



Segelwettbewerbe in der Hansestadt Rostock

Olympiabewerbung
2024/2028

Machbarkeitsstudie

Olympische Sportanlagen
auf der Mittelmole



Dezember 2014



Geleitwort

Olympische und Paralympische Spiele sind eine tolle Entwicklungschance für das gesamte Land, die unmittelbare Region und vor allem für die Städte, in denen die olympischen Wettkämpfe ausgetragen werden.

Daher unterstütze ich die Idee olympischer Segelregatten vor Warnemünde auch als Katalysator für nachhaltige Stadtentwicklung.

Wir wollen Olympisches und Paralympisches Segeln vor Rostock-Warnemünde sorgfältig vorbereiten und alle Rostockerinnen und Rostocker dabei einbeziehen.

Auf die Erfahrungen aus den Bewerbungen um Olympia 2000 und 2012 aufbauend, haben wir die wasser- und landseitigen Rahmenbedingungen aktualisiert und an die neuesten olympischen Anforderungen angepasst. Das Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung ist eindeutig: Wir können Olympia auf der Mittelmole.

Unsere Bewerbung um olympisches Segeln setzt auf Nachhaltigkeit, Transparenz und Bürgernähe. Die Verzahnung des laufenden und öffentlich begleiteten Stadtplanungsprozesses zur Entwicklung der Mittelmole mit der Orientierung auf Olympische Segelwettbewerbe ermöglicht einen ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Mehrwert. So könnte das Olympische Dorf im Herzen von Warnemünde entstehen und ein nachhaltig wirkendes, attraktives Stadtquartier mit bezahlbarem Wohnraum werden. Barrierefreiheit im Hinblick auf die Paralympischen Spiele wird dabei einen sehr großen Stellenwert haben.

Die ohnehin notwendigen Investitionen in den Ausbau des Seglerhafens und die bereits vorhandenen Sportanlagen schaffen hervorragende Bedingungen für den Breitensport und die zukünftige Ausrichtung von internationalen Segelwettbewerben. Dass wir das können, zeigen unsere Erfahrungen als Austragungsort von sportlichen Großveranstaltungen wie der Warnemünder Woche und der Hanse Sail. Über eine Million Besucherinnen und Besucher schätzen die gastfreundliche Atmosphäre in unserer Stadt.

Bevor wir jedoch alle segelbegeisterten Sportlerinnen und Sportler in unserer Stadt willkommen heißen können, werden wir auf dem Weg der Bewerbung von Anfang an die gesamte Stadtgesellschaft einbeziehen.

Die vorliegende Broschüre bietet alle Fakten rund um die Machbarkeit der wasser- und landseitigen Entwicklung auf der Mittelmole. Bei der geplanten Einwohnerbefragung wird es um die Entscheidung im Hinblick auf ein Konzept gehen, das wir Ihnen hiermit näher vorstellen. Ihre Anregungen und Hinweise werden wir bei den Planungen einbeziehen. Ich bitte Sie: Bringen Sie sich aktiv in den weiteren Entwicklungsprozess ein, damit Sie Ihre Entscheidung über konkrete Informationen treffen können.

Stadtentwicklung ist mehr als „Ja“ oder „Nein“, sie geht uns alle an. Ich wünsche uns, dass wir an die olympische Begeisterung von 2002 anknüpfen können und gemeinsam die Bewerbung um Olympische und Paralympische Spiele 2024 bzw. 2028 voranbringen können.


Roland Methling

Oberbürgermeister der Hansestadt Rostock



Präambel

Die Olympischen Spiele eröffnen unserer Stadt und unserer Region eine weitere Entwicklungschance. Olympia wird zum breiteren Zusammenwachsen der Region beitragen, sie wirtschaftlich und touristisch stärken und Impulse für die weitere Entwicklung der Infrastruktur liefern. Dieser Prozess ist anspruchsvoll und hat viele verschiedene Perspektiven, er ist auf ein breites Fundament zu stellen und transparent zu führen.

Nachhaltigkeit ist ein wesentlicher Punkt der Bewerbung. Dazu zählt nicht zuletzt die Barrierefreiheit, aber auch Nachnutzung und Synergieeffekte bei der Umsetzung gemeinsamer, bereits langfristig geplanter Projekte. Für Rostock besteht so auch die Chance, mit vereinten Investitionen im Breitensport zu hervorragenden Bedingungen zu kommen. Das hat viel mit Nachhaltigkeit und Bescheidenheit zu tun.

Es werden daher neben den Bürgerbefragungen vor allem die Fachleute einen wesentlichen Teil zum Gelingen und der Überzeugungskraft der Bewerbung beitragen. So gibt es zur Erarbeitung der Bewerbungsgrundlagen im Rahmen der Tätigkeit der Lenkungsgruppe eine hervorragende und konstruktive Zusammenarbeit zwischen der Stadtverwaltung mit Ihren Ämtern und Gremien mit dem Ministerium für Inneres und Sport Mecklenburg-Vorpommern, dem Ortsbeirat Seebad Warnemünde, der Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH, der WIRO Wohnen in Rostock Wohnungsgesellschaft mbH, den Verbund der Segelvereine im Rostocker Regatta Verein e.V., dem Stadt- und dem Landessportbund, dem Deutschen Segler-Verband e. V. (DSV, Dachverband für alle Deutschen Segelvereine) sowie der IHK zu Rostock. Fachliche Zuarbeiten erfolgten vor allem durch das Ingenieurbüro B & O Ingenieure GbR aus Hamburg (seeseitige Segelanlagen) und die Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH (landseitige Sportflächen, Projektsteuerung).

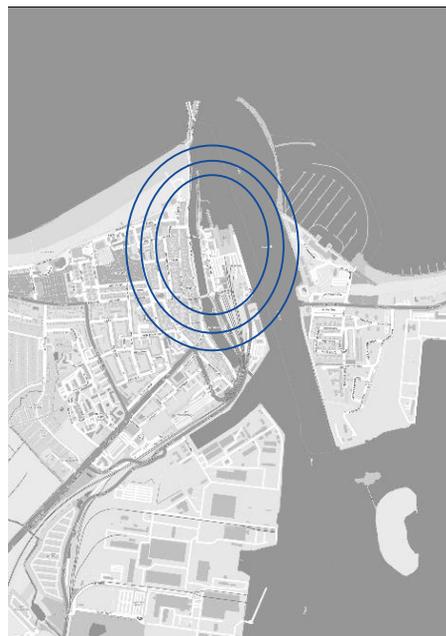
Die hier vorliegende Untersuchung zu den erforderlichen olympischen Sportanlagen ist ein erster Schritt zur Beteiligung der Hansestadt an der Bewerbung zu den Olympischen Wettbewerben 2024 oder 2028.

Inhalt

Grundlagen der Planung für die Mittelmole	S. 05
Funktionsplan	S. 07
Olympiaanforderungen	S. 13
Darstellung der Einzelmaßnahmen	S. 17
landseitige Maßnahmen	S. 17
seeseitige Maßnahmen	S. 23
Kostenschätzungen	S. 27

Grundlagen der Planung für die Mittelmole

Einleitung



Die Hansestadt Rostock plant eine umfassende Umstrukturierung und Entwicklung der an exponierter Stelle im Seebad Rostock-Warnemünde gelegenen Mittelmole. Die ca. 21 ha große Halbinsel liegt zwischen der ursprünglichen Warnowmündung Alter Strom am historischen Ortskern von Warnemünde und dem Seekanal, der als Neuer Strom die Verbindung zwischen dem Rostocker Überseehafen und der Ostsee bildet.

Durch seine vielfältigen Funktionen als Seebad, Erholungsort, Kreuzfahrthafen und Hafeneinfahrt von Rostock sowie sein reizvolles historisches Ambiente und die sehr attraktive geographische und naturräumliche Lage ist Warnemünde Reise- bzw. Ausflugsziel für tausende Touristen und BesucherInnen.

Die Mittelmole ist das traditionelle Entrée für Warnemünde und die Hansestadt Rostock an der Mündung der Warnow in die Ostsee. Heute beeinträchtigen funktionale und gestalterische Defizite die Mittelmole als Eingangsbereich zum Seebad und zur Hansestadt Rostock. Gleichzeitig stellen freierwerdende, ehemals für den Eisenbahnfahrverkehr genutzte Flächen auf der Mittelmole ein wertvolles Potenzial für den aufgrund der naturräumlich geprägten Umgebung in seinem Flächenwachstum sehr begrenzten Ortsteil Warnemünde dar.

Die Mittelmole soll zu einem attraktiven, repräsentativen und funktionsadäquaten Anlaufpunkt für das Seebad Warnemünde entwickelt werden. Die Stadt Rostock plant, die vorhandenen hafenbezogenen und touristischen Nutzungen wie Kreuzfahrtwesen, Segelsport und Ausflugswesen weiter zu qualifizieren und ergänzende touristische Nutzungen sowie Gastronomie, Beherbergung und Einzelhandel auszubauen.

Unter Berücksichtigung der Lärmimmission und des Hochwasserschutzes soll in einem Teilbereich ein Wohnquartier zur ganzjährigen Belegung der Mittelmole entstehen. Zudem beabsichtigt die Stadt, die Freiräume in ihrer Funktion als wassernahe Erholungs- und Erlebnisbereiche entsprechend zu entwickeln.

