	2.967	3%
Summe Wettbewerber	35.680	40%

Informationen zum Anteil der präpartalen Entbindung an der Gynäkologie vom Klinikum Südstadt zur Verfügung gestellt. Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

145) Die Universitätsmedizin ist auch in diesem Szenario mit einem Marktanteil von 39% weiterhin stark marktmächtig und knapp unter den 40% der Einzelmarktbeherrschungsvermutung. Der Zusammenschluss würde dann eine marktbeherrschende Position von 60% Marktanteil entstehen lassen, auch wenn bei dieser sachlichen Marktabgrenzung das Klinikum Güstrow vergleichbar groß zu dem Klinikum Südstadt wäre.

146) Auf die weiteren Auswertungen einzelner Fachabteilungen ergeben sich durch die andere Marktabgrenzung keine Auswirkungen, da dort immer nur die einzelnen Fachabteilungen und ohnehin nicht die hier ausgeschlossenen Fachabteilungen betrachtet werden.

147) Auch in diesem Fall wäre daher eine erhebliche Behinderung wirksamen Wettbewerbs und damit die Erfüllung des Untersagungskriteriums des BKartA zu erwarten.

Hamburg, 14. September 2022



Dr. Philipp Schliffke

5 Anhang

5.1 Distanzen

148) Südstadt zu Universitätsmedizin

Navigation app interface for route 148. The start point is 'Klinikum Südstadt Rostock, Südring 81, 1' and the end point is 'Universitätsmedizin Rostock, Schillingalle'. The selected route is 'über Parkstraße' with a duration of 8 min and a distance of 2,8 km. Other options include 'über Albert-Einstein-Straße' (10 min, 3,6 km). The interface includes transport mode icons (car, bus, walking, bicycle, airplane) and a 'Wegbeschreibung an mein Smartphone senden' button.

149) Südstadt zu Sana KH Bad Doberan

Navigation app interface for route 150. The start point is 'Klinikum Südstadt Rostock, Südring 81, 1' and the end point is 'Sana Krankenhaus Bad Doberan, Am Wal'. The selected route is 'über B105' with a duration of 28 min and a distance of 18,4 km. Another option is 'über L13' (26 min, 23,2 km). The interface includes transport mode icons and a 'Wegbeschreibung an mein Smartphone senden' button.

150) Südstadt zu Bodden-Kl. Ribnitz-Dammgarten

Navigation app interface for route 151. The start point is 'Klinikum Südstadt Rostock, Südring 81, 1' and the end point is 'BODDEN-KLINIKEN Ribnitz-Dammgarten Gr'. The selected route is 'über B105' with a duration of 44 min and a distance of 33,2 km. Another option is 'über L191 und B110' (51 min, 39,4 km). The interface includes transport mode icons and a 'Wegbeschreibung an mein Smartphone senden' button.

151) Südstadt zu Warnow-Klinik Bützow

Warnow Klinik gGmbH, Am Forsthof 3, 18

Klinikum Südstadt Rostock, Südring 81, 1

Reiseziel hinzufügen

Jetzt starten Optionen

Wegbeschreibung an mein Smartphone senden

über L11 und A20	32 min	38,4 km
Die aktuell schnellste Route aufgrund der Verkehrslage		
Details		
über L131	40 min	37,8 km

152) Südstadt zu KMG-Klinikum Güstrow

KMG Klinikum Güstrow, Friedrich-Trendel

Klinikum Südstadt Rostock, Südring 81, 1

Reiseziel hinzufügen

Jetzt starten Optionen

Wegbeschreibung an mein Smartphone senden

über A19	35 min	41,9 km
Die aktuell schnellste Route aufgrund der Verkehrslage		
Details		
über B103 und A19	41 min	41,5 km

153) Südstadt zu DRK Krankenhaus Teterow

DRK-Krankenhaus Teterow gGmbH, Goetl

Klinikum Südstadt Rostock, Südring 81, 1

Reiseziel hinzufügen

Jetzt starten Optionen

Wegbeschreibung an mein Smartphone senden

über B104 und A19	47 min	63,0 km
Die aktuell schnellste Route aufgrund der Verkehrslage		
Details		
über B108	49 min	55,2 km

154) Südstadt zu Bonhoeffer Klinik Malchin

Diakonie Klinikum Dietrich Bonhoeffer Gn

Klinikum Südstadt Rostock, Südring 81, 1

Reiseziel hinzufügen

Jetzt starten Optionen

Wegbeschreibung an mein Smartphone senden

über B104 und A19	1 h	77,3 km
Die aktuell schnellste Route aufgrund der Verkehrslage		
Details		
über B108	1 h 3 min	70,0 km

155) Südstadt zu Sana-Hanse Klinikum Wismar



- Sana HANSE-Klinikum Wismar, Störtebek
- Klinikum Südstadt Rostock, Südring 81, 1
- Reiseziel hinzufügen

Jetzt starten ▾

[Optionen](#)

[Wegbeschreibung an mein Smartphone senden](#)

über A20 **44 min**
Die aktuell schnellste Route aufgrund der Verkehrslage 62,2 km
[Details](#)

über L10 und A20 **58 min**
58,9 km

5.2 Fachabteilungszuordnung

156) Die nachstehenden Tabellen geben die Kategorisierung der einzelnen Kliniken in Abteilungen aus den Qualitätsberichten sowie die Zuordnung HEs in Fachabteilungen nach der Kategorisierung des Landes Mecklenburg-Vorpommerns bei der Krankenhausplanung wieder. Berücksichtigt sind ausschließlich Abteilungen, in welchen im Jahr 2019 somatische vollstationäre Fälle behandelt wurden.

Klinikum Südstadt Rostock

Abteilungen aus Qualitätsbericht	Abteilungszuordnung HE
Allgemein-/ Visceral-/ Thoraxchirurgie	Chirurgie
Gefäßchirurgie	Chirurgie
Unfallchirurgie/Orthopädie	Orthopädie/Unfallchirurgie
Handchirurgie	Chirurgie
Entbindung	Frauenheilkunde und Geburtshilfe
Gynäkologie	Frauenheilkunde und Geburtshilfe
Allgemeine Innere Medizin / Gastroenterologie	Innere Medizin
Kardiologie	Innere Medizin
Angiologie / Diabetologie	Innere Medizin
Rheumatologie / Klinische Immunologie / Pneumologie /	Innere Medizin
Onkologie / Hämatologie / Palliativmedizin / Onkologisches Zentrum	Innere Medizin
Anästhesie und Intensivmedizin	Anästhesiologie/Intensivmedizin
Schmerzmedizin mit Tagesklinik für Schmerztherapie	Anästhesiologie/Intensivmedizin
Neonatalogie und Neonatologische Intensivmedizin / Neugeborene	Frauenheilkunde und Geburtshilfe

Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

Bodden-Kliniken Ribnitz-Damgarten

Abteilungen aus Qualitätsbericht	Abteilungszuordnung HE
Innere Medizin	Innere Medizin
Allgemeine Chirurgie und Viszeralchirurgie	Chirurgie
Orthopädie und Unfallchirurgie	Orthopädie/Unfallchirurgie
Hals-, Nasen-, Ohrenheilkunde	Hals-Nasen-Ohrenheilkunde

Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

Sana Krankenhaus Bad Doberan

Abteilungen aus Qualitätsbericht	Abteilungszuordnung HE
Orthopädie/Unfallchirurgie	Orthopädie/Unfallchirurgie
Innere Medizin	Innere Medizin
Anästhesiologie und Intensivmedizin	Anästhesiologie/Intensivmedizin
Allgemeine Chirurgie	Chirurgie
Urologie	Urologie

Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

Bützow

Abteilungen aus Qualitätsbericht	Abteilungszuordnung HE
Chirurgie	Chirurgie
Innere Medizin	Innere Medizin
Anästhesie und Intensivmedizin	Anästhesiologie/Intensivmedizin
Orthopädie und Unfallchirurgie	Orthopädie/Unfallchirurgie

Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

Universitätsmedizin Rostock

Abteilungen aus Qualitätsbericht	Abteilungszuordnung HE
Klinik und Poliklinik für Anästhesiologie und Intensivtherapie	Anästhesiologie/Intensivmedizin
Augenklinik und Poliklinik	Augenheilkunde
Klinik und Poliklinik für Dermatologie und Venerologie	Haut- und Geschlechtskrankheiten
Klinik und Poliklinik für Hals-Nasen-Ohrenheilkunde, Kopf- und Halschirurgie	Hals-Nasen-Ohrenheilkunde
Klinik und Poliklinik für Herzchirurgie	Herzchirurgie
Orthopädische Klinik und Poliklinik	Orthopädie/Unfallchirurgie
Urologische Klinik und Poliklinik	Urologie
Kinder- und Jugendklinik und Poliklinik	Kinder- und Jugendmedizin
Klinik und Poliklinik für Chirurgie - Abteilung für Allgemeine Chirurgie, Thorax-, Gefäß- und Transplantationschirurgie	Chirurgie
Klinik und Poliklinik für Chirurgie - Abteilung für Unfall-, Hand- und Wiederherstellungschirurgie	Chirurgie
Klinik und Poliklinik für Chirurgie - Abteilung für Kinderchirurgie	Kinderchirurgie
Klinik und Poliklinik für Chirurgie - Abteilung für Neurochirurgie	Neurochirurgie
Klinik und Poliklinik für Chirurgie - Abteilung für Thoraxchirurgie	Chirurgie
Klinik und Poliklinik für Nuklearmedizin	Nuklearmedizin
Klinik und Poliklinik für Neurologie	Neurologie
Klinik und Poliklinik für Strahlentherapie	Strahlentherapie
Klinik und Poliklinik für Nuklearmedizin	Nuklearmedizin
Zentrum für Innere Medizin - Abteilung für Pneumologie	Innere Medizin
Zentrum für Innere Medizin - Interdisziplinäre Internistische Intensivstation	Innere Medizin
Zentrum für Innere Medizin - Abteilung für Kardiologie	Innere Medizin
Zentrum für Innere Medizin - Abteilung für Gastroenterologie, Endokrinologie und Stoffwechselkrankheiten	Innere Medizin
Zentrum für Innere Medizin - Sektion Endokrinologie und Stoffwechselkrankheiten	Innere Medizin
Zentrum für Innere Medizin - Abteilung für Tropenmedizin, Infektionskrankheiten und Nephrologie	Innere Medizin
Zentrum für Innere Medizin - Sektion Nephrologie	Innere Medizin
Zentrum für Innere Medizin - Klinik für Hämatologie, Onkologie, Palliativmedizin	Innere Medizin
Klinik und Poliklinik für Mund-, Kiefer- und Plastische Gesichtschirurgie	Mund-Kiefer-Gesichtschirurgie

Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

KMG Klinikum Güstrow

Abteilungen aus Qualitätsbericht	Abteilungszuordnung HE
Klinik für Urologie	Urologie
Klinik für Allgemein-, Viszeral-, Thorax- und Gefäßchirurgie	Chirurgie
Klinik für Kardiologie, Angiologie, Pneumologie und internistische Intensivmedizin	Innere Medizin
Klinik für Geriatrie	Innere Medizin
Klinik für Hals-, Nasen-, Ohrenheilkunde, Kopf- und Hals-Chirurgie	Hals-Nasen-Ohrenheilkunde
Klinik für Kinder- und Jugendmedizin	Kinder- und Jugendmedizin
Schmerztherapie	Anästhesiologie/Intensivmedizin
Klinik für Rhythmologie und klinische Elektrophysiologie	Innere Medizin
Klinik für Unfallchirurgie	Orthopädie/Unfallchirurgie
Klinik für Innere Medizin, Gastroenterologie und Stoffwechselerkrankungen	Innere Medizin
Klinik für Gynäkologie und Geburtshilfe	Frauenheilkunde und Geburtshilfe
Klinik für Orthopädie	Orthopädie/Unfallchirurgie
Klinik für Neurologie	Neurologie

Quelle: HE auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

5.3 Mögliche Übertragung der Fälle im Jahr 2019

157) Die beiden Tabellen enthalten die in den Qualitätsberichten 2019 genannten somatischen Abteilungen der beiden Krankenhäuser, in welchen vollstationäre Fälle behandelt wurden. Es wurde, in Abstimmung mit dem Klinikum Südstadt unterstellt, dass die jeweilige Fallzahl einer Abteilung als in das andere Rostocker Krankenhaus übertrag ist, sofern dort eine solche (Unter-)Abteilung ausgewiesen ist. Der Anteil der übertragbaren vollstationären Fälle wurde durch die Division der „SUMME übertragbar“ mit der „SUMME Fälle“ berechnet.

158) Aufgrund einer möglichen Trennung der Patienten und Abteilungen für ein Eltern-Kind-Zentrum (ELKI) wurden diese Fallzahlen zudem gelb markiert und der Anteil der übertragbaren vollstationären Patienten separat ausgewiesen.

Südstadt

Abteilung aus Qualitätsbericht (mit vollstationären Fällen)	übertragbar	Fälle Südstadt 2019
Allgemein-/ Visceral-/ Thoraxchirurgie	x	3.145
Gefäßchirurgie	x	657
Unfallchirurgie/Orthopädie	x	2.679
Handchirurgie	x	371
Entbindung		3.092
Gynäkologie		3.866
<i>Gynäkologie - keine präpartale Entbindung*</i>		2.572
<i>Gynäkologie - präpartale Entbindung*</i>		1.294
Allgemeine Innere Medizin / Gastroenterologie	x	2.107
Kardiologie	x	2.284
Angiologie / Diabetologie	x	622
Rheumatologie / Klinische Immunologie / Pneumologie /	x	1.944
Onkologie / Hämatologie / Palliativmedizin / Onkologisches Zentrum	x	1.344
Anästhesie und Intensivmedizin	x	381
Schmerzmedizin mit Tagesklinik für Schmerztherapie		30
Neonatalogie und Neonatologische Intensivmedizin / Neugeborene		3.220
SUMME Fälle		25.742
SUMME ohne ELKI-Abteilungen		18.136
SUMME übertragbar in die Universitätsmedizin		15.534
% Fälle von Südstadt in die Universitätsmedizin übertragbar		60,3%
% Fälle von Südstadt in die Universitätsmedizin übertragbar ohne ELKI		85,7%

*Informationen zum Anteil der präpartalen Entbindung an der Gynäkologie vom Klinikum Südstadt zur Verfügung gestellt.
Quelle: Hamburg Economics auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

