

Ostseebad Boltenhagen

Beschlussvorlage

BV/12/24/226

öffentlich

Fischereisteg Marina Tarnewitz hier: technische Umsetzungsvariante

Organisationseinheit: Bauwesen Bearbeiter: Maria Schultz	Datum 02.01.2024 Verfasser: Maria Schultz
---	--

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ausschuss für Gemeindeentwicklung, Bau, Verkehr und Umwelt der Gemeinde Ostseebad Boltenhagen (Vorberatung)	16.01.2024	Ö
Gemeindevorvertretung Ostseebad Boltenhagen (Entscheidung)	22.02.2024	Ö

Sachverhalt:

Die Gemeindevorvertretung der Gemeinde Ostseebad Boltenhagen hat ein Sanierungskonzept für den Fischereisteg in der Marina Tarnewitz beschlossen. Die Inhalte des Konzeptes sind in der Anlage 1 beigefügt.

Im Zuge des Hochwassereignisses im Herbst 2023 sind weitere Schäden aufgetreten. Diese Schäden wurden behoben. Im Zuge der Ortstermine wurden weitere Varianten für die Sanierung des Fischereisteges erörtert, hier insbesondere die Überrammung der vorhandenen Holzpfähle mit Stahlrohren.

Die Aufgabe des Planungsbüros bestand darin die Varianten gegenüberzustellen, um die Gemeinde in die Lage zu versetzen, eine sachgerechte Entscheidung treffen zu können.

Variante 1 ursprüngliches Sanierungskonzept

Kosten: 794 T€ brutto

Vorteile: Die Planung ist fertig gestellt, alle erforderlichen Genehmigungen liegen vor. Fördermittelantrag ist gestellt. Bereitstellung von Fördermitteln ist fraglich. Sobald Bescheid vorliegt, kann die Maßnahme ausgeschrieben werden und umgesetzt werden. Sollte die Gemeinde auf Grund des Bauzustandes des Fischereisteges die Umsetzung auch ohne Förderung durchführen wollen, wäre dies sofort möglich.

Nachteile: Lebensdauer des sanierten Anlegers ist kürzer als die Lebensdauer eines Neubaus

Variante 2 Sanierungskonzept zuzüglich Überrammung der Holzpfähle

Kosten: 794 T€ zuzüglich Kosten für Überrammung 508 T€ (siehe Anlage) Gesamtkosten 1.302 Mio € brutto

Vorteile: ?

Nachteile: hohe Baukosten, bisher vorliegende Genehmigungen müssen neu eingeholt

werden (Rammung erzeugt Erschütterungen im Meeresboden, Trübungsfahnen etc.) bisher erarbeitete und bezahlte Planungen und Genehmigungen sind wertlos, Zeitverzug durch erforderlichen Planungsvorlauf (Umweltplanung etc) ca. 1 Jahr, längere Bauzeit, eventuell Sperrung des Steges aufgrund einer möglichen weiteren Verschlechterung des Bauzustandes während der Planungsphase

Variante 3 Komplettneubau

Kosten 1.327 Mio € brutto (siehe Anlage)

Vorteile: komplett neue dauerhafte Konstruktion

Nachteile:

Nachteile: hohe Baukosten, komplette Neuplanung erforderlich, bisher vorliegende Genehmigungen müssen neu eingeholt werden (Rammung erzeugt Erschütterungen im Meeresboden, Trübungsfahnen etc.) bisher erarbeitete und bezahlte Planungen und Genehmigungen sind wertlos, Zeitverzug durch erforderlichen Planungsvorlauf (Umweltplanung etc) ca. 1 Jahr, längere Bauzeit ebenfalls etwa 1 Jahr, eventuell Sperrung des Steges aufgrund einer möglichen weiteren Verschlechterung des Bauzustandes während der Planungsphase, Prüfung erforderlich, ob die Bindefrist für die ehemals bewilligten Fördermittel abgelaufen ist, oder ob daraus Rückzahlungsansprüche entstehen könnten

Das beauftragte Planungsbüro wird zur Sitzung des Bauausschusses anwesend sein, um die Beschlussvorlage vertiefend erläutern zu können. Daran anschließend sollte die Beschlussformulierung für die Gemeindevertretung erfolgen.

Nach der Sitzung des Bauausschusses am 16.1.2024 wurde als Anlage die Präsentation des Planungsbüros hinzugefügt.

Des Weiteren sollte geprüft werden, ob ein Neubau auch förderfähig wäre.

Im Amtsblatt Nr. 49 wurde am 04.12.2023 die neue Richtlinie zur Gewährung von Zuwendungen für die Fischerei, Aquakultur und Fischwirtschaft (FischFöRL EMFAF M-V) veröffentlicht. Sie gilt ab dem 05.12.2023 und tritt am 31.12.2029 außer Kraft.

Beim zuständigen Ministerium für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt M-V (Landwirtschaftsministerium) wurde abgeklärt, ob das Projekt grundsätzlich auch nach der neuen Förderrichtlinie förderfähig wäre.

Dieses wurde bejaht.

Seitens des Ministeriums wurde darauf hingewiesen, dass es im EMFAF (Europäischer Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds) „*keine direkte Förderung von Häfen und Anlandestellen von Fischereierzeugnissen, wozu auch der Fischereisteg in Boltenhagen gehört, geben wird*“.

Eine Förderung von derartigen Anlagen fällt im EMFAF unter die Förderung von Fischwirtschaftsgebieten (FIWIG-Förderung).

FIWIG-Förderungen obliegen den örtlich zuständigen Lokalen Fischereiaktionsgruppen (FLAG).

Für Boltenhagen ist die FLAG Westmecklenburgische Ostseeküste zuständig. Diese ist - wie LEADER - beim Landkreis Nordwestmecklenburg angesiedelt.

Die FLAG ist auch in der aktuellen Förderperiode als Fischwirtschaftsgebiet anerkannt worden. Im Dezember 2023 wurde die dazu erforderliche Entwicklungsstrategie genehmigt. Für diese Entwicklungsstrategie wurden insgesamt 21 Projektvorschläge eingereicht. Ein Vorschlag war das Projekt „*Ertüchtigung des Fischereisteges in Boltenhagen*“

Das heißt leider nicht, dass man automatisch eine Förderung erhält. Es eröffnet aber die Möglichkeit.