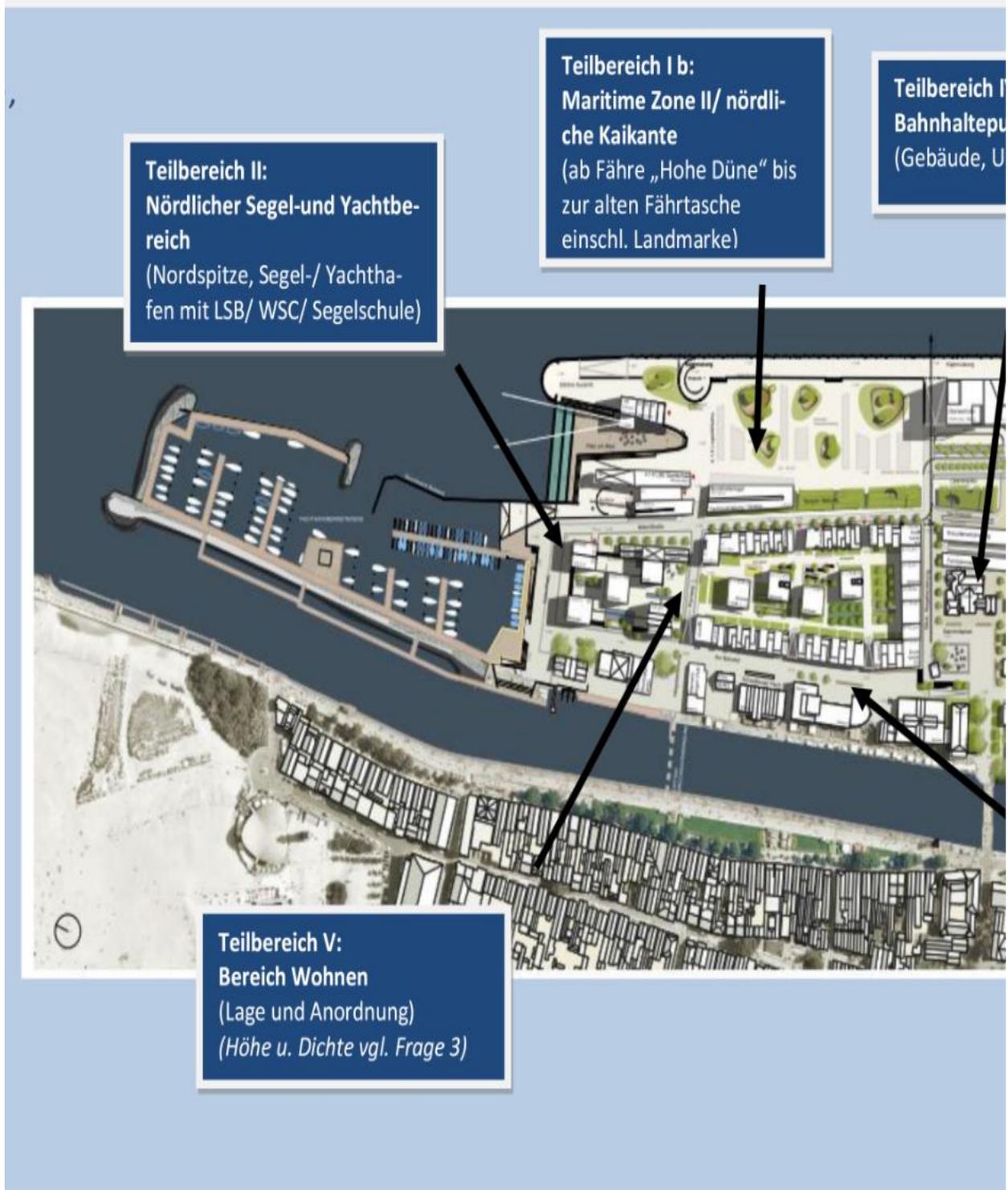


Dass wesentliche Flächen dieses Areals durch das städtische Wohnungsunternehmen erworben werden konnten, erleichtert Vorbereitung und spätere Realisierung dieser Stadtentwicklungsaufgabe.

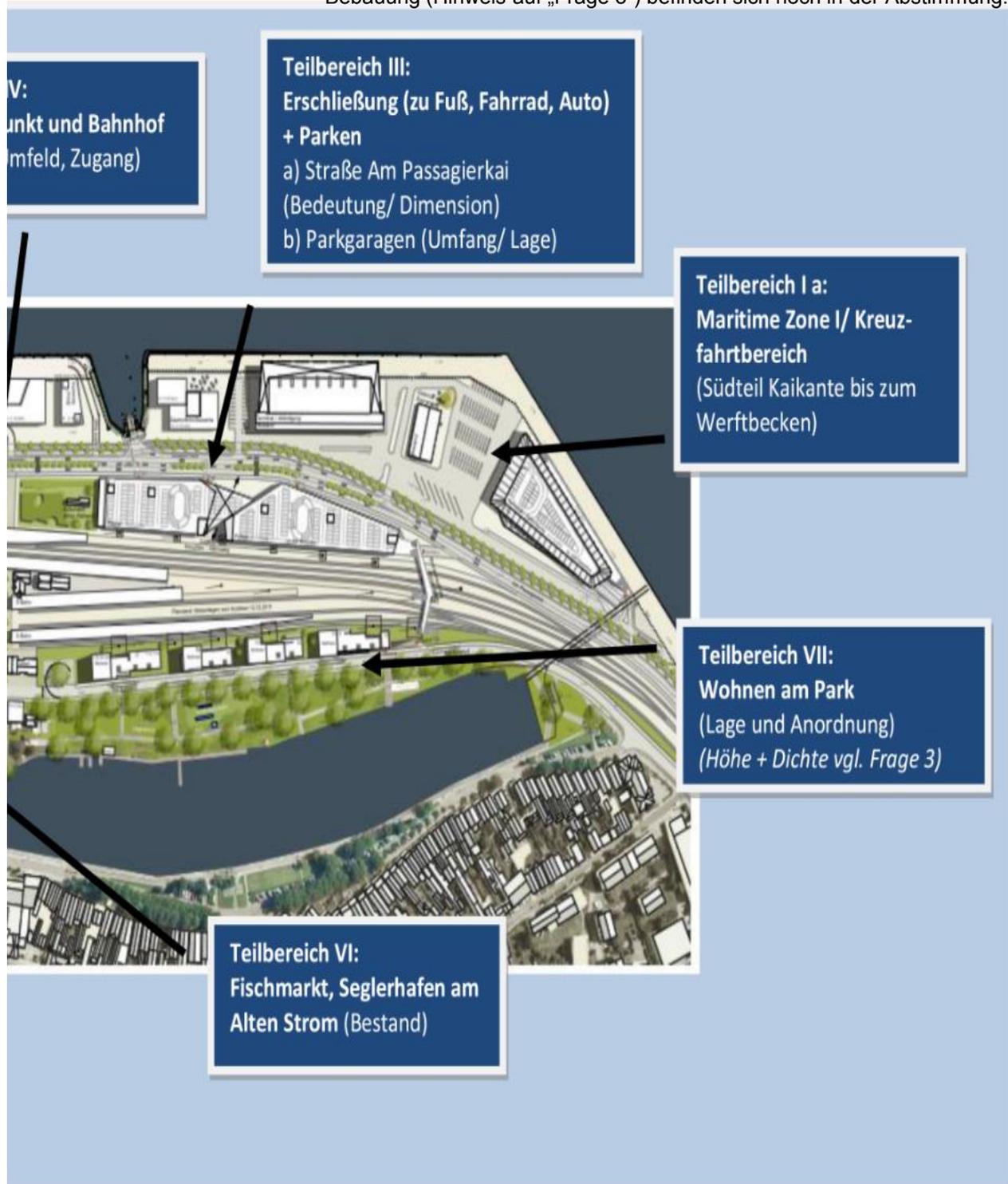
Eingebunden in diese langfristige Stadtentwicklung ist die hervorragende Möglichkeit der Durchführung nationaler und internationaler Segelwettbewerbe von der Küste des Ostseebades Warnemünde – einem der besten Segelreviere der Ostsee. Somit können auch die Voraussetzungen für die Durchführung der Segelwettbewerbe der Olympischen und Paralympischen Spiele geschaffen werden.

Die für diese Ereignisse notwendigen see- und landseitigen Voraussetzungen sind bereits gegeben oder können, eingebunden in die laufenden Entwicklungen zeitnah geschaffen werden. Ohnehin geplante stadträumliche Entwicklungen sichern die Nachhaltigkeit auch der speziell für sportliche Großereignisse notwendigen Investitionen. Neben der bereits heute hervorragend ausgebauten Infrastruktur steht insbesondere eine Vielzahl von Beherbergungsmöglichkeiten aller Kategorien sowie erstklassige Beobachtungsmöglichkeiten für Zuschauer an den Segelrevieren zur Verfügung.