ELKI-Abteilungen

Universitätsmedizin

Abteilung aus Qualitätsbericht (mit vollstationären Fällen)	übertragbar	Fälle Unimedizin 2019
Klinik und Poliklinik für Anästhesiologie und Intensivtherapie	x	375
Augenklinik und Poliklinik		2.650
Klinik und Poliklinik für Dermatologie und Venerologie		1.369
Klinik und Poliklinik für Hals-Nasen-Ohrenheilkunde, Kopf- und Halschirurgie		2.687
Klinik und Poliklinik für Herzchirurgie		827
Orthopädische Klinik und Poliklinik	x	1.702
Urologische Klinik und Poliklinik		2.183
Kinder- und Jugendklinik und Poliklinik		2.792
Klinik und Poliklinik für Chirurgie - Abteilung für Allgemeine Chirurgie, Thorax-, Gefäß- und Transplantationschirurgie	x	2.255
Klinik und Poliklinik für Chirurgie - Abteilung für Unfall-, Hand- und Wiederherstellungschirurgie	x	2.622
Klinik und Poliklinik für Chirurgie - Abteilung für Kinderchirurgie		1.384
Klinik und Poliklinik für Chirurgie - Abteilung für Neurochirurgie		761
Klinik und Poliklinik für Chirurgie - Abteilung für Thoraxchirurgie	x	164
Klinik und Poliklinik für Neurologie		3.268
Klinik und Poliklinik für Strahlentherapie		1.064
Klinik und Poliklinik für Nuklearmedizin	x	602
Zentrum für Innere Medizin - Abteilung für Pneumologie	x	1.883
Zentrum für Innere Medizin - Interdisziplinäre Internistische Intensivstation		164
Zentrum für Innere Medizin - Abteilung für Kardiologie	x	4.504
Zentrum für Innere Medizin - Abteilung für Gastroenterologie, Endokrinologie und Stoffwechselkrankheiten	x	1.465
Zentrum für Innere Medizin - Sektion Endokrinologie und Stoffwechselkrankheiten	x	610
Zentrum für Innere Medizin - Abteilung für Tropenmedizin, Infektionskrankheiten und Nephrologie		674
Zentrum für Innere Medizin - Sektion Nephrologie		476
Zentrum für Innere Medizin - Klinik für Hämatologie, Onkologie, Palliativmedizin	x	1.329
Klinik und Poliklinik für Mund-, Kiefer- und Plastische Gesichtschirurgie		999
SUMME Fälle ohn psycho-somatische Fälle		38.809
SUMME ohne ELKI-Abteilungen		34.633
SUMME übertragbar ins Klinikum Südstadt		17.511
% Fälle von Universitätsmedizin ins Klinikum Südstadt übertragbar		45,1%
% Fälle von Universitätsmedizin ins Klinikum Südstadt übertragbar ohne ELKI		50,6%

Quelle: Hamburg Economics auf Basis Qualitätsberichten der Kliniken.

ELKI-Abteilungen

fed. Senator/-in: Oberbürgermeister Federführendes Amt: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft	Beteiligt:	
Lokale Ökonomie stärken – Den Prozess verstetigen – Prüfauftrag Nr. 2022/AN/3722 - Terminverlängerung		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum 01.03.2023	Gremium Bürgerschaft	Zuständigkeit Kenntnisnahme

Sachverhalt:

Mit Beschluss Nr. 2022/AN/3722 wurde der Oberbürgermeister beauftragt:

In der Sitzung der Bürgerschaft am 07.12.22 wurde folgender Prüfauftrag für die Verwaltung beschlossen. Als verantwortliches Amt wurde das Amt für Stadtplanung, Stadtentwicklung und Wirtschaft benannt:

1. *Die Bürgerschaft bekennt sich zum Projekt Förderung der lokalen Ökonomie nach dem Vorbild des derzeit in Groß Klein und Schmarl geförderten EU-Projekts jeweils für den Rostocker Nordwesten und im Rostocker Nordosten.*
2. *Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, wie die Sicherstellung der lokalen Wirtschaftsförderung im Rostocker Nordwesten und Rostocker Nordosten ab dem Jahr 2023 erfolgen kann. Die Stärkung der lokalen Ökonomie ist insbesondere für die benannten Gebiete von großer Bedeutung.*

Es ist zu prüfen:

- a. *in welcher Struktur eine Verstetigung ermöglicht werden kann*
- b. *welche Voraussetzungen für eine Verstetigung der lokalen Wirtschaftsförderung geschaffen werden müssen*
- c. *wie hoch der daraus resultierende Personalbedarf ist*

Der Bürgerschaft ist bis spätestens auf einer ihrer Sitzungen im 1. Quartal 2023 das Ergebnis der Prüfung und eine entsprechende Beschlussvorlage vorzulegen.

Mit Datum 13.12.2022 wurde den Kommunen erst mitgeteilt, dass das neue ESF plus Förderprogramm „Bildung, Wirtschaft, Arbeit im Quartier- BIWAQ“ fortgeführt wird.

BIWAQ ist ein Partnerprogramm des Städtebauförderprogrammes „Sozialer Zusammenhalt- Zusammenleben im Quartier“ und wirkt somit ergänzend auf die benachteiligten Stadtquartiere.

- Die Angebote aus den BIWAQ – Projekten sollen Menschen ansprechen, die schwer zu erreichen sind und für die eine Beschäftigungsaufnahme schwierig ist. Diese Menschen sollen durch BIWAQ qualifiziert werden. Deshalb orientiert sich BIWAQ insbesondere auf:
 - die Erhöhung der Beschäftigungsfähigkeit und die nachhaltige Integration arbeitsloser bzw. langzeitarbeitsloser Frauen und Männer sowie von Menschen mit Migrationshintergrund -**Handlungsfeld 1** und ergänzend auf - **die Stärkung der lokalen Ökonomie über vorrangig KMUs - Handlungsfeld 2.**

Förderrichtlinien liegen aktuell noch nicht vor, da sich diese erst in der Endgestaltung befinden.

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat sich mit vielen Partner:innen bereits mehrfach bei der Umsetzung von BIWAQ beteiligt, seit 2015 in eigener Antragstellung und konnte gute Ergebnisse erzielen. Rostock Business hat in den Jahren 2008 bis 2010 in den Stadtteilen Toitenwinkel und Dierkow sowie in Groß Klein und Schmarl (01.01.2020 bis 31.12.2022) sehr erfolgreich lokale Wirtschaftsförderung realisiert. Es konnten eine Vielzahl von Ansiedlungen/Expansionen unterstützt und Arbeitsplätze geschaffen werden. Bisher erfolgte die Finanzierung aus EU- und Bundesmitteln im Rahmen des Projektes BIWAQ.

Das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) hat den Kommunen kurzfristig eine mögliche Vorankündigung gewährt, um den Beginn der Umsetzung zu beschleunigen. Bis 20. Januar 2023 kann ein formloser Kurzantrag gestellt werden.

Rostock Business hat damit die Möglichkeit sich wieder zu bewerben und könnte möglicherweise den Zuschlag erhalten, aber das steht per dato noch nicht fest. Die Förderperiode soll von 2023 bis 2027, also fünf Jahre dauern. Ziel ist es, dieses Programm zu nutzen, parallel bedarf es in den kommenden Jahren an einer Verstetigung der Maßnahme wozu die entsprechenden finanziellen Mittel in den städtischen Haushalt der Stadt ab 2028 einzustellen wären.

Aus diesem Grunde verschiebt sich die Beantwortung des Prüfauftrags auf die Sitzung der Bürgerschaft im Juni 2023.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine.

Die finanziellen Mittel sind Bestandteil der zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung.

Weitere mit der Vorlage mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:

liegen nicht vor.

werden nachfolgend angegeben:

Bezug zum zuletzt beschlossenen Haushaltssicherungskonzept:

- Die Vorlage hat keine Auswirkungen.
- Die Vorlage hat folgende Auswirkungen:

Dr. Chris von Wrycz Rekowski
Erster Stellvertreter des Oberbürgermeisters

Anlagen
Keine

fed. Senator/-in: Oberbürgermeisterin	Beteiligt:	
Federführendes Amt: Büro der Oberbürgermeisterin		
Bericht 2022 des Projekts Fairtrade-Stadt Rostock		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
23.02.2023	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme
01.03.2023	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Sachverhalt:

Seit über zehn Jahren trägt die Hanse- und Universitätsstadt Rostock den Titel „Fairtrade-Stadt“ (Auszeichnung am 14.09.2012) und trägt mit Projekten, Kampagnen und Veranstaltungen dazu bei, über den Fairen Handel, globale Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit aufzuklären und die Menschen in Rostock dafür zu sensibilisieren. Auch im Jubiläumsjahr 2022 war die Fairtrade-Stadt Rostock (FTS) auf der Hanse Sail und während der Fairen Woche im September aktiv, hat eine digitale Stadtrallye veröffentlicht und das neue Format "Schätzchen - Der Pop-up Kleidertausch" gestartet. Eine Steuerungsgruppe – bestehend aus Mitgliedern der Stadtverwaltung, der IHK, der Großmarkt, dem Handelsverband Nord und von Vereinen und Verbänden – begleitet die Projekte der Fairtrade-Stadt Rostock.