Das Prozedere läuft wie folgt:

- 1) frühestens Anfang April 2024 startet die FLAG einen Aufruf für die Bewerbung um Fördermittel
- 2) in einem angemessenen Zeitfenster werden die Bewerbungen eingereicht und der FLAG zur Bewertung vorgelegt
- 3) im November 2024 wird die FLAG-Sitzung stattfinden, in der die Projekte für eine Förderung ausgewählt werden
- 4) Nach der FLAG-Entscheidung werden die Bewerber informiert. Die für eine Förderung ausgewählten Bewerber müssen dann wiederum den „richtigen“ Förderantrag beim Landwirtschaftsministerium einreichen.
- 5) Landwirtschaftsministerium reicht Förderbescheid für 2025 aus

Das Prozedere nimmt einen langen Zeitraum in Anspruch.

Einen vorzeitigen Maßnahmehbeginn kann man frühestens beantragen, wenn die FLAG das Projekt zur Förderung ausgewählt hat – *also nach Punkt 3).*

Die Genehmigung selbst erteilt das Landwirtschaftsministerium

Insgesamt stehen der FLAG in der Förderperiode 2021 bis 2027 knapp 630.000 EUR zur Verfügung.

Der Höchstsatz der Förderung pro Vorhaben liegt bei 150.000 EUR.

Fazit:

**Sowohl die Ertüchtigung als auch der Neubau des Fischereisteges wären förderfähig.
Der Förderbetrag würde aber immer nur max. 150.000 EUR betragen.**

Vorteil einer Förderung: Refinanzierung eines Teils der Kosten
Nachteil: zeitliche Verzögerung der Durchführung des Vorhabens

Beschlussvorschlag:

Finanzielle Auswirkungen:

Beschreibung (bei Investitionen auch Folgekostenberechnung beifügen - u.a. Abschreibung, Unterhaltung, Bewirtschaftung)	
	Finanzierungsmittel im Haushalt vorhanden.
	durch Haushaltsansatz auf Produktsachkonto:
	durch Mitteln im Deckungskreis über Einsparung bei Produktsachkonto:
	über- / außerplanmäßige Aufwendung oder Auszahlungen
	unvorhergesehen und
	unabweisbar und
	Begründung der Unvorhersehbarkeit und Unabweisbarkeit (insbes. in Zeiten vorläufiger Haushaltsführung auszufüllen):
	Deckung gesichert durch
	Einsparung außerhalb des Deckungskreises bei Produktsachkonto:
	Keine finanziellen Auswirkungen.

Anlage/n:

1	Erläuterungsbericht Instandsetzung Fischereisteg öffentlich
2	Kostenschätzung Überrammung Fischereisteg öffentlich
3	Kostenschätzung Neubau Fischereisteg öffentlich
4	Steg-Weisse-Wieck-Stand-2024-01 öffentlich

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	2
1.1 Notwendigkeit der Maßnahme	2
1.2 Lastannahmen	2
1.3 Lage	3
2. Bestand	3
2.1 Technische Beschreibung	3
2.2 Baujahr, Baukosten	4
2.3 Bisherige Erhaltungsmaßnahmen und Umbauten	5
2.4 Besonderheiten	5
3. Beschreibung	5
3.1 Schadensbild, -ursache, -bewertung	5
3.1.1 Schäden im frei bewitterten Stegbereich	5
3.1.2 Schäden im Bereich der Fischerhütten	6
3.2 Nachrechnung	6
4. Instandsetzungs- und/oder Ertüchtigungsmaßnahme	7
4.1 Varianten	7
4.2 Beschreibung der Vorzugsvariante	8
4.2.1 Vorbereitende Maßnahmen	8
4.2.2 Pfahlinstandsetzung	8
4.2.3 Zangen	9
4.2.4 Längsträger	9
4.2.5 Bohlenbelag	9
5. Baudurchführung, Bauzeit	10
5.1 Bauablauf, Bauzeit	10
5.2 Schutzmaßnahmen, Abbruch	10
5.3 Zugänglichkeit	11
5.4 Verkehrsführung	11
6. Kosten	11
7. Baurechtsverfahren, Beteiligte	11

1. Allgemeines

1.1 Notwendigkeit der Maßnahme

Im Jahr 2019 wurde eine Bauwerksprüfung nach DIN 1072, Abs. 5.2 (Hauptprüfung) durchgeführt. Bei dieser Prüfung wurden alle Bauteile, die zugänglich waren, handnah begutachtet. Im Rahmen dieser Prüfung wurde eine Zustandsnote von 3,0 ermittelt. Das bedeutet nach der Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF), dass die Steganlage einen **nicht ausreichenden Bauwerkszustand** aufweist.

Beschreibung nach RI-EBW-PRÜF 2017:

Die Standsicherheit und die Verkehrssicherheit des Bauwerks sind beeinträchtigt.

Die Dauerhaftigkeit des Bauwerks ist nicht mehr gegeben. Eine Schadensausbreitung oder Folgeschädigung kann kurzfristig dazu führen, dass die Standsicherheit und Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben sind. Laufende Unterhaltung erforderlich. Umgehende Instandsetzung erforderlich. Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit oder Nutzungseinschränkungen sind umgehend erforderlich.

Des Weiteren wurde im Prüfbericht empfohlen ein Holzschutzgutachten zu erstellen, um die tatsächliche Schädigung der Holzbauteile besser beurteilen zu können. Das Ergebnis dieses Gutachtens ist es, dass für die Erhaltung des Steges umfangreiche Instandsetzungsmaßnahmen notwendig sind.

Auf Grund der vorliegenden Gutachten und der Empfehlung eine Instandsetzung durchzuführen, hat sich die Gemeinde Boltenhagen dazu entschlossen eine Instandsetzung zu planen.

1.2 Lastannahmen

Die alte Steganlage wurde mit folgenden Lastannahmen berechnet:

Flächenlast $q = 5,00 \text{ kN/m}^2$

Einzellast $Q = 1,00 \text{ kN}$

Bei der weiteren Planung werden die neuen Stegbauenteile nach DIN EN 1991-1 in die Kategorie E1.1 (Flächen mit leichtem Betrieb) eingestuft.

Flächenlast $q_k = 5,00 \text{ kN/m}^2$

Einzellast $Q_k = 4,00 \text{ kN}$

1.3 Lage

Die Steganlage befindet sich im Fischereihafen Weiße Wiek in Tarnewitz. Der Hafen ist über die Gemeindestraße „Zum Hafen“ zu erreichen.