Funktionsplan Mittelmole Stand 2014

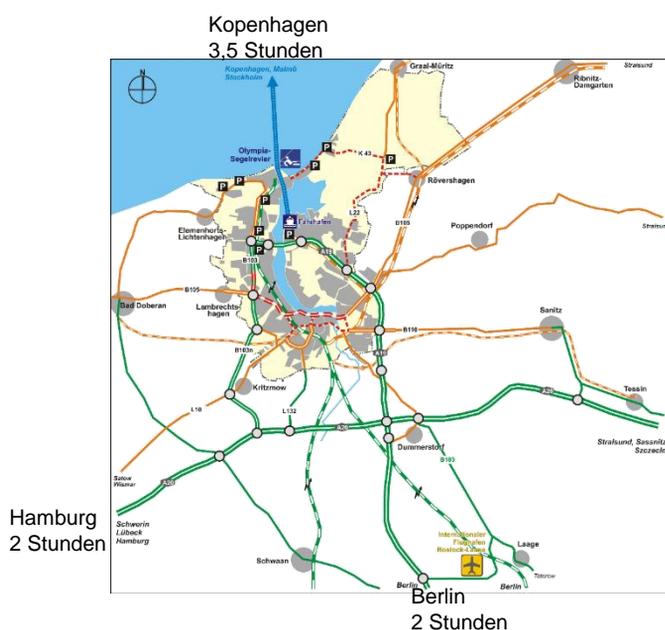


Dieser Plan ist Teil des laufenden Bürger-Beteiligungsverfahrens und Grundlage der Planungswerkstätten. Wesentliche Fragen z.B. zu Dichte und Höhe der Bebauung (Hinweis auf „Frage 3“) befinden sich noch in der Abstimmung.



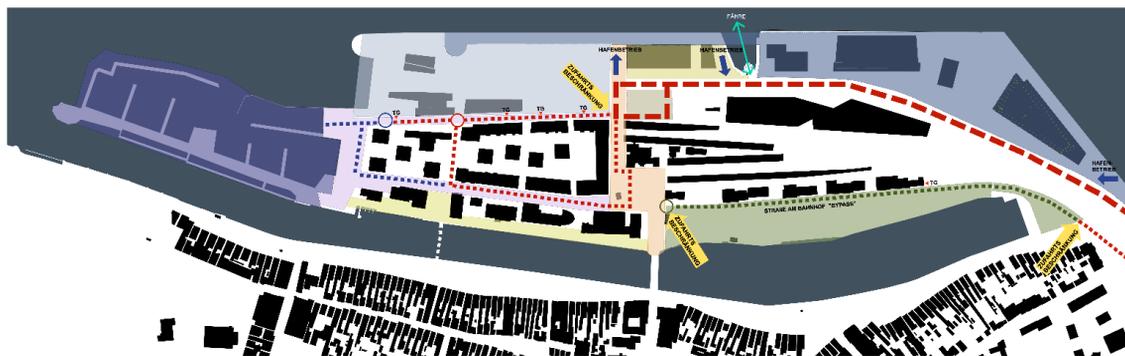
Verkehrerschließung Mittelmole

Die Verkehrsinfrastruktur der Stadt ist bereits jetzt schon für Olympische und Paralympische Spiele gerüstet. Die Unterbringung der Sportler und die Wettkampfstätten werden optimal an bestehende Verkehrsnetze angebunden. Die Stadt ist per Auto, Zug oder Flugzeug - dabei wird auf den ausgebauten Flughafen Rostock-Laage verwiesen - sehr gut zu erreichen.



Innerhalb der Stadt wird auf den Öffentlichen Personennahverkehr gesetzt, der bereits heute sehr modern ausgebaut ist.

Dass Rostock den Zuschauerandrang bei sportlichen sowie anderen Großveranstaltungen bewältigen kann, hat die Stadt schon bewiesen: zu Segel-Meisterschaften, Warnemünder Woche oder Hanse Sail mit über einer Million Besucherinnen und Besucher.

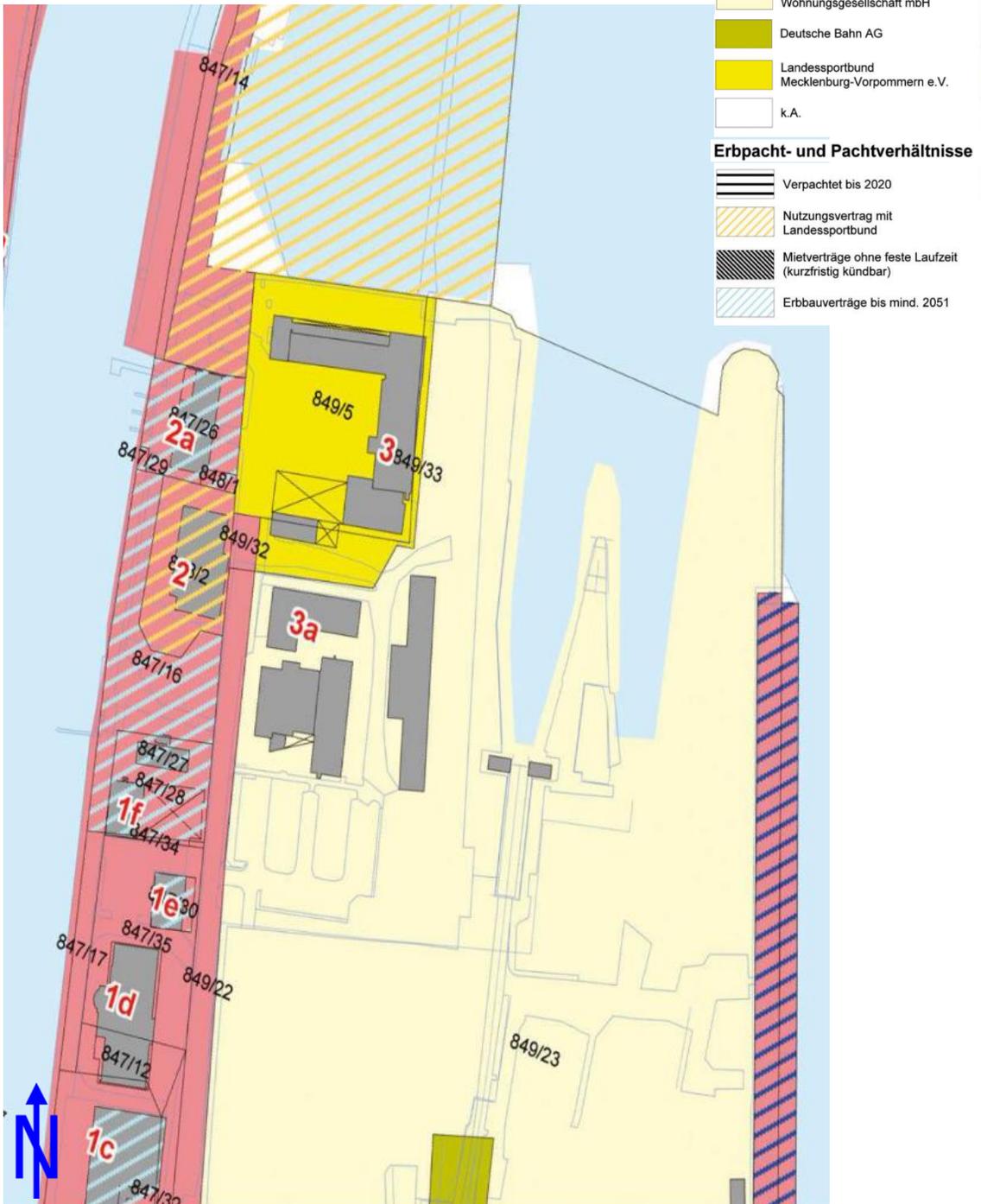


Legende:

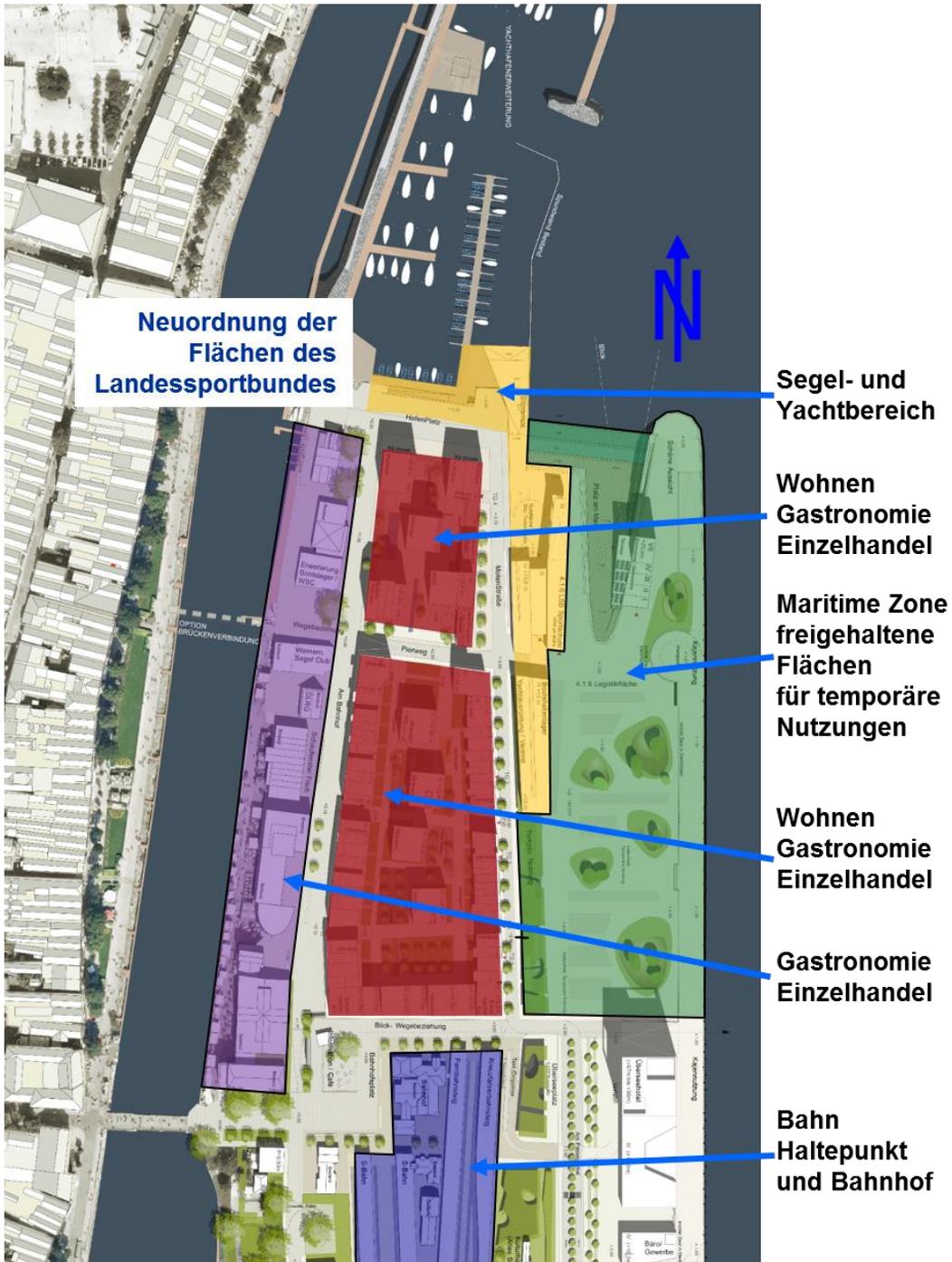
VERKEHRERSCHLIEßUNG KFZ M. 1:1000

Eigentumsstruktur

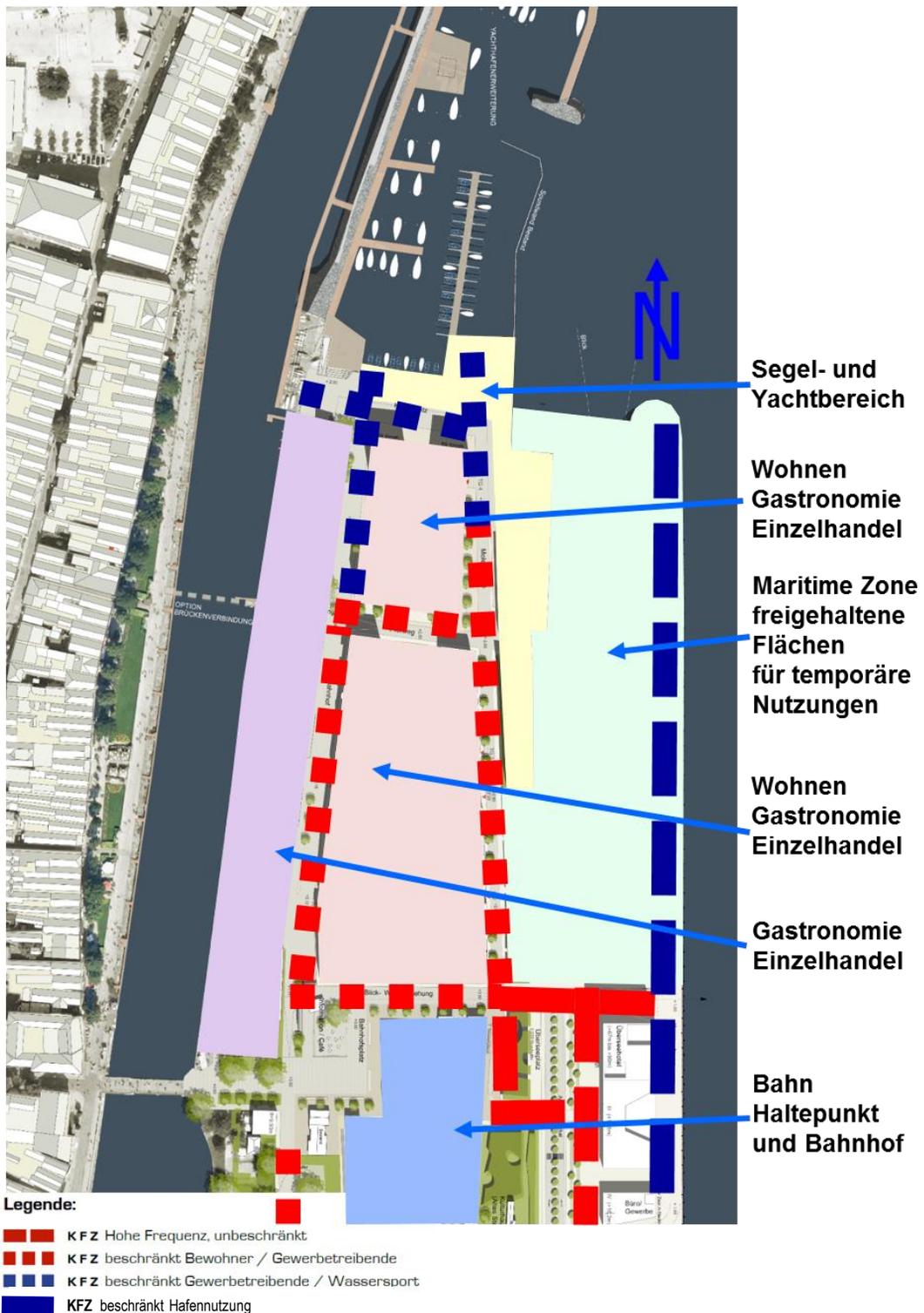
Ausschließliche Beanspruchung von Flächen der Hansestadt Rostock, der städtischen Wohnungsgesellschaft WIRO GmbH und des Landessportbundes



Nutzung nach Funktionsplan



Haupterschließungssystem nach Funktionsplan



Grundlagen der Planung für die Mittelmole

Olympiaanforderungen - Eckpunkte für die Mittelmole

Anforderungen des IOC

Neben der Einhaltung gesetzlicher Vorschriften werden die technischen Mindestanforderungen des IOC vollständig erfüllt.

Segelsportstandort Mittelmole

Der Segelstandort am Nordende der Mittelmole ist sportliches Aushängeschild von Rostock-Warnemünde.

Olympische und Paralympische Spiele fügen sich in das sportliche Gesamtkonzept der Hansestadt Rostock hervorragend ein.

Für dieses Wettkampf-Großereignis sind alle Segel-Häfen in Warnemünde integrativer Bestandteil der Gesamtplanung. Ergänzungsflächen stehen auch im Yachthafen Hohe Düne, wenn erforderlich, zur Verfügung.

Die mit den Olympischen und Paralympischen Spielen einhergehenden Synergieeffekte in Bezug auf die geplante Entwicklung der landseitigen Infrastruktur führen zu einer nachhaltigen Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des vor Warnemünde existierenden erstklassigen Segelreviers.

Der Olympiahafen im Norden der Mittelmole wird vor und nach den Olympischen und Paralympischen Spielen die vermehrte Durchführung von Segelwettbewerben auf Weltklasseniveau ermöglichen, von diesem Infrastrukturerbe werden der Standort und die gesamte Region profitieren.

Somit sind die zu tätigen Investitionen sehr nachhaltig.

Dieser Standort vereint die Vorteile der Lage der guten Erschließung sowie der Sicherheit der Schifffahrtstrasse in sich. Es wird keine Querung der Schifffahrtstrasse durch Sportler geben.

Image

Rund eine Million Zuschauer vor Ort und bis zu drei Milliarden Zuschauer an den Fernsehschirmen versprechen dem Ausrichter eine große internationale Aufmerksamkeit.

Die Olympischen und Paralympischen Spiele sind eine Chance für die Hansestadt, ihr Image als Segelstandort und als maritim geprägte Stadt am Wasser zu stärken und sich sowohl als Tourismusstandort als auch als starke und moderne Ostsee-Metropole mit hoher urbaner Lebensqualität weiter zu profilieren.

Nachhaltigkeit

Durch die vorübergehende Nutzung bereits vorhandener bzw. für den Landessportbund geplanter Gebäude für olympische Zwecke wird der Bedarf an Neubauten im Sinne einer nachhaltigen und kostenbewussten Entwicklung minimiert.

Seitens des Landessportbundes wird gegenwärtig an der Entwicklung eines modernen Ausbildungszentrums am Standort der sanierungsbedürftigen Sportschule am Nordpunkt der Mittelmole gearbeitet.