Stadtrallye

Digital können sich Rostockerinnen und Rostocker durch die „Fairtrade-Stadtrallye Rostock“ mit der App Actionbound auf Spurensuche des Fairen Handels begeben. Die Rallye verläuft durch die Stadtmitte und führt durch viele historische Berührungspunkte der Hanse- und Universitätsstadt mit Globalem Handel und der aktuellen Diskurse rund um den Fairen Handel. Für Schulen hat der ÖkoHaus e.V. in Kooperation mit der FTS eine abgewandelte Form dieser Rallye angeboten - in 2022 haben 220 Schülerinnen und Schüler an der Rallye teilgenommen.

"Achterdeck" auf der Hanse Sail

Ein langjähriges und erfolgreiches Format ist das Engagement auf der Hanse Sail. Vor vielen Jahren mit einem kleinen Zelt gestartet, hat sich die Bildungs- und Öffentlichkeitsarbeit auf der Sail zu dem aktuellen Format „Achterdeck“ entwickelt. Dieser Bereich hebt sich auch im zweiten Jahr optisch und inhaltlich durch seine besondere Gestaltung, einem Containerdorf mit viel Grün und Bildungsangeboten, ab und wird in Kooperation mit dem KuBuS e.V., der Initiative Plastikfreie Stadt, der Initiative MeinHafenDeinHafen, Lohro und vielen weiteren lokalen Akteurinnen und Akteuren gestaltet. Das Areal legt einen besonderen Fokus auf regionales Handwerk, stromfreie Spiel- und „Rummel“-angebote, regionale Kunst und Kultur und Bildungsangebote aus den Themenbereichen Umwelt und Globale Gerechtigkeit.

KlimaAktionstag

Die FTS hat den gesamten KlimaAktionstag erstmalig mitorganisiert und neben City-Light-Plakaten zusätzlich fürs Bewerben des 10jährigen Jubiläums genutzt. Am KlimaAktionstag selbst hat die FTS neben einem interaktiven Infostand eine Modenschau und eine offizielle Jubiläums-Urkundenübergabe durchgeführt. Eine stadtweite Postkartenaktion hat das Marketing in diesem Zeitraum abgerundet.

Schätzchen - der Pop-up Kleidertausch

Etwa 60 Kleidungsstücke werden in Deutschland pro Person im Jahr gekauft und nur die Hälfte davon wird regelmäßig getragen. Die andere Hälfte landet zum größten Teil auf dem Müll: In Europa werden jährlich 5,8 Millionen Tonnen Kleidung weggeworfen. Die FTS hat sich das Prinzip des Kleidertauschs zum Vorbild genommen und das Konzept Schätzchen entworfen. In sonst leerstehenden Gewerbeflächen können für eine Woche kostenfrei Kleidungsstücke und Accessoires getauscht werden. Parallel wird mit diversen Angeboten über die Arbeitsbedingungen im Textilsektor, das Ausmaß globaler Lieferketten, die Umweltbelastungen in der Stoffproduktion und einen nachhaltigen Umgang mit Kleidungsstücken informiert. Gleichzeitig wird den Kundinnen und Kunden bewusst gemacht, dass mehr Kleidung (in ihren Schränken) hängt, als sie tragen. In 2022 fanden ein Kleidertausch im Frühjahr und einer im Herbst statt. Ende November fand das 3. Schätzchen in Form eines Spielzeugtauschs im Rathaus Foyer statt, begleitet von Hintergrundinformationen rund um die Spielzeugindustrie. Die Medien haben regional und überregional von diesen Aktionen berichtet und jedes Schätzchen hat über 1000 Kundinnen und Kunden angelockt. Ähnlich erfolgreich waren auch die Aufrufe der Website <https://fairtradestadt-rostock.de> in diesen Zeiträumen.

Ausblick

In 2023 wird die Stadtrallye aktualisiert (ursprüngliche Recherche und Erstellung in 2020 und 2021), der Einkaufsführer <https://rostock-nachhaltig.de> erweitert (4.487 digitale Besucherinnen und Besucher in 2022), erneut das Achterdeck in Kooperation organisiert und das Format Schätzchen weitergeführt. Die FTS wird sich wieder um den bundesweiten Titel "Hauptstadt des Fairen Handels 2023" bewerben.

Hintergrund

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist seit 2012 Teil der bundesweiten Fairtrade-Stadt Kampagne und eine von über 820 Fairtrade-Städten in Deutschland. Seit 2016 finanziert die Stadt zur Koordination des Projekts eine Stelle, die beim Eine-Welt-Landesnetzwerk M.V. e.V. in Rostock angesiedelt ist. Seit 2018 koordiniert Elisabeth Möser die Fairtrade-Stadt Rostock, seit Ende 2022 teilt sie sich diese Aufgabe mit ihrer neuen Kollegin Nicole Gericke.

Eva-Maria Kröger

Anlagen

Keine

Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI)**Kesselborn-Arena**

Geplante Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Anliegen:

Der Sport nimmt in der Hanse-und Universitätsstadt Rostock eine wichtige Position ein. Eine wichtige und nicht minder herausfordernde Aufgabe besteht darin, die Sportstätteninfrastruktur an die sich wandelnden sportfachlichen Bedarfe anzupassen, um den Sportvereinen in unserer Stadt optimale Lösungen anzubieten. Seit dem Jahr 2018 besteht die Idee der Errichtung einer weiteren Veranstaltungshalle am Kesselborn, die 3.000 Zuschauern Platz bieten soll. Ich bitte die Verwaltung in diesem Zusammenhang um die Beantwortung nachfolgender Antworten:

1. Auf welcher sportfachlichen Bedarfsplanung wurde die Kapazität für die Kesselborn-Arena festgelegt?
2. Entspricht die geplante Kapazität noch immer den heutigen sportfachlichen Bedarfen?
3. Wie stellen sich die aktuellen und künftigen regulatorischen Vorgaben der jeweiligen Ligen dar und sind diese vereinbar mit der geplanten Kapazität?
4. Welche Miet- und Betriebskosten werden nach den aktuellen Planungen für die Betreibung der Kesselborn-Arena erwartet?
5. War es den interessierten Vereinen überhaupt möglich, gegenüber der Stadtverwaltung möglichst verbindlich zu erklären, dass sie nach Fertigstellung der Kesselborn-Arena als Mieter auftreten werden?
6. Seitens der Vereine wurde wiederholt der Bedarf nach zusätzlichen Trainingsmöglichkeiten artikuliert. Welche Möglichkeiten für den Trainingsbetrieb werden in der Kesselborn-Arena gesehen?