2. Bestand

2.1 Technische Beschreibung

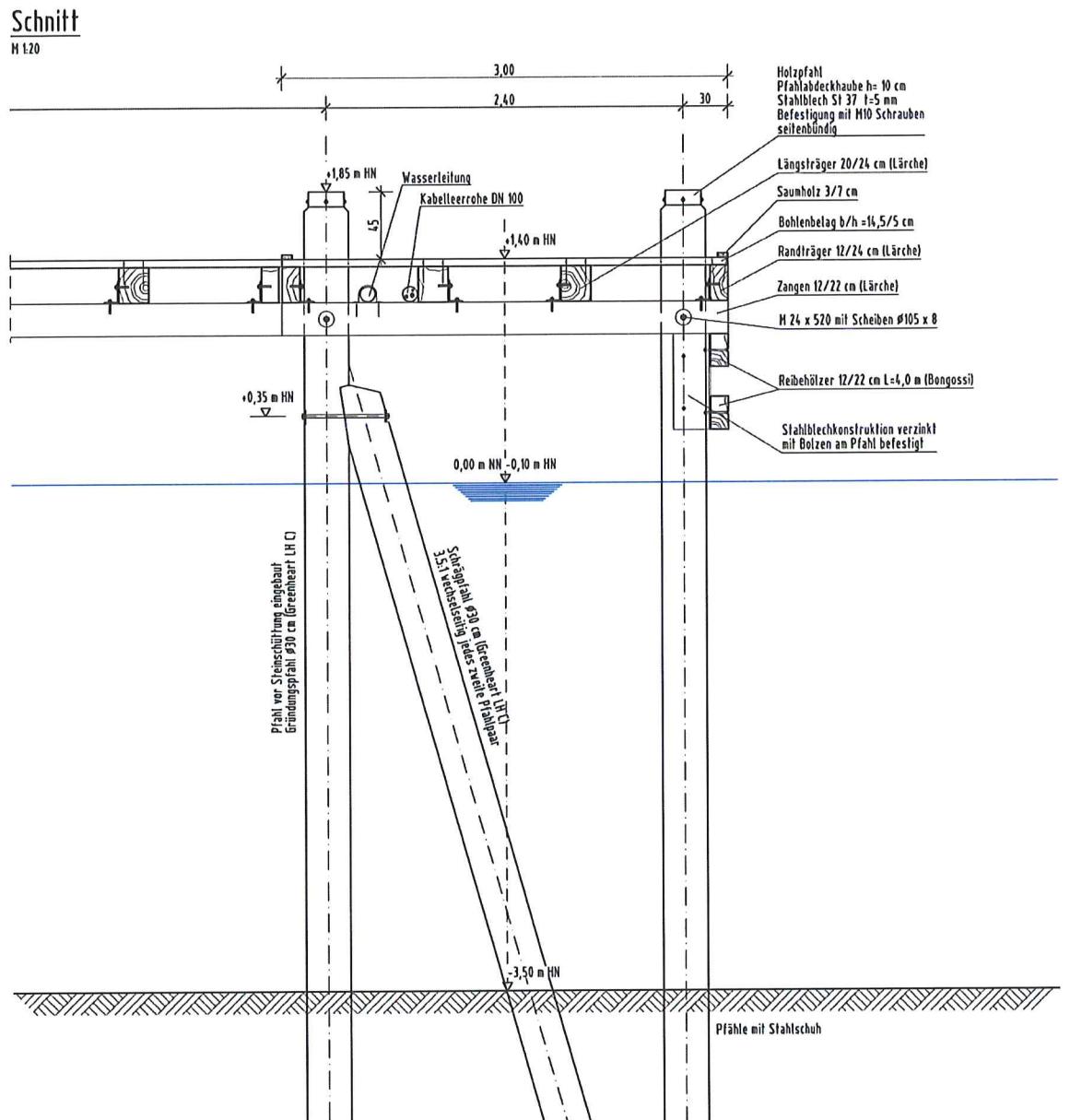
Der Steg wurde im Jahr 2008 errichtet. Die Gründung des Steges erfolgte mit 62 Holzpfählen (\varnothing 30 cm) aus tropischen Hartholz Greenheart. Um die Lasten aus dem Schiffstoß aufnehmen zu können, wurde in jeder zweiten Pfahlreihe ein Schrägpfahl angeordnet. Jede Pfahlreihe wurde mit zwei Zangen (12/22 cm) aus Lärche verbunden, auf denen dann die Längs- und Randträger (20/24 cm und 12/24 cm) aus Lärche aufgelagert wurden. Als Belag wurden Bohlen (5/14,5 cm) aus Lärche verwendet.

Steglänge: 76,00 m

Bauwerksbreite Steg/Hütten: 3,00/7,15 m

zwei Teilbauwerke (begehbarer Bereich, Hütten)

- 62 Pfähle aus Greenheart \varnothing 30 cm
- ca. 235,00 m Zangen aus Lärche (12/22)
- ca. 285,00 m Längsträger aus Lärche (20/24)
- ca. 240,00 m Randträger aus Lärche (12/24)
- ca. 410,00 m² Bohlen 5/14,5 aus Lärche
- 5 Fischerhütten aus Holz ca. 32,00 m²



2.2 Baujahr, Baukosten

Baujahr:	2008
Theoretische Nutzungsdauer (ABBV, Tabelle 1) Überbau:	30 Jahre
Theoretische Nutzungsdauer (ABBV, Tabelle 1) Unterbauten:	50 Jahre
⇒ Restnutzungsdauer Überbau:	18 Jahre
⇒ Restnutzungsdauer Unterbauten:	28 Jahre

Die Kosten für den Neubau liegen dem Aufsteller der Entwurfsplanung nicht vor.

2.3 ***Bisherige Erhaltungsmaßnahmen und Umbauten***

Während der bisherigen Standzeit wurden über die Hälfte aller Belagsbohlen ausgetauscht. Weitere Instandsetzungen sind dem Aufsteller der Vorplanung nicht bekannt.

2.4 ***Besonderheiten***

Die Marina befindet sich in folgenden Schutzgebieten:

- Europäische Vogelschutzgebiete Wismarbucht und Salzhaff (DE1934-401)
- Küsten- und Gewässerschutzstreifen laut Naturschutzausführungsgesetz - NatSchAG MV
- Angrenzend FFH-Gebiet Wismarbucht (DE1934-302)

3. Beschreibung

3.1 ***Schadensbild, -ursache, -bewertung***

3.1.1 ***Schäden im frei bewitterten Stegbereich***

3.1.1.1 Belagsbohlen, Schrammbordleisten

Die Belagsbohlen und die Schrammbordleisten wurden aus Lärche hergestellt. Die Belagsbohlen sind stark durch Pilzbefall und Fäulnis geschädigt. Die gewählte Holzart Lärche entspricht der Gebrauchsklasse 3.1 der DIN 68800. Die Bauteile sind aber auf Grund ihrer Anordnung über Meerwasser mindestens der Gebrauchsklasse 3.2 zu zuordnen. Es ist deswegen mit einem erhöhten Verschleiß zu rechnen.