Im Zuge der Machbarkeitsstudie werden aktuell die Anforderungen und wirtschaftlichen Auswirkungen eines Neubaus sowie möglicher Kombinationen im Sinne einer späteren Nutzung durch olympische Anforderungen verglichen und bewertet. Für die Olympischen und Paralympischen Segelwettbewerbe bietet es sich an, den modernisierten Standort des Landessportbundes auf der Mittelmole zu nutzen.

Für die Durchführung der olympischen Wettbewerbe werden landseitig überwiegend bereits vorhandene bzw. in Planung befindliche Infrastruktureinrichtungen genutzt werden können. Dies gilt insbesondere auch für die Verkehrsinfrastruktur. Darüber hinaus erforderliche landseitige Einrichtungen und Maßnahmen des Betriebsablaufs, wie z.B. temporäre Zufahrtsbeschränkungen, lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt störungsarm und mit verhältnismäßig geringem Aufwand in die bestehenden Planungen integrieren.

Stadtplanung

Die geplante städtebauliche Entwicklung der Mittelmole beinhaltet die Stärkung der bestehenden maritimen Nutzungen wie Segelsport, Kreuzfahrt- und Ausflugschiffsverkehr, den Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur mit Sanierung des ICE-Bahnhofs durch die DB, die Neuordnung der Kfz-Erschließung und des Parkens sowie den Neubau eines urban geprägten, gemischt genutzten Quartiers mit einem Schwerpunktbereich für Wohnen.

Die vorgesehene Anordnung großzügiger, vielseitig variabel nutzbarer Freiflächen mit unmittelbarem Bezug zum Wasser ermöglicht sowohl die Durchführung großer Segelsportereignisse wie z.B. Warnemünder Woche, als auch anderer internationaler maritimer Großereignisse wie der Hanse Sail.

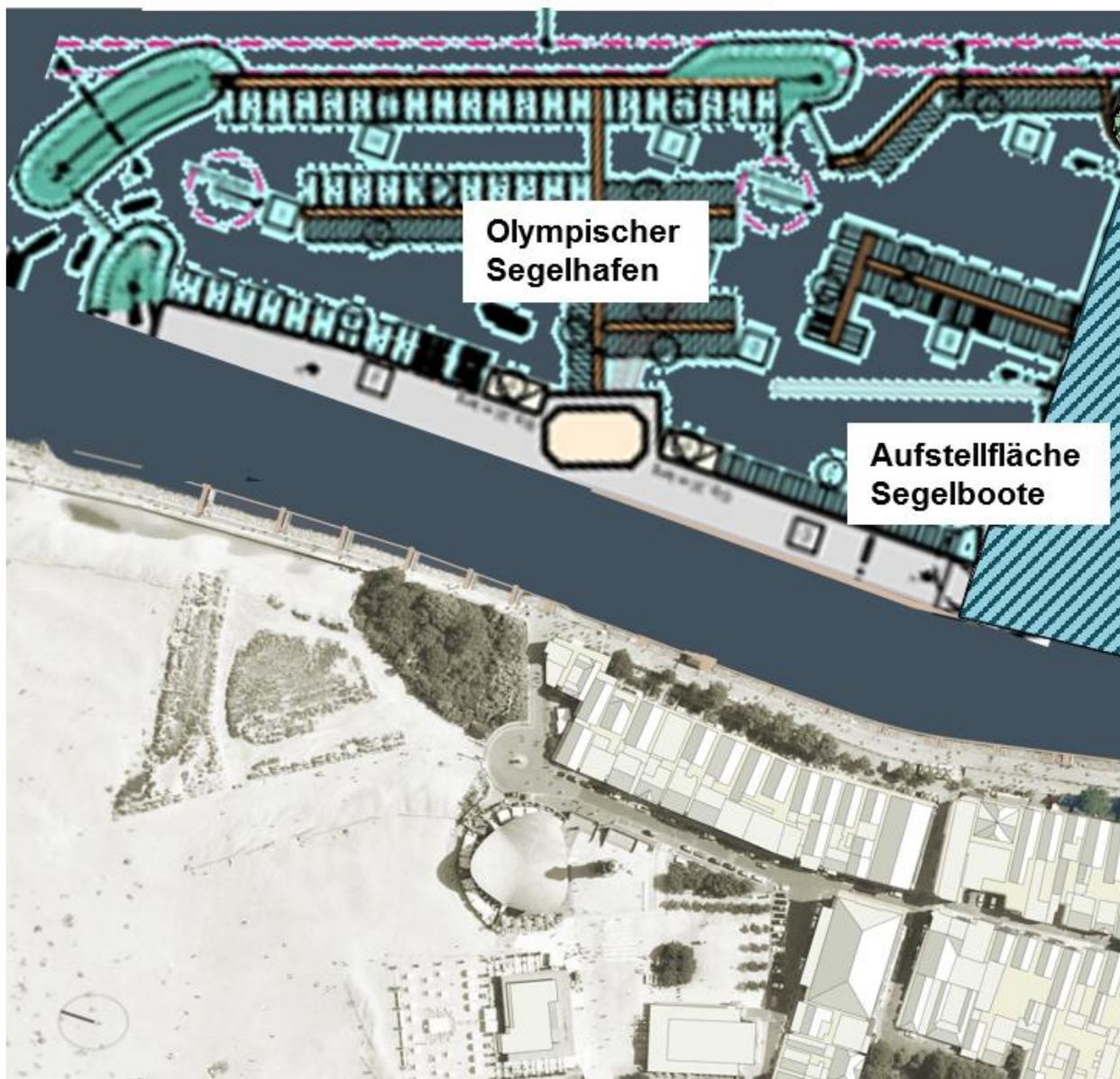
Die für die Durchführung der Olympischen und Paralympischen Spiele erforderlichen temporären Einrichtungen lassen sich auf den öffentlichen und für den Segelhafen genutzten Freiflächen integrieren. Eine sinnvolle und nachhaltige Zwischen- und Nachnutzung der temporär durch die Olympischen und Paralympischen Spiele beanspruchten Freiflächen ist somit gewährleistet.

Olympisches Dorf

Die Durchführung der Olympischen und Paralympischen Spiele wird die städtebauliche, repräsentative und infrastrukturelle Entwicklung der Mittelmole unterstützen. Wesentliche Komponenten eines Untersuchungsstandortes für das Olympische Dorf sind

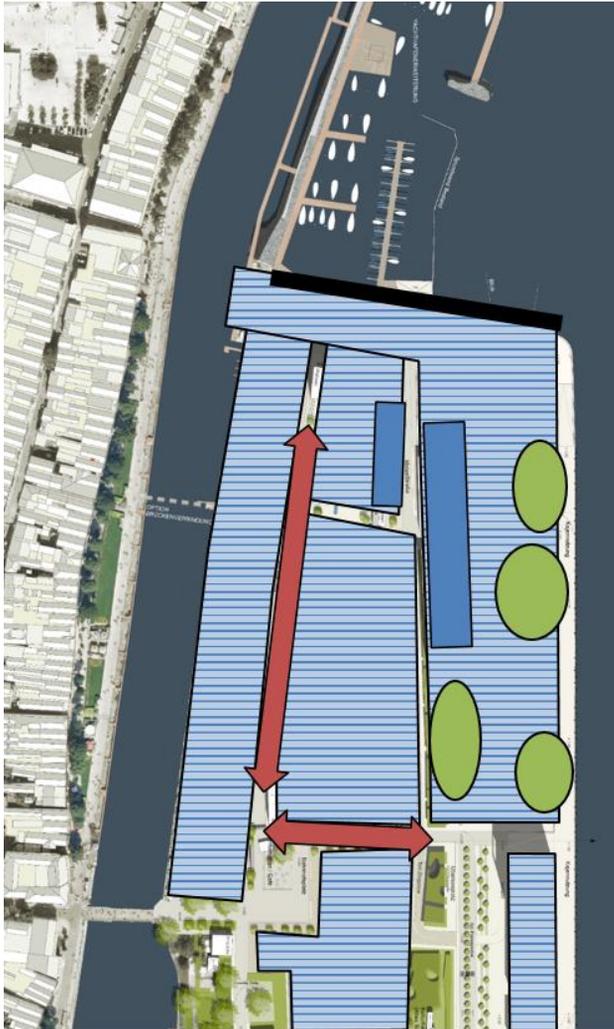
- die unmittelbare Nähe zur Wettkampfstätte
- die Schaffung einer zusammenhängenden, deutlich eingrenzbaaren und somit zu sichernden Fläche
- Die Sicherheitsbestimmungen erfordern eine innere Separierung der Nutzungsbereiche und eine abgestufte Sicherung nach außen. Das olympische Dorf kann somit im direkten Kontakt zur Wettkampfstätte und zur Stadt stehen.

Lage des geplanten Olympia-Sportbereiches und des Olympischen Dorfes



Darstellung der Einzelmaßnahmen

Landseitige Maßnahmen - Grundsätzliche Vorgaben



Sicherung der
Kaikante

Nutzung
vorhandener
Gebäude

Erhalt von
Grünanlagen

Erhalt geplanter
städtebaulicher
Strukturen

Sicherung der
Erschließung
vorhandener
Funktionen

Die Nutzung der Landflächen entspricht einer Optimierung von Neubauf Flächen, Nutzung vorhandener Gebäude und frei bleibender Flächen.