Ich bedanke mich für die Beantwortung der Fragen

Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI)

Anlagen

Keine

fed. Senator/-in: Oberbürgermeisterin	Beteiligt: Zentrale Steuerung Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt	
Federführendes Amt: Amt für Sport, Vereine und Ehrenamt		
Anfrage von Christian Albrecht (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI)		
Kesselborn-Arena		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Sachverhalt:

1. *Auf welcher sportfachlichen Bedarfsplanung wurde die Kapazität für die Kesselborn-Arena festgelegt?*

Die Festlegung der Kapazitätsgröße der Kesselborn-Arena in Höhe von 2.500 - max. 3.000 Zuschauern ist nicht das Ergebnis sportfachlicher Fachplanungen seitens der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, sondern beruht vielmehr auf eigenen planerischen Erwägungen der Ostseesparkasse. Erstmals wurde sie der HRO mit Schreiben der OSPA vom 12.04.2017 im Rahmen des Antragsverfahrens zum Grundstückskauf mitgeteilt. Im Rahmen des Kaufvertrages zwischen der HRO und der OSPA wurde diese Größe dann daraufhin festgeschrieben. Es heißt dort auszugsweise:

"Die Bebauungsverpflichtung umfasst: [...] die Errichtung einer Sportarena für 3.000 Zuschauer." Es gibt keine vertragliche Vereinbarung oder anderweitige Zusicherung der Stadt, die eine künftige Betreuung der Arena durch die Stadt vorsieht.

2. *Entspricht die geplante Kapazität noch immer den heutigen sportfachlichen Bedarfen?*

Die geplante Besucherkapazität von 3.000 Pax würde den Bedarf der Rostock Seawolves während eines Spielbetriebes in den Ligen ProB (National 3rd Division) und ProA (National 2nd Division) exakt abdecken (ca. 3.000 Zuschauer im Schnitt zwischen 2017-2020 in 42 Spielen). Seit dem Aufstieg in die Basketballbundesliga BBL werden durch den Verein bei den Heimspielen höhere Besucherzahlen generiert. Der Verein hat das sportliche Ziel, sich fest in der BBL zu etablieren. Dieses Ziel ist - trotz aller generellen Unwägbarkeiten im Sport - auf Grund der Entwicklung der letzten Jahre als realistisch einzustufen.

Der Zuschauerschnitt des HC Empor Rostock bei Austragung der Heimspiele in der Stadthalle bewegte sich durchschnittlich in der 3. Liga Nordost bei circa 3.695 Zuschauern im Zeitraum 2017 – 2020 bei insgesamt 6 durchgeführten Spielen. Aufgrund der geringen Anzahl an durchgeführten Spielen in der Stadthalle wird auch die Saison 2015/16 herangezogen. In 21 Spielen in der Stadthalle wurde ein Zuschauerschnitt von 1.500 Zuschauer nachgewiesen. Ein Großteil der Spiele zwischen 2017 und 2021 wurde in der OSPA-Arena (Tschaikowskistraße) mit max. 900 Zuschauern durchgeführt. Der Verein hat mit dem Aufstieg in die 2. Handballbundesliga zur Saison 2021/2022 und dem Klassenerhalt in der Saison 2022/2023 zuletzt große sportliche Erfolge erzielt.

Die Volleyballer des SV Warnemünde spielen derzeit in der 2. Volleyball Bundesliga Nord. Auf diesem Niveau können ihre Heimspiele in der OSPA-Arena in der Tschaikowski-Str. ausgetragen werden. Diese Sportstätte steht nach dem Beschluss zum Ankauf auch künftig kontinuierlich im Sportstättenetz der Stadt zur Verfügung. Der Verein verfolgt mittelfristig das Ziel des Aufstiegs in die 1. Volleyball Bundesliga.

3. *Wie stellen sich die aktuellen und künftigen regulatorischen Vorgaben der jeweiligen Ligen dar und sind diese vereinbar mit der geplanten Kapazität?*

Mit der zukünftig zu erwartenden Regelung der BBL (Spielerlaubnis nur bei Mindestkapazität von 4.500 Zuschauern) ab der Saison 2032/33 ist die in der Kesselbornarena vorgesehene Größe von 3.000 Zuschauern nicht mehr ausreichend. Allerdings bleibt die Stadthalle weiterhin als geeignete Spielstätte vorhanden.

4. *Welche Miet- und Betriebskosten werden nach den aktuellen Planungen für die Betreuung der Kesselborn-Arena erwartet?*

Der Verwaltung liegt bisher kein konkretes Angebot der OSPA vor. In einer von der OSPA beauftragten Studie werden jährliche Kosten für den Betrieb der Arena in Höhe von ca. 3,52 Mio. Euro (inkl. Personal, Technik, usw.) angenommen.

5. *War es den interessierten Vereinen überhaupt möglich, gegenüber der Stadtverwaltung möglichst verbindlich zu erklären, dass sie nach Fertigstellung der Kesselborn-Arena als Mieter auftreten werden?*

Vorhabenträgerin für die Errichtung der Arena ist die OSPA. Seitens der OSPA war weder gewollt noch gewünscht, dass eine städtische Einflussnahme auf die Hallenbelegung erfolgen soll. Die interessierten Vereine (Rostock Seawolves, HC Empor Rostock, SV Warnemünde Volleyball) hatten im Rahmen der Beantwortung eines Fragenkataloges zu Beginn des Jahres 2022 unter Moderation der OSPA nach Einladung durch die InRostock GmbH die Gelegenheit ihre Ambitionen zu Bewirtschaftung der Kesselborn-Arena zu artikulieren. Im Ergebnis wurde von allen Vereinen eine eigene Bewirtschaftung am 19.01.2022 ausgeschlossen.

6. *Seitens der Vereine wurde wiederholt der Bedarf nach zusätzlichen Trainingsmöglichkeiten artikuliert. Welche Möglichkeiten für den Trainingsbetrieb werden in der Kesselborn-Arena gesehen?*

Die Rostock Seawolves haben den Bedarf für eine Sporthalle zu Trainingszwecken in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Größenordnung vergleichbar zur Sporthalle Gerüstbauerring) angezeigt. Die geplante Kesselborn-Arena würde dem von der Größe entsprechen, hat jedoch vorrangig Veranstaltungscharakter. Im Ergebnis der durch die OSPA in Auftrag gegebenen Wirtschaftlichkeitsanalyse des international tätigen Beratungsunternehmens Drees & Sommer wurde für den wirtschaftlichen Betrieb der Arena eine Kombination aus Sport- sowie Messe- und Konzertveranstaltungen empfohlen. Dies lässt logistisch keinen Raum für einen gleichzeitigen kontinuierlichen Trainingsbetrieb.

Finanzielle Auswirkungen: keine

Eva-Maria Kröger

Anlagen
Keine

Chris Günther für die CDU/UFR-Fraktion**"Strandsatzung"**

Geplante Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Anliegen:

Die Bürgerschaft hatte am 29.09.2021 die zweite Änderung der Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung) beschlossen. Diese kam dann in der Saison 2022 für den 17 km langen von Warnemünde bis Markgrafenheide reichenden Strandabschnitt zur Anwendung. Gerade die Badesaison an den Stränden von Warnemünde, Hohe Düne und Markgrafenheide ist gerade in den Sommermonaten für Gäste aus dem In- und Ausland sehr beliebt und daher von hohem öffentlichen Interesse einzuschätzen.