3.1.1.2 Längs- und Randträger

Die Längs- und Randträger wurden ebenfalls aus Lärche hergestellt. Im Rahmen der Begutachtung des Steges durch den Holzschutzgutachter, wurde festgestellt das ca. 75 % der Längsträger durch Fäulnis und Pilzbefall geschädigt sind. Der Holzschutzgutachter geht davon aus, dass durch Durchdringung mit den Befestigungsschrauben des Belages ständig Feuchtigkeit in die Längsträger gelangt ist. Die an der Oberseite angeordnete Bitumenschweißbahn hat dann die Trocknung der Träger behindert. Des Weiteren wurde bei der Wahl der Holzart die falsche Gebrauchsklasse angesetzt (siehe Belag).

3.1.1.3 Zangen

Die Zangen sind ebenfalls im Splintholzbereich und an den Kontaktstellen zu den Pfählen durch Fäulnis geschädigt. Diese Schädigungen sind durch den mangelnden konstruktiven Holzschutz und die falsche Holzwahl entstanden.

3.1.1.4 Pfähle

Die Pfähle weisen im Splintholzbereich an den Kontaktstellen zu anderen Bauteilen Weißfäule auf. An einem Pfahl wurde auch im Kernholz Weißfäule ermittelt. Die Weißfäule ist durch den fehlenden konstruktiven Holzschutz entstanden. An den Kontaktstellen zu den Bauteilen kann die Oberfläche nicht ausreichen abtrocknen, so dass Fäule entsteht. Im Wasser konnte die Bohrpfahlmuschel im Splintholzbereich ermittelt werden. Der Kernholzbereich wird aber nicht von der Bohrpfahlmuschel befallen. Die Schäden an den Pfählen hätten vermieden werden können, wenn der Splintholzbereich vor dem Einbau entfernt worden wäre.

3.1.1.5 Reibehölzer

Die Reibehölzer aus Bongossi sind nur mit Moosen und Flechten bewachsen.

3.1.2 Schäden im Bereich der Fischerhütten

3.1.2.1 Belagsbohlen

Die Belagsbohlen weisen im Bereich der Fischerhütten kaum Schäden auf. Dies ist durch die geschützte Lage in den Hütten zu erklären.

3.1.2.2 Längs- und Randträger

Die Köpfe der Längs- und Randträger, die der Witterung ausgesetzt sind, sind durch Fäulnis geschädigt (ca. 40 %). Die restlichen Träger weisen keine weiteren Schädigungen auf.

3.1.2.3 Zangen

Die Zangen unterhalb der Fischerhütten weisen ähnliche Schädigungen wie die Zangen am restlichen Steg auf.

3.1.2.4 Pfähle

Schäden wie im frei bewitterten Bereich.

3.2 Nachrechnung

Eine Nachrechnung der Steganlage ist nicht erfolgt. Im Rahmen der weiteren Planung erfolgt eine Neuberechnung der auszutauschenden Bauteile.

4. Instandsetzungs- und/oder Ertüchtigungsmaßnahme

4.1 Varianten

Im Holzschutzgutachten wurde empfohlen in welchem Umfang Bauteile ausgetauscht oder ausgebessert werden sollen. In der nachfolgenden Tabelle werden die Maßnahmen zusammengefasst.

Bauteile		Holzart	Sanierungsvorschläge in Anlehnung an die DIN 68800-4 und DIN 1074
Bohlen	Schrammbordleisten	Lärche (Europäische Lärche)	Kompletter Ersatz
	ohne Überdachung (Steg und Außenbereich Fischerhütte)		Kompletter Ersatz durch anorganischen Werkstoff
	mit Überdachung (Fischerhütte)		i.O.
Längsträger	ohne Überdachung (Fischereisteg)	Lärche (Europäische Lärche)	Kompletter Ersatz
	ohne Überdachung (Außenbereich Fischerhütte)		Teilsanierung
	mit Überdachung (Innenbereich Fischerhütten)		Verstärkung zur Vermeidung einer Überlastung
Zangen		Lärche (Europäische Lärche)	Abbeilen des fäulnisgeschädigten Splintholzes; Nachbegutachtung aller Zangen mit Kontaktstellen zu anderen Bauteilen (Pfähle) nach kompletter Abnahme der Längsträger, ggf. Ersatz, Wiederherstellung eines konstruktiven Holzschutzes – Vermeidung von Staunässe
Reibehölzer		Bongossi (Azobé)	Abbürsten bzw. Reinigen der Oberflächen
Pfähle	Köpfe über Wasser und im Kontaktbereich zu angrenzenden Bohlen, Zan-gen	Greenheart (Grünherzholz)	Ersatz fäulnisgeschädigter Pfahlköpfe und Abbeilen weißfauler Splintholzbereiche nach tragwerksplanerischen Gesichtspunkten
	unter Wasser		Turnusmäßige Kontrolle des Splintholzes auf Befall durch die Bohrpfahlmuschel

Im Rahmen der Vorplanung wurden folgende Varianten untersucht:

- Variante 1 – Austausch von geschädigten Holzbauteilen vom Überbau des Steges
- Variante 2 – Erneuerung von geschädigten Längsträgern und Zangen und Herstellung eines geschlossenen Belages mit Kunststoffprofilen
- Variante 3 – Erneuerung des kompletten Überbaues mit Kunststoffprofilen
- Variante 4 – Erneuerung des kompletten Überbaues mit Stahlprofilen und einem Holzbohlenbelag

Bei allen Varianten wird die vorhandene Pfahlgründung weiter genutzt. Stellenweise werden geschädigte Bereiche der Pfähle durch Abbeilen instandgesetzt oder einzelne Pfähle werden verlängert.

Allen Varianten ist gemein, dass hochwertige Hölzer eingesetzt werden müssen. Das bedeutet für europäische Holzer den nahezu ausschließlichen Einsatz von Kernholz. Auch tropische Hölzer weisen im Regelfall Schwankungen hinsichtlich der Dauerhaftigkeit und Festigkeit innerhalb einer Holzart auf. Auch hier ist daher unbedingt das einzusetzende Material von einem Holzschutzgutachter zu beurteilen und bei der Bauausführung zu überwachen.