Die temporär genutzten freien Flächen können der Allgemeinheit vorher und nach der Olympiaveranstaltung zur Verfügung gestellt werden, Grünflächen sollen weitestgehend erhalten bleiben.

Ziel ist die für die Olympiaveranstaltung zwischenzeitliche Nutzung vorhandener Gebäude.

Die weiter zu führende Planung der Mittelmole muss mit den zwischenzeitlichen Nutzungen durch die Olympiaanforderungen korrespondieren.

Das städtebauliche Leitbild der Mittelmole erfährt durch den Bau des Olympiabereiches keine nachhaltige Störung.

Flächenbedarf Gesamt

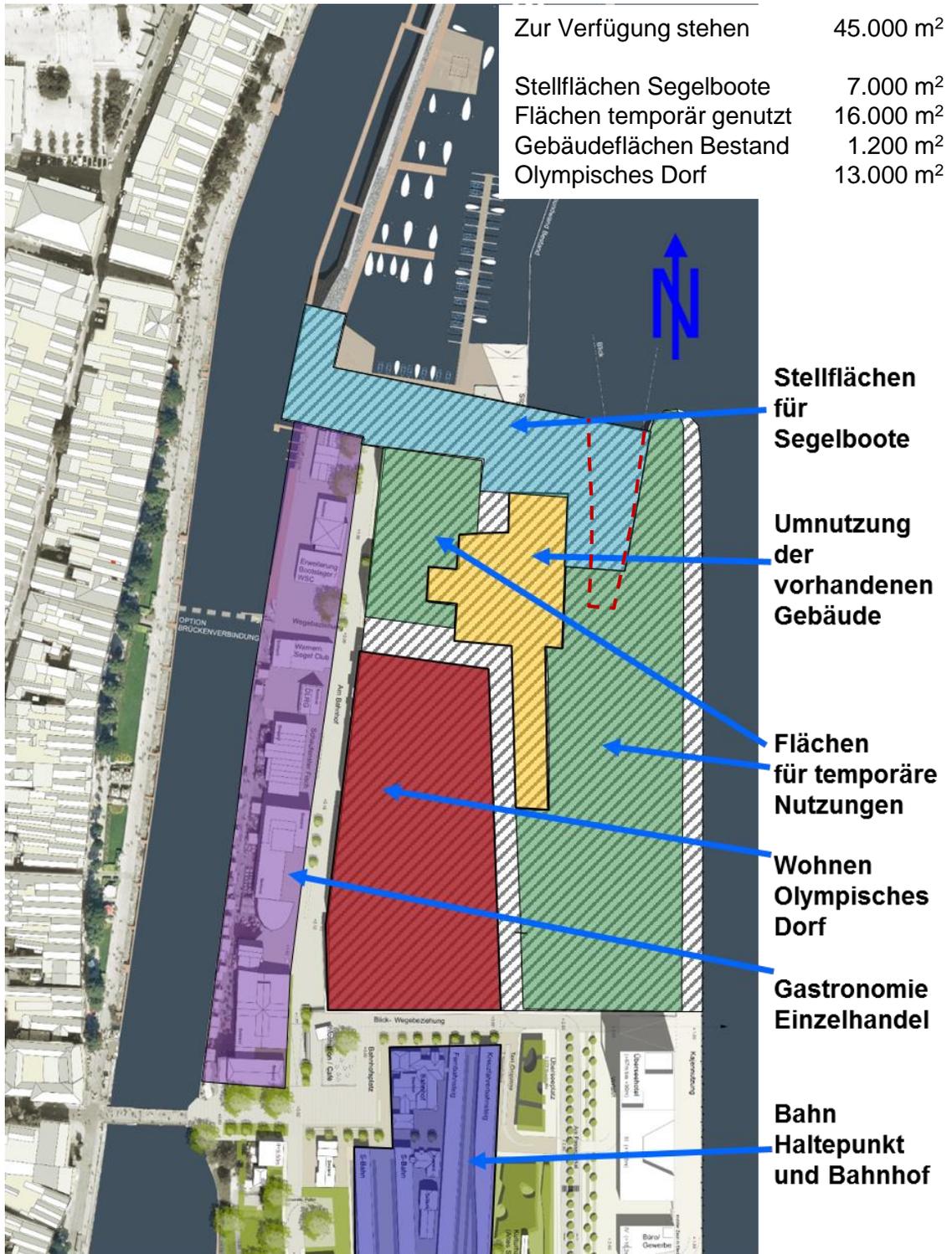
Raumprogramm Olympia – temporäre Flächen und Gebäude			
Temporär	Liegeplatz für Jollen und Bretter		7.000 m ²
	Werkstätten		900 m ²
	Abstellraum Segelbretter		300 m ²
	3 Vermessungsräume		3 x 800 m ²
	Kommunikationsmedien		1000 m ²
	Sanitärbereich/Umkleide		2 x 350 m ²
	Dopingkontrolle		60 m ²
	Sportlerlounge (Wagenhalle WIRO)		500 m ²
Gesamt	netto		18.300 m²
Gesamt	brutto	Mit Bewegungsflächen	23.700 m²

Raumprogramm Olympia – bauliche Maßnahmen		2.560 m ²
Wettfahrleitung und Veranstaltungsregie		300 m ²
Erste Hilfe		60 m ²
Sicherheitsdienst		160 m ²
Unterbringung Betreuung		620 m ²
Ehrengastbereich / Lounge		625 m ²
Reserve		90 m ²
Hafenkontrolle		95 m ²
1 Vermessungsraum		400 m ²
Sanitärbereich/Umkleide		200 m ²
Trockenraum		100 m ²

Vergleich Nutzflächen Landessportbund mit Raumbedarf für Olympia

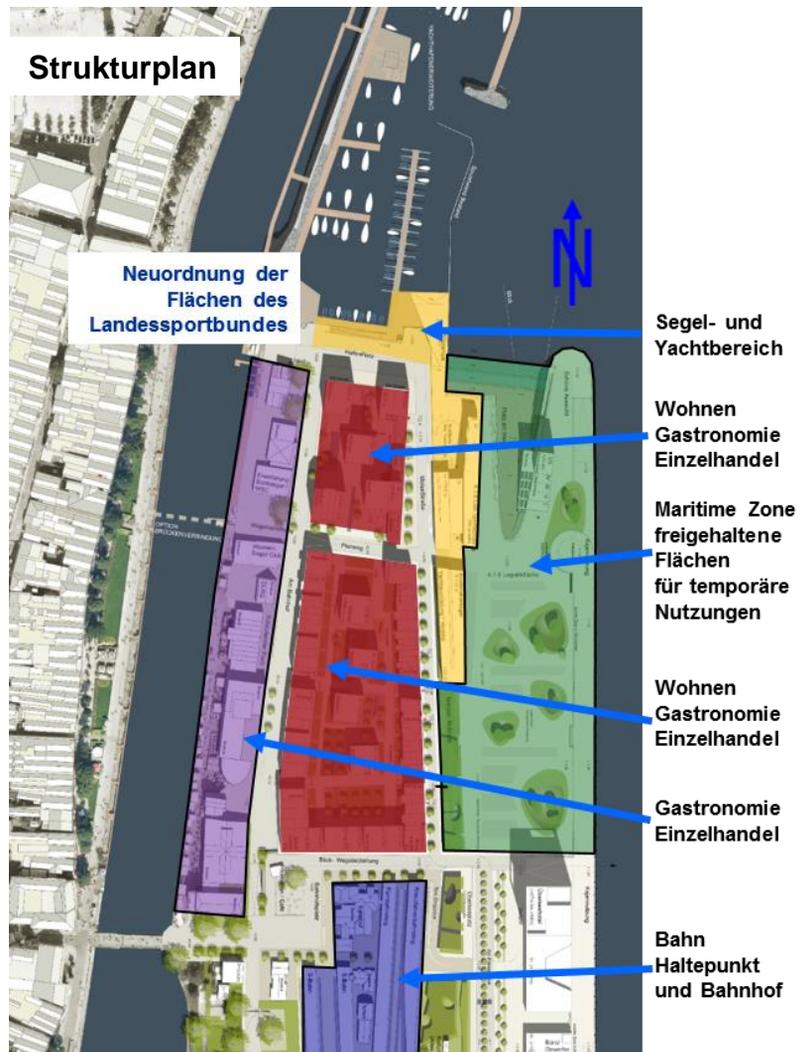
Raumprogramm Landessportbund		2.770 m ²
Unterkunft	45 Gästezimmer	1.200 m ²
Verpflegung	Speiseraum, Lager, Küche	400 m ²
Seminar	Seminarräume	200 m ²
Verwaltung intern	Empfangsbereich, Büros	75 m ²
Verwaltung extern	Räume für u.a. für Hafenmeister	115 m ²
Sportbereich	kleine Sporthalle, Kraftraum	460 m ²
Nebenträume	Sanitär, Umkleide- und Trockenraum, Lager	320 m ²