Daher bitten wir die Oberbürgermeisterin um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie wurden die Neuerungen hinsichtlich der geänderten Strandabschnitte, insbesondere im FKK- und Hundebereich angenommen?
2. Wurden die Regelungen hinsichtlich der Bekleidung in den dafür ausgeschilderten Strandabschnitten, insbesondere an den Textil/FKK-Strandabschnitten, eingehalten? Welche Vorkommnisse, Beschwerden und Konfliktsituationen sind bekannt, wurden schriftlich eingereicht und wie wurde darauf reagiert? Welche Schlussfolgerungen zieht die Verwaltung daraus für die Zukunft? Gibt es Verbesserungsmöglichkeiten? Wenn ja, welche?
3. Wie schätzt die Verwaltung das Verhalten der Badegäste am Strand ein, insbesondere zu Verunreinigungen, Wegwerfen, Liegenlassen von Abfällen, Errichten von Burgen, Nutzung von legalen und illegalen Feuerstellen sowie die Mitnahme und Beaufsichtigung von Hunden? Gab es Konfliktsituationen und Vorkommnisse? Wenn ja, welche? Wenn ja, wie wird zukünftig darauf eingegangen?
4. Welches Resümee zieht die Verwaltung bzgl. der Arbeit zur Aufsicht der am Badestrand eingesetzten Personen, wie dem Strandvogt und dem Kommunalen Ordnungsdienst sowie der Zusammenarbeit mit den Polizeikontaktbeamten, der Security und der Tourismuszentrale Warnemünde nach der letzten Badesaison? Gab es Vorkommnisse, die von den o.g. Personen aufgenommen und bearbeitet wurden? Wenn ja, welche, an welchen Strandabschnitten und zu welchen Angelegenheiten?

gez. Chris Günther
Fraktionsvorsitzende

Anlagen

Keine

fed. Senator/-in: Oberbürgermeisterin Federführendes Amt: Eigenbetrieb TZR & W	Beteiligt:	
Anfrage von Chris Günther für die CDU/UFR-Fraktion "Strandsatzung"		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Anliegen/ Sachverhalt:

Die Bürgerschaft hatte am 29.09.2021 die zweite Änderung der Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Strandsatzung) beschlossen. Diese kam dann in der Saison 2022 für den 17 km langen von Warnemünde bis Markgrafenheide reichenden Strandabschnitt zur Anwendung. Gerade die Badesaison an den Stränden von Warnemünde, Hohe Düne und Markgrafenheide ist gerade in den Sommermonaten für Gäste aus dem In- und Ausland sehr beliebt und daher von hohem öffentlichen Interesse einzuschätzen.

Daher bitten wir die Oberbürgermeisterin um die Beantwortung folgender Fragen:

- 1. Wie wurden die Neuerungen hinsichtlich der geänderten Strandabschnitte, insbesondere im FKK- und Hundebereich angenommen?*

Stellungnahme:

In Bezug auf die Ausweisung von FKK Bereichen sind keine Neuerungen in die aktuelle Strandsatzung aufgenommen worden. Die neu eingeführten Hundebereiche wurden von Einheimischen und Gästen sehr gut angenommen. Insbesondere Hundebesitzerinnen und Hundebesitzer in Markgrafenheide melden sich zur Einführung der „Hundestrandnutzungszeit“ positiv zurück. Festzuhalten gilt, dass die Hundestrände sich grundsätzlich steigender Beliebtheit erfreuen.

- 2. Wurden die Regelungen hinsichtlich der Bekleidung in den dafür ausgeschilderten Strandabschnitten, insbesondere an den Textil/FKK-Strandabschnitten, eingehalten?
 Welche Vorkommnisse, Beschwerden und Konfliktsituationen sind bekannt, wurden schriftlich eingereicht und wie wurde darauf reagiert?
 Welche Schlussfolgerungen zieht die Verwaltung daraus für die Zukunft?
 Gibt es Verbesserungsmöglichkeiten? Wenn ja, welche?*

Stellungnahme:

Nach Kenntnis der Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde (OE 87) wurden die Regelungen hinsichtlich Bekleidung an den Textil/ FKK-Strandbereichen grundsätzlich eingehalten.

Es wurden vereinzelt schriftliche Beschwerden zu folgenden Thematiken erfasst:

- Deklaration der Strandabschnitte 27 und 28 in Warnemünde als Hundestrand sowie Verärgerung über Hundekot an diesen Strandabschnitten
- Lage der Hundestrände im Allgemeinen mit v.a. fehlender Strandkorbvermietung, zu großer Entfernung vom Warnemünder Zentrum, Steinstrände
- Textilbadende in FKK-Bereichen im Sommer
- Wunsch nach mehr Sichtbarkeit des Strandvogtes
- Bitte um Verlängerung der Hundestrandnutzungszeit an den Hundestrand-Aufgängen
8 – 10 in Warnemünde
- Bitte um zusätzliche Aufnahme des Strandabschnittes 24 in Markgrafenheide als dauerhaften Hundestrand sowie um Planung eines eigenen Hundestrandes in Hohe Düne

Die vorbenannten Beschwerden wurden von der OE 87 schriftlich beantwortet.

Für die Verwaltung ergibt sich derzeit kein Handlungsbedarf hinsichtlich der aktuellen Strandsatzung, weil die o.g. Beschwerden Einzelfälle sind und sich die Vielzahl der Strandbesuchenden an die Regeln halten.

3. *Wie schätzt die Verwaltung das Verhalten der Badegäste am Strand ein, insbesondere zu Verunreinigungen, Wegwerfen, Liegenlassen von Abfällen, Errichten von Burgen, Nutzung von legalen und illegalen Feuerstellen sowie die Mitnahme und Beaufsichtigung von Hunden?
Gab es Konfliktsituationen und Vorkommnisse? Wenn ja, welche?
Wenn ja, wie wird zukünftig darauf eingegangen?*

Stellungnahme:

Das Verhalten der Bade- und Strandgäste wird grundsätzlich positiv eingeschätzt. Sofern Mängel in Bezug auf die Einhaltung der Strandsatzung festgestellt wurden, sind diese jeweils unmittelbar vor Ort behoben worden. Konfliktsituationen bestanden in der Saison 2022 hauptsächlich in folgenden Bereichen:

- Hunde am Strand:
 - dabei ging es v.a. um Hundebesitzer, die den falschen Aufgang nutzten – z.T. auch wegen einer nicht eindeutigen Beschilderung vor Ort. Für die Saison 2023 wird die Beschilderung in Abstimmung zwischen der OE 87 und OE 32 dahingehend überarbeitet. Nach Einschätzung der Ordnungsbehörden war die Saison 2022 zudem durch ein sehr hohes Aufkommen an Hunden am Strand gekennzeichnet.
- Textil / FKK Strandbereiche:
 - einen hohen Kommunikationsaufwand sowie gehäufte (mündliche) Beschwerden gab es auch in den FKK-Bereichen, wenn bekleidete Gäste am FKK-Strand verweilten. Es ist aber zu erkennen, dass die Nachfrage nach textilfreien Stränden zurückgeht.
- Verunreinigung des Strandes:
 - diese wurden u.a. verursacht durch illegale Übernachtungen am Strand, die mehrfach in den Morgenstunden festgestellt wurden. Dazu zählten auch selbstgebaute Unterkünfte aus Gehölz und Planen (v.a. zwischen Aufgang 27 und 36 in Warnemünde).

- auch Grillrückstände wurden an nicht dafür vorgesehenen Plätzen vorgefunden, ebenso illegale Feuerstellen zwischen den Aufgängen 27 bis 36 in Warnemünde. Die offiziellen Feuerstellen wurden darüber hinaus sehr gut angenommen.
- Grundsätzlich sind zwischen Westmole und Strandaufgang 27 deutlich weniger Verunreinigungen aufgetreten als in den vergangenen Jahren.

Festzustellen bleibt, dass mit der aktuellen Strandsatzung die öffentlichen Kontrollorgane besser in die Lage versetzt werden, mündliche und schriftliche Anzeigen auszusprechen bzw. diese aufzunehmen. Probleme mit Sandburgen / Sandlöcher wurden weitestgehend nicht festgestellt.