Im Rahmen der Vorplanung wurde vom AG die Variante 4 – Erneuerung des kompletten Überbaues mit Stahlprofilen und einem Holzbohlenbelag als Vorzugsvariante bestätigt.

4.2 Beschreibung der Vorzugsvariante

4.2.1 Vorbereitende Maßnahmen

Im Rahmen der Instandsetzung werden die vorhandenen Fischerhütten demontiert. Auf dem Lagerplatz werden die geschädigte Bereiche der Holzfassaden instandgesetzt. Nach dem Rückbau der Fischerhütten erfolgt der Abbruch des gesamten Holzüberbaues und die anfallenden Materialien werden entsorgt.

4.2.2 Pfahlinstandsetzung

Nach dem Rückbau des gesamten Steges können die Pfähle begutachtet werden und die Bereiche die instandgesetzt werden müssen, können markiert werden. Die Instandsetzung erfolgt so, dass mit Abbeilen der geschädigte Splintholzbereich entfernt wird. Sollte sich herausstellen, dass einige Pfahlbereiche so stark geschädigt sind, dass das Kernholz angegriffen ist, werden diese Bereiche fachgerecht instandgesetzt.

4.2.3 *Zangen*

Die vorhandenen Zangen aus Nadelholz werden komplett entfernt und durch U-Profile aus Stahl ersetzt.

Die Stahlträger erhalten folgenden Korrosionsschutz, der im Werk hergestellt wird:

gewähltes Schutzsystem nach Tab. A 4.3.2 = 1.4, Nr. 2:

- 1 Grundbeschichtung EP-Zinkstaub, Blatt 97, Sollschichtdicke 70 µm
- 1. Zwischenbeschichtung EP-Kombi, Blatt 81, Sollschichtdicke 120 µm
- 2. Zwischenbeschichtung EP-Kombi, Blatt 81, Sollschichtdicke 120 µm
- 1 Deckbeschichtung EP-Kombi, Blatt 81, Sollschichtdicke 120 µm

Farbton der Deckbeschichtung: RAL 7015 (Schiefergrau)

Im Rahmen der weiteren Planung wird noch geprüft ob eine Duplex-Beschichtung (Feuerverzinkung + Farbbeschichtung) möglich ist.

Als Verbindungsmittel werden Gewindestangen und Dübel aus Edelstahl verwendet.

4.2.4 *Längsträger*

Als Längsträger werden I-Profile aus Stahl verwendet. Um eine problemlose Montage des Bohlenbelages zu gewährleisten, erhalten die oberen Flansche Befestigungsbleche für die Montagebohlen des Belages.

Die Längsträger erhalten folgendes Korrosionsschutzsystem, das im Werk hergestellt wird:

gewähltes Schutzsystem nach Tab. A 4.3.2 = 1.4, Nr. 2:

- 1 Grundbeschichtung EP-Zinkstaub, Blatt 97, Sollschichtdicke 70 µm
- 1. Zwischenbeschichtung EP-Kombi, Blatt 81, Sollschichtdicke 120 µm
- 2. Zwischenbeschichtung EP-Kombi, Blatt 81, Sollschichtdicke 120 µm
- 1 Deckbeschichtung EP-Kombi, Blatt 81, Sollschichtdicke 120 µm

Farbton der Deckbeschichtung: RAL 7015 (Schiefergrau)

Die Längsträger werden mit Verbindungsmitteln aus Edelstahl an den Zangen befestigt.

4.2.5 *Bohlenbelag*

Als Bohlenbelag soll in Abstimmung mit der Gemeinde Tropenholz verwendet werden. Es wird Bongossi gewählt. Die Bohlen werden mit Schrauben aus Edelstahl auf den Montagebohlen (Bongossi) befestigt.

Die Bohlen müssen aus Kernholz und kammergetrocknet (Holzfeuchte < 20%) sein. Die Herkunft muss mit einer Zertifikat nachgewiesen werden.

4.2.6 *Geländer*

Um die Verkehrssicherheit auf dem Steg zu erhöhen werden zwischen den Fischerhütten Füllstabgeländer errichtet. Die Geländerpfosten werden mit einem Querschnitt 12/12 cm aus Bongossi hergestellt. Die Pfosten werden seitlich an den Randträgern befestigt.

Die Geländer enthalten einen Fußholm und Füllstäbe aus Bongossi.

Die Handläufe der Geländer werden abschnittsweise hergestellt und über den Auflagerpunkten gestoßen.

Die Handläufe werden mit einem Dachgefälle ausgebildet. Der Handlauf wird oberseitig mit einem Schutzbrett versehen.

Die Handläufe werden zimmermannstechnisch mit den Geländerpfosten und den Füllstäben verbunden.

5. Baudurchführung, Bauzeit

5.1 *Bauablauf, Bauzeit*

Folgender Bauablauf wird angenommen:

- Baustelleneinrichtung 1 Tag
- Rückbau der Fischerhütten 10 Tage
- Abbruch und Entsorgung des Holzüberbaues 10 Tage
- Aufmaß für die neue Stahlkonstruktion 1 Tag
- Instandsetzung der Pfähle 10 Tage
- Herstellung der Stahlkonstruktion im Werk 10 Tage
- Montage der Stahlkonstruktion 10 Tage
- Montage des Bohlenbelages 10 Tage
- Montage der Fischerhütten und Instandsetzung der Holzfassaden 10 Tage
- Restarbeiten 8 Tage

Die Bauzeit beträgt etwa 70 Tage vor Ort. Für die Herstellung der Stahlkonstruktion im Werk können ca. 20 Tage angenommen werden.

5.2 *Schutzmaßnahmen, Abbruch*

Im Rahmen der Bauarbeiten sind Schutzmaßnahmen gegen Absturz und Ertrinken festzulegen. Des Weiteren ist bei den Abbrucharbeiten darauf zu achten, dass kein Abbruchgut ins Hafenbecken gelangt.

5.3 Zugänglichkeit

Die Steganlage ist über kommunale Straßen zu erreichen.

5.4 Verkehrsleitung

Während der Baumaßnahme ist die Steganlage für den öffentlichen Verkehr zu sperren.

6. Kosten

Im Rahmen der Entwurfsplanung wurde eine Kostenschätzung für die Instandsetzungsvariante durchgeführt. Für die Vorzugsvariante wurden Baukosten von ca. 794.000,00 € (brutto) ermittelt.