Nutzungsplan Olympia



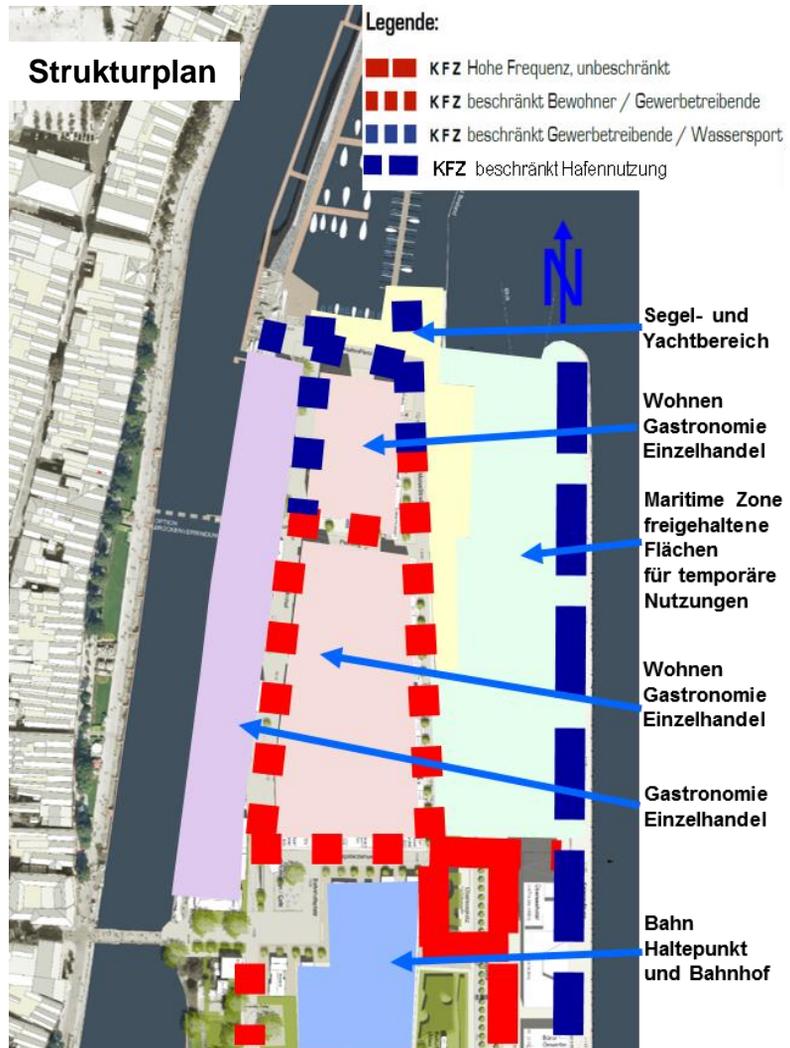
- Flächenaufteilung entsprechend Nutzeranforderungen des IOC an Nutzungseinheiten (Vorlage Olympische und Paralympische Spiele 2016)
- Direkter Kontakt der Olympischen und Paralympischen Sport- und anderen Nutzflächen mit dem Sportboothafen
- Konzentration der Flächen, um die im Strukturplan gesetzten Ziele für die Mittelmole weiter zu untersetzen und mittelfristig umsetzen zu können
- Temporäre Gebäude auf Flächen, die entsprechend Strukturplan später frei bleiben
- Überprüfung der Zwischennutzung für vorhandene Gebäude
- Einbeziehung des Landessportbundes mit seinen auf der Mittelmole befindlichen Gebäuden (eine mittelfristige Sanierung/Neubau der Gebäude ist beabsichtigt)

Vergleich Nutzungsplan Olympia mit dem Strukturplan



- Beibehaltung der Haupteerschließungstrasse über das Kreuzungsbauwerk Warnemünde-Werftallee
- Sicherung der Erschließung vorhandener Nutzungen
- Sicherung der Erreichbarkeit des östlichen Kais

Vergleich Haupteerschließungssystem Olympia mit dem Verkehrsplan



Darstellung der Einzelmaßnahmen

Seeseitige Maßnahmen - Olympiahafen

Standort

- Herzstück der Olympiabewerbung ist der Bilderbuchhafen an der Mittelmole
- Positionierung im Hafennetz der Region gelungen
- Die Hafenform ist an die örtlichen Gegebenheiten angepasst
- Die Entfernungen zu den Regattakursen außerhalb des Hafens sind kurz
- Vereinbarkeit mit Hafennachnutzungen

Planungsgrundlagen - Nutzeranforderungen

- Nutzeranforderungen an Sportboothäfen im Allgemeinen sind eingehalten
- Bemessungssportboote, Flächenbedarf nach Vorgaben des Olympischen Komitees können nachgewiesen werden
- Einhaltung der hydrodynamischen Bedingungen insbesondere bei den Hafeneinfahrten
- Sportboothafenerweiterung unter Einbeziehung der Anforderungen der Olympianutzer und der Nachnutzer
- Aufzeigen von bautechnischen Möglichkeiten in Hinblick auf wirtschaftliche funktionelle Lösung
- Hafen hat eine kleinere Fläche als die in der Olympiavorgabe genannt, er erfüllt voll die Funktionalität unter Wettbewerbsbedingungen.
- Durch die Mitteltrennung wird die sportliche Aktivität im Hafen und der Funktionsbereich für Presse, VIP und Jury sauber getrennt

Technische Anforderungen

- Durch die Formgebung ist gewährleistet, dass erst im Abstand von > 50 m der Schiffsverkehr im Seekanal verläuft und ungestört bleibt
- Leichtigkeit der Ansteuerung durch hohe Sicherheit
- akzeptable Wellenhöhe innerhalb des Hafens (Komfort/ Sicherheit)
- Manövrierflächen, Wassertiefe sind großzügig kalkuliert
- Freibord von Steganlagen, Abmessungen der Liegeplätze etc. wurde ausreichend berücksichtigt
- Vertäuungssysteme sind auf dem modernsten Stand geplant

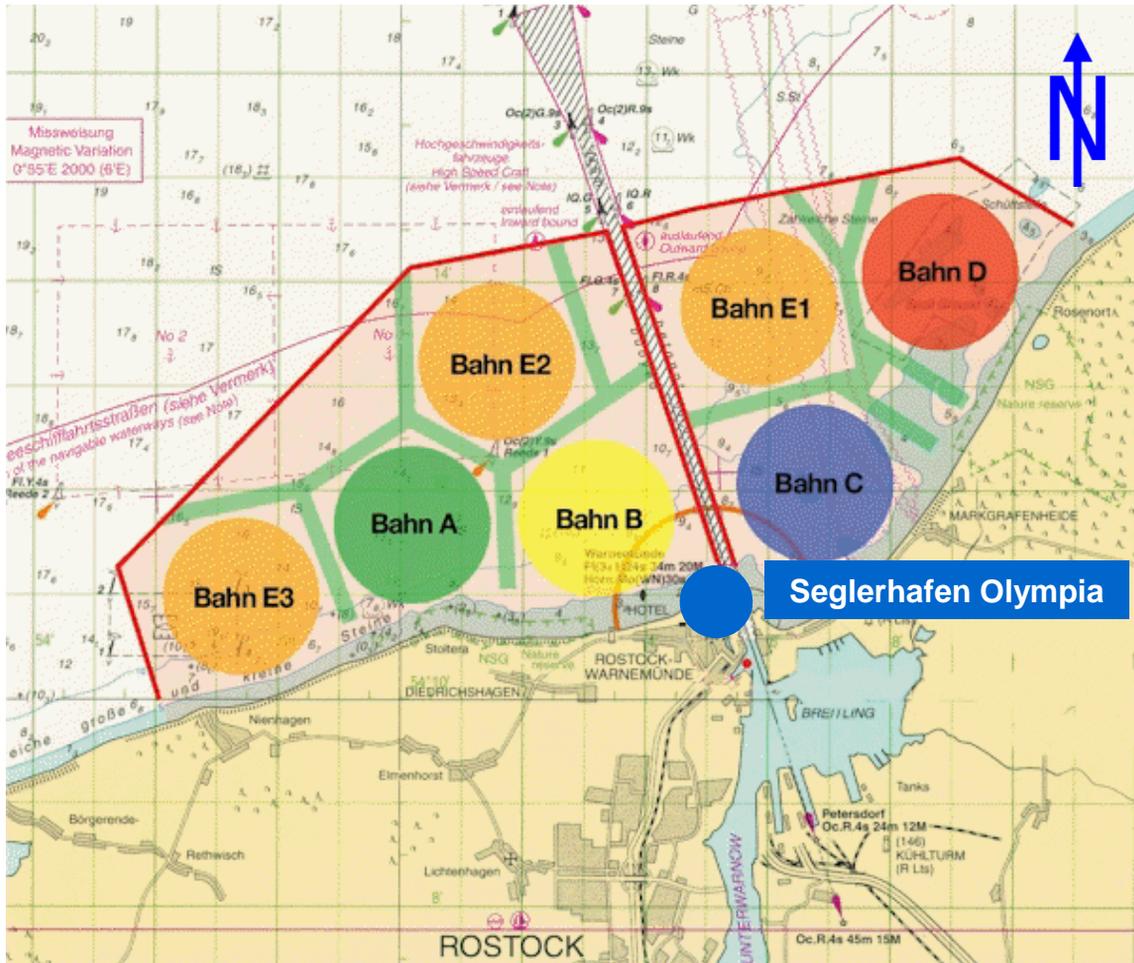
Infrastrukturelle Anforderungen

- Erreichbarkeit des Hafens von See und von Land auf kürzestem Weg
- Ausstattung der Liegeplätze (Wasser, Elektrizität, ...) auf neuestem Stand
- Nachhaltige Nutzung des Hafens durch funktionelle Aufteilung gewährleistet
- Service und Versorgungseinrichtungen können optimal eingeordnet werden