4. *Welches Resümee zieht die Verwaltung bzgl. der Arbeit zur Aufsicht der am Badestrand eingesetzten Personen, wie dem Strandvogt und dem Kommunalen Ordnungsdienst sowie der Zusammenarbeit mit den Polizeikontaktbeamten, der Security und der Tourismuszentrale Warnemünde nach der letzten Badesaison? Gab es Vorkommnisse, die von den o.g. Personen aufgenommen und bearbeitet wurden? Wenn ja, welche, an welchen Strandabschnitten und zu welchen Angelegenheiten?*

Stellungnahme:

Im Rahmen der jährlich stattfindenden Saisonauswertung wurde die Urlaubssaison 2022 mit dem Kommunalen Ordnungsdienst, dem Strandvogt, den Polizeidienststellen Lichtenhagen und Dierkow sowie dem privaten Sicherheitsdienst erörtert. Das Resümee fiel größtenteils positiv aus. So wurde die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Institutionen, im Rahmen der gegebenen personellen Ausstattung, von allen Beteiligten als eng und vertrauensvoll hervorgehoben. Diese war auch auf die regelmäßigen, gemeinsamen Treffen und damit die unmittelbare Abstimmung v.a. in Konfliktsituationen zurückzuführen. Im Rahmen der Saisonauswertung wurde aber auch die steigende Gewaltbereitschaft, das hohe Aggressionspotential und die gewachsene Respektlosigkeit der Strandnutzer (zumeist jüngere Gruppen) gegenüber den Ordnungskräften thematisiert. Vor diesem Hintergrund wird auch weiterhin die Einbindung des privaten Sicherheitsdienstes im gesamten Strandbereich der HRO als notwendig erachtet. Darüber hinaus wurde angemerkt, dass der Einsatz von lediglich einem Strandvogt flächenbedingt für den gesamten Strandbereich zwischen Diedrichshagen und Markgrafenheide bis zur Stadtgrenze Wiedortschneise in der Rostocker Heide deutlich zu wenig ist. Es besteht dringender Handlungsbedarf mittels Erhöhung der personellen Kapazitäten im Bäderdienst und im Bereich des Strandvogtes.

Finanzielle Auswirkungen:

-

Eva-Maria Kröger

Anlagen

Keine

Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund)**Verwendung Folgetonhorn für Einsatzfahrzeuge (Martinhorn)**

Geplante Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Anliegen:

An die unterzeichnende Fraktion wurde mit der Bitte herangetreten, Lärm durch das sog. Martinhorn einzugrenzen, insbesondere auch in den Nachtstunden.

In diesem Zusammenhang bitten wir um Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Wie hoch sind in Rostock die Grundfrequenzen bei den unterschiedlichen Einsatzfahrzeugen?
2. Welches Tonintervall wird genutzt?
3. Welche Möglichkeiten zur Vermeidung des Einsatzes des Martinhorns werden bereits genutzt bzw. wären generell möglich?
4. Welche Wege müssten beschritten bzw. welche Verordnungen ggf. geändert werden, um den Einsatz so weit wie möglich zu reduzieren oder sogar ganz darauf zu verzichten? (z.B. nur Blaulicht mindestens in den Nachtstunden)

Anlagen

Keine

fed. Senator/-in: S 2 - Finanzen, Digitalisierung und Ordnung Federführendes Amt: Brandschutz- und Rettungsamt	Beteiligt:	
Anfrage von Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund) Verwendung Folgetonhorn für Einsatzfahrzeuge (Martinhorn)		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Anliegen:

An die unterzeichnende Fraktion wurde mit der Bitte herangetreten, Lärm durch das sog. Martinhorn einzugrenzen, insbesondere auch in den Nachtstunden.

In diesem Zusammenhang bitten wir um Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Wie hoch sind in Rostock die Grundfrequenzen bei den unterschiedlichen Einsatzfahrzeugen?

Mit der Warneinrichtung müssen zwei Klänge erzeugt werden können, deren Grundfrequenz zueinander im Verhältnis 1:1,333 stehen.

Die Grundfrequenzen müssen zwischen den Grenzen 360 Hz und 630 Hz liegen.

Die Grundfrequenzen bei Fahrzeugen der Feuerwehr Rostock liegen herstellerbedingt i. d. R. bei ca. 466 Hz, die Folgefrequenz liegt bei ca. 587 Hz.

2. Welches Tonintervall wird genutzt?

Die Tonfolge wird den Herstellern für Tonfolgehorn-Anlagen durch die Norm vorgegeben. Darin wird explizit beschrieben, dass zweimal abwechselnd je ein tiefer und ein hoher Ton in einem Signalzyklus von 3 Sekunden (+/- 0,5 Sekunden) zu erfolgen hat. Der einmalige Signalzyklus muss selbsttätig ablaufen. Die Dauer der einzelnen Klänge ist so einzuhalten, dass der Charakter des Signals erhalten bleibt. Die verschiedenen Klänge dürfen sich nicht überschneiden.

Dies schließt andere Tonfolgen wie z. B. das in den USA genutzte „Wail Signal“ aus, da diese in Deutschland nicht zulässig sind.

3. Welche Möglichkeiten zur Vermeidung des Einsatzes des Martinshorns werden bereits genutzt bzw. wären generell möglich?

Die Feuer- und Rettungswachen in der HRO sind mit Ampelanlagen ausgerüstet, die eine Ausfahrt ohne zusätzliche Warneinrichtung ermöglichen. § 38 der StVO richtet sich an die anderen Verkehrsteilnehmer und verpflichtet diese, sofort die Bahn frei zu machen, wenn sie Blaulicht sehen und das Einsatzhorn („Martinshorn“) hören. Ein Fahrzeug, das mit eingeschaltetem Martinshorn und Blaulicht unterwegs ist, nennt man Wegerechtsfahrzeug. Ist am Einsatzfahrzeug nur das Blaulicht eingeschaltet, begründet das kein besonderes Wegerecht. Es bleibt bei der ursprünglichen Regelung.

Der Einsatzwagenfahrer haftet dann beispielsweise für die Verletzung des Vorfahrtrechts voll (vgl. Kammergericht Berlin, Urteil vom 18.07.2005, Az. 12 U 50/04). Sowohl bei Feuerwehr, Rettungsdienst aber auch im Katastrophenschutz wird (wie auch bei der Polizei) darauf geachtet, dass die Tonfolgeanlagen nicht mehr als notwendig eingesetzt werden. Es ist aber gesetzlich unerlässlich, diese zur Nutzung von Sonderrechten auch einzuschalten.

Angesichts der Vorgabe aus der Norm „Der Schalldruckpegel muss in der Richtung der größten Schallabstrahlrichtung in 3,5 m Abstand im reflexionsfreien Raum für jeden der beiden Einzelklänge mindestens 110 dB betragen.“ ist eine gewisse Lärmbelästigung für Passanten und Anwohner aber nicht zu vermeiden.

4. Welche Wege müssten beschritten bzw. welche Verordnungen ggf. geändert werden, um den Einsatz so weit wie möglich zu reduzieren oder sogar ganz darauf zu verzichten? (z.B. nur Blaulicht mindestens in den Nachtstunden)

Zur Änderung der akustischen Warneinrichtungen an Fahrzeugen für bevorrechtigte Wegebenutzer müssten u. a. die StVO, die StVZO sowie die hier zitierte DIN 14610 geändert werden, was mitunter eine Änderung für alle in der Bundesrepublik Deutschland geführten Fahrzeuge bedeuten würde.

Dem hinzuzufügen ist nach normativer Forderung: „Der Zeitablauf der Klangfolge ist mit einem Schreibgerät zu registrieren.“ Die Betätigung der Warnanlage wird per Unfalldatenschreiber aufgezeichnet, um bei einem Unfall die Daten heranzuziehen und vor Gericht auswerten zu können.

Die rechtlichen Folgen im Falle eines Unfalls bei Nichtnutzung der Warneinrichtung können für den Fahrer des Einsatzfahrzeuges erheblich sein. Aus Fürsorgegründen muss deshalb die Umsetzung der gesetzlichen Bestimmungen auch nachts zwingend beachtet werden (siehe Antwort Frage 3)!

Ergänzende Hinweise:

Immer wieder kommt es vor allem in Städten zu Unfällen mit Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr, der Polizei oder mit Notarzt-/Rettungswagen, die mit optischem („Blaulicht“) und akustischem (Einsatzhorn/„Martinshorn“) Signal unterwegs sind.