7. Baurechtsverfahren, Beteiligte

Nach § 61 Abs.4 der Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern sind Instandhaltungsmaßnahmen genehmigungsfrei. Im Rahmen der weiteren Planung ist zu prüfen, ob für die Instandsetzung der Steganlage eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung nach §31 des Bundeswasserstraßengesetzes beim Wasser- und Schifffahrtsamt Ostsee zu beantragen ist. Für die Instandsetzungsarbeiten ist es notwendig, die Mieter der Fischerhütten frühzeitig darüber zu informieren, dass die Hütten zum Baubeginn geräumt sein müssen und während der Bauzeit nicht genutzt werden können. Des Weiteren müssen die Nutzer der Liegeplätze an der anschließenden Schwimmstegelanlage informiert werden, dass die Liegeplätze nur eingeschränkt nutzbar sind.

Kostenschätzung Überrammung der Pfähle

Alte Pfähle

66 Pfähle	L=	10,000 m
	d=	0,300 m

neue Pfähle

66 St	L=	13,000 m	Rammzuschlag Kopf	1,5 m
Rohr	da	0,406 m		
	t=	0,010 m		

Kostenschätzung

Pos.-Nr	Leistung	Menge	Einheit	EP	Gesamtpreis
1	Arbeitsponton	1,00	psch	75.000,00	75.000,00
2	Gerät	1,00	St	26.000,00	26.000,00
3	Pfähle einbringen	957,00	m	300,00	287.100,00
4	Pfähle kürzen	66,00	St	250,00	16.500,00
5	Pfähle Schweißen	66,00	St	270,00	17.820,00
6	Kolonneneinsatz	8,00	h	310,00	2.480,00
7	Gerätestillstand	8,00	h	350,00	2.800,00
				Gesamtsumme	427.700,00
				19% Mehrwertsteuer	81.263,00
				Brutto	508.963,00

Alte Pfähle

Kostenschätzung Abbruch

Pos.-Nr	Leistung	Menge	Einheit	EP	Gesamtpreis
1	Arbeitsponton	1,00	psch	30.000,00	30.000,00
2	Gerät	1,00	St	23.000,00	23.000,00
3	Pfähle ziehen	660,00	m	80,00	52.800,00
4	Pfähle entsorgen	660,00	m	40,00	26.400,00
6	Kolonneneinsatz	8,00	h	310,00	2.480,00
7	Gerätestillstand	8,00	h	350,00	2.800,00
				Gesamtsumme	137.480,00
				19% Mehrwertsteuer	26.121,20
				Brutto	163.601,20

neue Pfähle

66 St
Rohr L= 13,000 m Rammzuschlag Kopf 1,5 m
 da 0,406 m
 t= 0,010 m

Kostenschätzung Rammung neuer Pfähle

Pos.-Nr	Leistung	Menge	Einheit	EP	Gesamtpreis
1	Arbeitsponton	1,00	psch	60,00	60,00
2	Gerät	1,00	St	20.000,00	20.000,00
3	Pfähle einbringen	957,00	m	300,00	287.100,00
4	Pfähle kürzen	66,00	St	250,00	16.500,00
5	Pfähle Schweißen	66,00	St	270,00	17.820,00
6	Kolonneneinsatz	8,00	h	310,00	2.480,00
7	Gerätestillstand	8,00	h	350,00	2.800,00
				Gesamtsumme	346.760,00
				19% Mehrwertsteuer	65.884,40
				Brutto	412.644,40

Kostenberechnung Rückbau und Neubau Überbau (Stand 06/2022)

Gesamtsumme	604.946,50
19% Mehrwertsteuer	114.939,84
Brutto	719.886,34

Kostenschätzung Erneuerung des Steges

Gesamtsumme	1.089.186,50
15% Kleinleistungen	163.377,98
	1.252.564,48
19% Mehrwertsteuer	237.987,25
Brutto	1.327.173,75



Ingenieurgesellschaft mbH
Verkehrs- und Brückenplanung



Zu jeder Zeit werden Menschen gebraucht, die Wege aufzeigen.

IBD Ingenieurgesellschaft mbH

An der Schlenke 4

19065 Raben Steinfeld

www.ibd-schwerin.de

Dipl.-Ing. (FH) Stephan Deuil

Geschäftsführer

Beratender Ingenieur (IK MV)

Tragwerksplaner (IK MV)

Schweißfachingenieur (SFI)

Bauwerksprüfingenieur nach DIN 1076

Instandsetzung der Steganlage Fischereihafen - Marina Weiße Wiek Tarnewitz





Baujahr:

Theoretische Nutzungsdauer Überbau:

Theoretische Nutzungsdauer Unterbauten:

⇒ Restnutzungsdauer Überbau:

⇒ Restnutzungsdauer Unterbauteile

Steglänge:

Bauwerksbreite Ste

2008

30 Jahre

50 Jahre

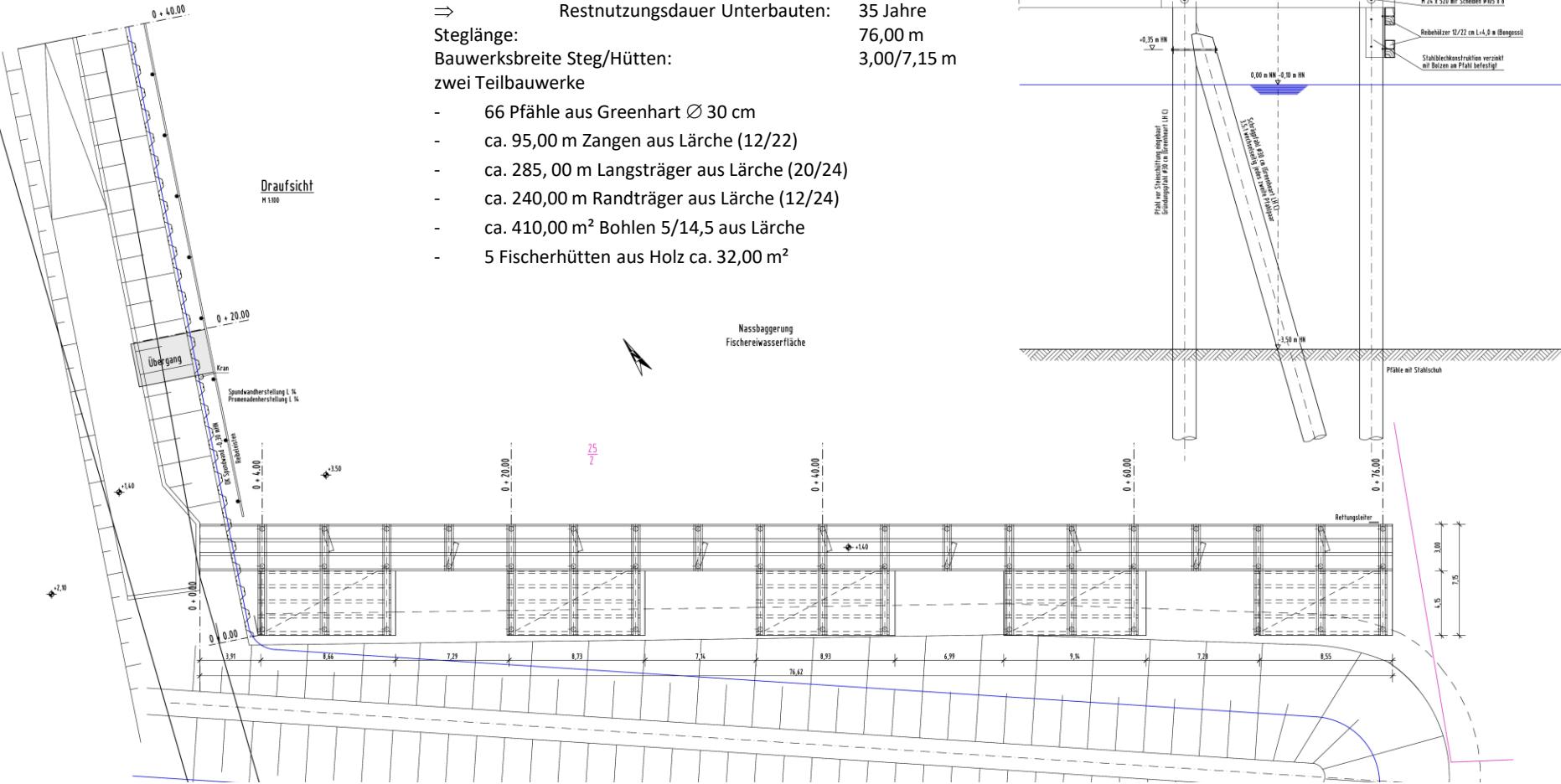
15 Jahre

35 Jahre

76,00 m

- 66 Pfähle aus Greenhart Ø 30 cm
 - ca. 95,00 m Zangen aus Lärche (12/22)
 - ca. 285,00 m Langsträger aus Lärche (20/24)
 - ca. 240,00 m Randträger aus Lärche (12/24)
 - ca. 410,00 m² Bohlen 5/14,5 aus Lärche
 - 5 Fischerhütten aus Holz ca. 32,00 m²

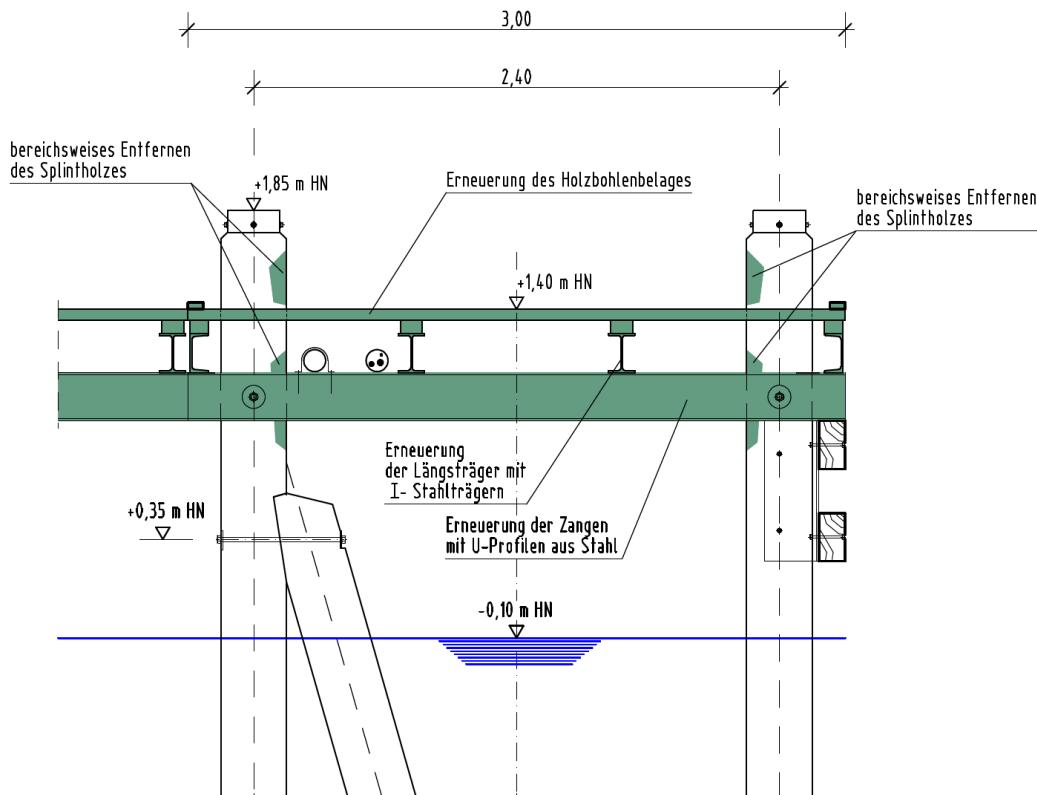
Nassbaggerung Fischereiwasserfläche



Variante 4 – Erneuerung des kompletten Überbaus mit Stahlprofilen und Holzbohlenbelag – Vorzugsvariante Vorplanung