Landschaftsschutz

- Das Landschaftsbild erfährt durch den Bau des Hafens keine nachhaltige Störung - es wird ein bereits vorhandener Hafen ausgebaut und ertüchtigt

Seeseitige Wettkampfflächen





Luftbild Mittelmolensituation

Alter Fähranleger
wird zugeschüttet

Standort

- Positionierung im Hafennetz der Region gelungen
- Die Hafensform ist an die örtlichen Gegebenheiten angepasst
- Die Entfernungen zu den Regattakursen außerhalb des Hafens sind kurz
- Vereinbarkeit mit Hafennachnutzungen
- keine bauliche Einschränkung der Schifffahrtstrasse
- keine Querung der Schifffahrtstrasse durch Sportler



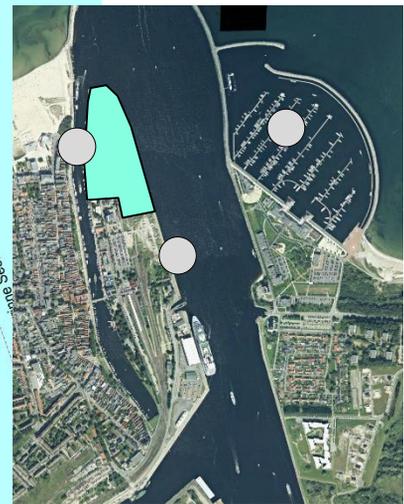
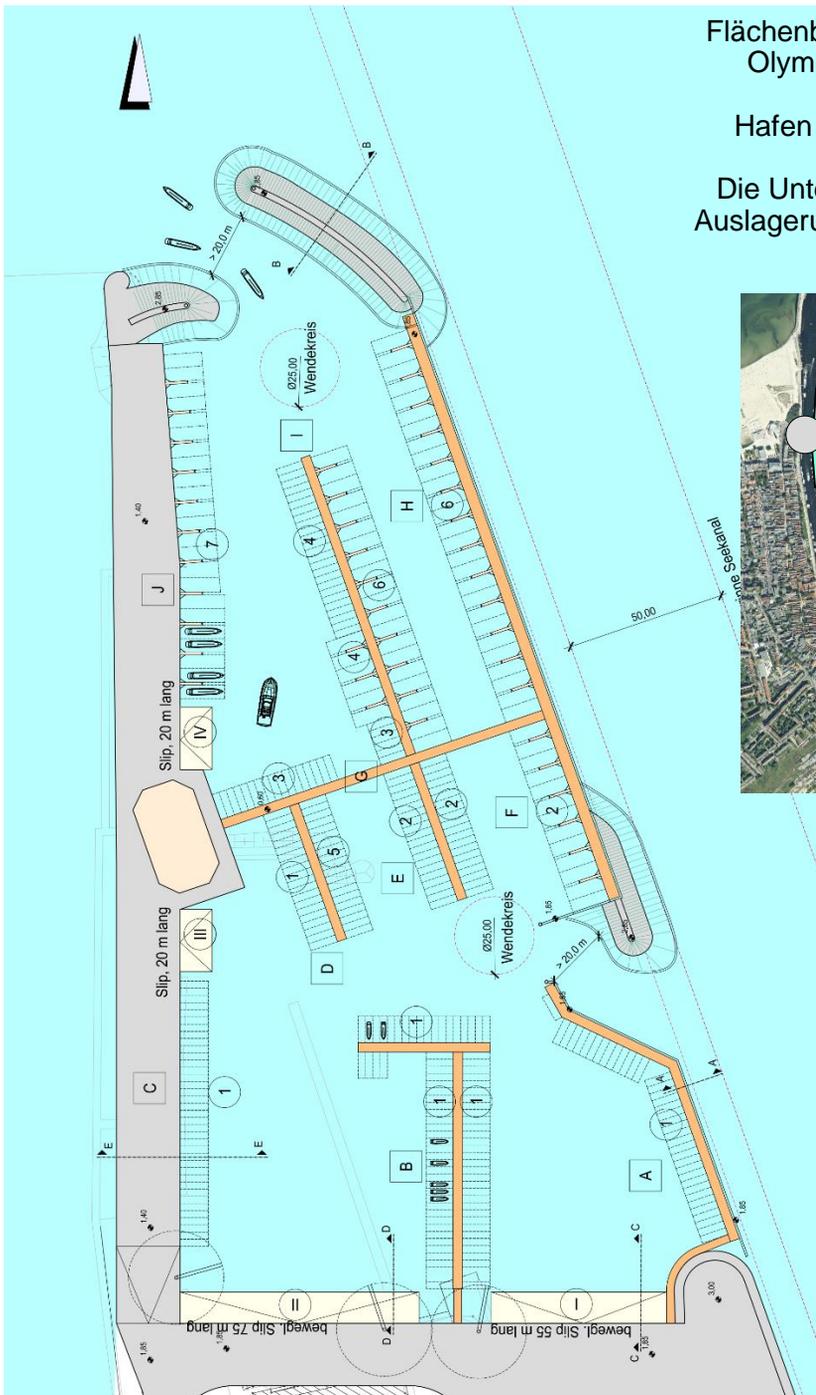
Lage des geplanten Olympiahafens

Lageplan Olympiahafen

Flächenbedarf im Wasserbereich
Olympischer Hafen 75.000 m²

Hafen Warnemünde 50.000 m²

Die Unterschreitung kann durch
Auslagerung der Zuschauerboote
ausgeglichen werden



Kostenschätzungen

Baukosten für landseitige Sportanlagen

Investition Mittelmole - Nur Olympia-Erfordernisse einschließlich Umbaukosten vorhandener Gebäude

Fläche/ Maßnahme Gebäude/ Flächen vorhanden	Fläche In qm	Umbau/ Neubau Kosten EUR	Neben- kosten Nutzung EUR	Rückbau Kosten EUR	Gesamt EUR
Wagenhalle	800	400.000	10.000	200.000	610.000
Gebäude Landessportbund	3.000	1.500.000	20.000	1.000.000	2.520.000
Liegeplätze an Land	7.000	200.000	10.000	100.000	310.000
Miete Container/Hallen		300.000	40.000	10.000	350.000
Versorgungsmedien		700.000		200.000	900.000
Aufbaufläche Segelbretter	500	50.000	5.000	50.000	105.000
Container (max. 2/Nation)	5.000	400.000	30.000	600.000	1.030.000
Verkehrsflächen	5.500	800.000	10.000	500.000	1.310.000
Flächen für temporäre Bauten	6.500	300.000	40.000	100.000	440.000
Strom/ Wasser/ Abwasser/ Fernwärme/ sonstige Medien - Ergänzung		600.000	10.000	300.000	910.000
					gerundet
Gesamt	brutto	5.250.000	135.000	2.660.000	8.500.000

Die Kostenabschätzung ist auf der Basis des Baukostenindex 2014 durchgeführt worden. Es sind die unmittelbar durch die Durchführung der Olympischen und Paralympischen Wettbewerbe entstehenden Kosten auf Grundlage derzeitiger erkennbarer Gegebenheiten erfasst. Wesentliche Baumaßnahmen (z.B. Neubau des Gebäudes Landessportbund) sind unabhängig von Olympia kurzfristig vorgesehen.

Baukosten für seeseitige Sportanlagen

Investition Seglerhafen- Nur Olympia-Erfordernisse einschließlich Umbaukosten vorhandener Anlagen

Maßnahme	Geschätzte Kosten
Hafenumschließung	8.800.000,- €
Rückbau von Altanlagen	2.000.000,- €
Innenausbau Hafen	7.000.000,- €
Baunebenkosten	2.000.000,- €
Investition netto ohne Hochbau	19.800.000,- €
	gerundet
Investitionen brutto	23.500.000,- €

Die Kostenabschätzung ist auf der Basis des Baukostenindex 2014 durchgeführt worden. Planungen für eine mittelfristig vorgesehene Hafenanlage für Sportboote an gleicher Stelle weisen Kosten in Höhe 6 Mio. Euro als Sowieso-Kosten aus. Der erweiterte Ausbau ermöglicht neben der Durchführung der Wettkämpfe der Olympischen und Paralympischen Spiele Gleiches für weitere segelsportliche Großveranstaltungen und ist hervorragende Grundlage für Ausbildung und Förderung des Nachwuchses in diesem Bereich.





Impressum

Herausgeber:

Hansestadt Rostock
Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH (RGS)

Finanzierung:

Mit Mitteln des Landes Mecklenburg-Vorpommern,
Ministerium des Inneren und Sport
Hansestadt Rostock

Gesamtherstellung:

Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH (RGS)