Sonderrechtsfahrzeuge werden von der Straßenverkehrsordnung privilegiert. Hier sind zunächst zwei Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu beachten:

1) Sonderrechte

Gem. § 35 Abs. 1 StVO sind Fahrzeugführer, die berechtigt Sonderrechte in Anspruch nehmen, von den Pflichten der Straßenverkehrsordnung befreit. Hierunter fallen Bundeswehr, die Bundespolizei, die Feuerwehr, der Katastrophenschutz, die Polizei und der Zolldienst, soweit sie hoheitliche Aufgaben erfüllen. Man spricht hier von Sonderrechtsfahrzeugen.

Allerdings hat ein Fahrer von diesem Sonderrecht nach § 35 Abs. 8 StVO nur unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung Gebrauch zu machen. Das bedeutet, dass er sich nicht blind darauf verlassen darf, dass alle anderen Verkehrsteilnehmer rechtzeitig reagieren. Insbesondere bei Kreuzungen und Ampelanlagen muss auch der Fahrer eines Sonderrechtsfahrzeugs höchste Vorsicht walten lassen und bei unklarer Verkehrslage anhalten oder im Schritttempo über die Kreuzung bzw. Ampel fahren. Tut er das nicht, ist dies im Rahmen des Mitverschuldens zu beachten. Eine spezielle Regelung gibt es auch für Fahrzeuge des Rettungsdienstes: Fahrzeuge des Rettungsdienstes sind nach § 35 Abs. 5a StVO von den Regelungen der Straßenverkehrsordnung befreit, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden.

2) Blaues Blinklicht und Einsatzhorn

§ 38 der StVO richtet sich an die anderen Verkehrsteilnehmer und verpflichtet diese, sofort die Bahn frei zu machen, wenn sie Blaulicht sehen und das Einsatzhorn („Martinshorn“) hören. Ein Fahrzeug, das mit eingeschaltetem Martinshorn und Blaulicht unterwegs ist, nennt man Wegerechtsfahrzeug. Ist am Einsatzfahrzeug nur das Blaulicht eingeschaltet, begründet das kein besonderes Wegerecht. Es bleibt bei der ursprünglichen Regelung. Der Einsatzwagenfahrer haftet dann beispielsweise für die Verletzung des Vorfahrtrechts voll (vgl. Kammergericht Berlin, Urteil vom 18.07.2005, Az. 12 U 50/04).

Dr. Chris von Wrycz Rekowski

Anlagen

Keine

Chris Günther (für die CDU/UFR-Fraktion)**Klärschlamm-Kooperation Mecklenburg-Vorpommern**

Geplante Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.03.2023	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Anliegen:

Nach Medienberichten hat die Klärschlamm-Kooperation Mecklenburg-Vorpommern (KKMV) ihre Planungen zum Bau einer Klärschlammverbrennungsanlage wesentlich verändert. Demnach soll die Anlage nicht mehr 100.000 Tonnen Klärschlamm, sondern nunmehr 50.000 Tonnen aus den zur Andienung verpflichteten Gesellschaftern verbrennen.

Nach bereits erfolgter Ausschreibung ist die weitere Planung einer ähnlichen Anlage in Kiel laut Medienberichten vom 18. Januar / 04. Februar 2023 aktuell mit dem Hinweis gestoppt worden, daß aufgrund gestiegener Kosten der Bau und die Betreuung unwirtschaftlich seien.

Unter diesen Aspekten bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. Warum hat die KKMV ihre Planungen auf die Hälfte der ursprünglichen und genehmigten Anlagengröße zur Verbrennung von Klärschlämmen in Bramow ändern müssen?
2. War die Hanse- und Universitätsstadt Rostock in diesen Prozess eingebunden?
3. Ist eine neuerliche Anpassung des Unternehmenskonzeptes sowie der wirtschaftlichen Bewertung (einschließlich der Gebührenkalkulation) erforderlich ?

Wenn ja – wird dieses in der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vorgestellt und beabsichtigt die Stadtverwaltung hierzu eine neue Beschlussvorlage vorzulegen?

4. Haben die Änderungen Auswirkungen auf das laufende Genehmigungsverfahren nach BImSchG?

Ist gegebenenfalls eine Neubeantragung erforderlich ?

5. Ist es zutreffend, daß abwasserbeseitigungspflichtige Körperschaften / Zweckverbände aus der KKMV ausgetreten sind, respektive ihren Austritt angekündigt haben ?

6. Wenn ja – wie viele Mitglieder sind ausgetreten / haben ihren Austritt angekündigt und welche Gründe werden / wurden für den Austritt angeführt?

7. Unter Berücksichtigung der nach der jeweiligen Ausbaugröße der Abwasserbehandlungsanlagen zeitlich gestuften Maßgaben und Möglichkeiten zur Verwertung von Klärschlämmen (Ab 2029 müssen Kläranlagen mit mehr als 100.000 Einwohnerwerten ihren Klärschlamm mit Phosphorrückgewinnung verbrennen, ab 2032 gilt dies auch für Anlagen mit mehr als 50.000 Einwohnerwerten. Für die Verwertung von Klärschlamm aus Anlagen unter 50.000 Einwohnerwerten bleiben die aktuellen Verwertungsoptionen auch nach 2032 bestehen, eine Pflicht zur Verbrennung mit Phosphorrückgewinnung besteht für diese Klärschlämme nicht.) haben folgende Fragen Relevanz:

a. Welchen Umfang haben die jeweiligen Ausbaugrößen der Abwasserbehandlungsanlagen der ausgetretenen Mitglieder, respektive der Mitglieder, die ihren Austritt angekündigt haben?

b. Welchen Umfang haben die jeweiligen Ausbaugrößen der Abwasserbehandlungsanlagen der noch vorhandenen Mitglieder?

c. Welche aktuellen Kostendifferenzen bestehen zwischen den verschiedenen zugelassenen Verwertungsoptionen für Klärschlämme (Euro / Tonne Trockenmasse) ?

8. Sind Angebote bzw. Marktpreisermittlungen durch die KKMV eingeholt worden, die eine mittel- und langfristige Verwertung der Klärschlämme durch andere Anbieter vornehmen lassen würden oder andere Verwertungsoptionen geprüft worden?

Wenn ja:

gibt es günstigere Angebote/Marktpreisermittlungen als den kalkulierten Verwertungspreis beim Betrieb einer eigenen Anlage der KKMV?

Wenn ja:

ist die Vorgehensweise aus Sicht der Hanse- und Universitätsstadt Rostock dann mit der Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommerns nach § 68 vereinbar?

9. Ist zudem rechtssicher geprüft worden, ob eine Preisdifferenz zwischen dem Marktpreis und dem Verwertungspreis der eigenen Anlage als Gebühr einkalkuliert bzw. erhoben werden darf?

10.

a. Wie hoch sind die bisherigen Kosten der KKMV für die Planungen zum Bau der Klärschlammverbrennungsanlage?

b. Wie hoch sind die zusätzlichen Planungskosten für die angekündigten Änderungen der Klärschlammverbrennungsanlage?

c. Welche Kosten müssen die ausgeschiedenen, respektive ausscheidende Mitglieder der KKMV tragen?

d. Wie ändern sich die Kostenaufteilung und die absoluten Kosten für die verbleibenden Mitglieder?

e. Werden die Kosten für die KKMV vollständig durch Gebühreneinnahmen der Gesellschafter (Wasser- und Abwasserverbände, also auch durch den WWAV) übernommen?

f. Wie hoch sind die gegenwärtigen und bisherigen Personalkosten? (Bitte nach Jahresscheiben seit der Gründung der KKMV)

g. Wie haben sich die Personalstellen der KKMV seit Gründung jährlich verändert?

gez.
Chris Günther

Anlagen

Keine