Schnitt

M 1:20



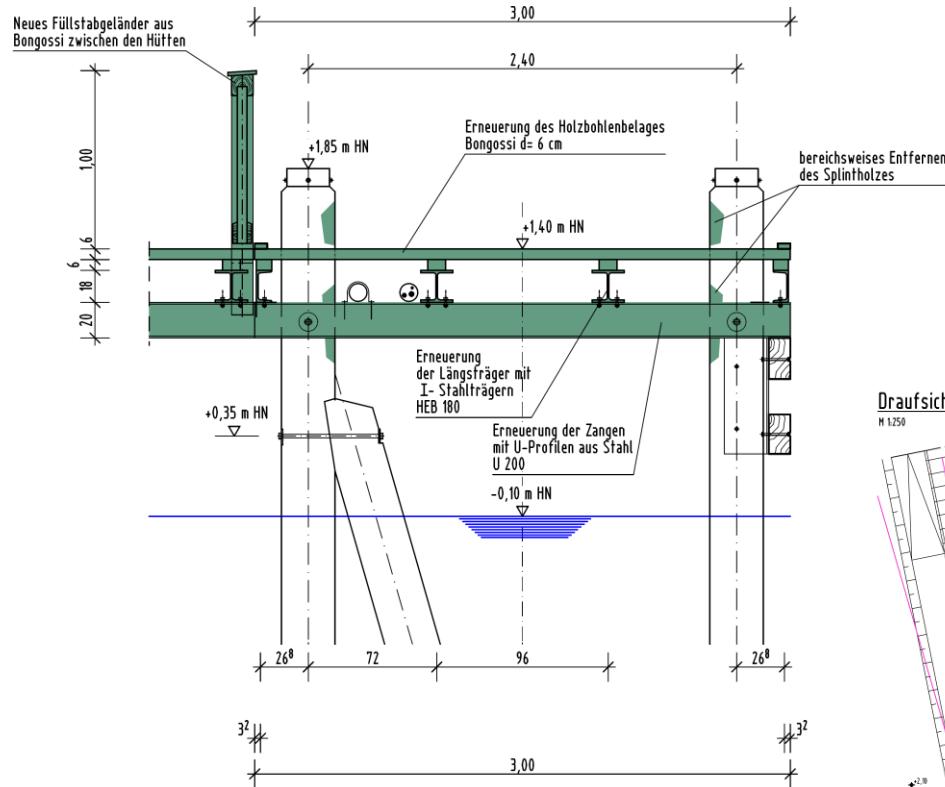
Umfang:

- Rückbau des kompletten Überbaus
- Erneuerung der Zangen mit einem Stahlprofil
- Erneuerung der Längsträger mit einem Stahlprofil
- Erneuerung des Belages mit Holzbohlen aus Bongossi
- Teilsanierung der Fischerhütten
- Stellenweise Erneuerung der Pfahlköpfe
- Entfernung von geschädigten Splintholz an den Pfählen über Wasser

Instandsetzungskosten ca. 635.000,00 € (brutto)

Schnitt 1-1

M 1:20



Aktuelle Kostenberechnung Stand 06/2022 **Instandsetzung des Überbaus**

01. Instandsetzung Steganlage Fischereihafen "Weiße Wiek"

01.01. Baustelleneinrichtung, Verkehrssicherung, Planungslei..	58.390,00 EUR
01.02. Baubehelfe, Gerüste	40.000,00 EUR
01.03. Baufeldfreimachung, Rückbau Steganlage	35.080,00 EUR
01.04. Rückbau und Wiederherstellung der Fischereihütten	57.000,00 EUR
01.05. Instandsetzungsmaßnahmen an den Unterbauten	10.800,00 EUR
01.06. Erneuerung des Überbaus	369.150,00 EUR
01.07. Sonstiges, Komplettierung	8.500,00 EUR
01.08. Kleinleistungen	26.026,50 EUR
Summe 01. Instandsetzung Steganlage Fisch..	604.946,50 EUR

Mehrwertsteuer 19,00 %

Gesamtbetrag (brutto) 114.939,84 EUR

719.886,34 EUR

Mehrkosten für das Überrammen der vorhandenen Pfahlkonstruktion

Alte Pfähle

neue Pfähle

Kostenschätzung

Pos.-Nr	Leistung	Menge	Einheit	EP	Gesamtpreis
1	Arbeitsponton	1,00	psch	75.000,00	75.000,00
2	Gerät	1,00	St	26.000,00	26.000,00
3	Pfähle				
4	Einbringen	957,00	m	300,00	287.100,00
4	Pfähle kürzen	66,00	St	250,00	16.500,00
5	Pfähle				
5	Schweißen	66,00	St	270,00	17.820,00
6	Kolonneneinsatz	8,00	h	310,00	2.480,00
7	Gerätestillstand	8,00	h	350,00	2.800,00
				Gesamtsumme	427.700,00
				19% Mehrwertsteuer	81.263,00
				Brutto	508.963,00

Gesamtkosten mit Überbau (brutto) 719.886,34 + 508.963,00 = 1.228.849,34 €

Kostenschätzung für den Abbruch und den Neubau

Alte Pfähle
66 Pfähle L= 10,000 m
d= 0,300 m

Kostenschätzung Abbruch

Pos.-Nr.	Leistung	Menge	Einheit	EP	Gesamtpreis
1	Arbeitsponton	1,00	psch	30.000,00	30.000,00
2	Gerät	1,00	St	23.000,00	23.000,00
3	Pfähle ziehen	660,00	m	80,00	52.800,00
4	Pfähle entsorgen	660,00	m	40,00	26.400,00
6	Kolonnen Einsatz	8,00	h	310,00	2.480,00
7	Gerätestillstand	8,00	h	350,00	2.800,00
				Gesamtsumme	137.480,00
				19% Mehrwertsteuer	26.121,20
				Brutto	163.601,20

neue Pfähle
66 St L= 13,000 m Rammzuschlag Kopf 1,5m
Rohr da 0,406 m
t= 0,010 m

Kostenschätzung Rammung neuer Pfähle

Pos.-Nr.	Leistung	Menge	Einheit	EP	Gesamtpreis
1	Arbeitsponton	1,00	psch	60,00	60,00
2	Gerät	1,00	St	20.000,00	20.000,00
3	Pfähle einbringen	957,00	m	300,00	287.100,00
4	Pfähle kürzen	66,00	St	250,00	16.500,00
5	Pfähle				
5	Schweißen	66,00	St	270,00	17.820,00
6	Kolonnen Einsatz	8,00	h	310,00	2.480,00
7	Gerätestillstand	8,00	h	350,00	2.800,00
				Gesamtsumme	346.760,00
				19% Mehrwertsteuer	65.884,40
				Brutto	412.644,40

Kostenberechnung Rückbau und Neubau Überbau (Stand 06/2022)

Gesamtsumme	604.946,50
19% Mehrwertsteuer	114.939,84
Brutto	719.886,34

Kostenschätzung Erneuerung des Steges

Gesamtsumme	1.089.186,50
15% Kleinleistungen	163.377,98
	1.252.564,48
19% Mehrwertsteuer	237.987,25
Brutto	1.327.173,75

Gesamtkosten (brutto) = 1.327.173,75 €

	Variante 1 Instandsetzung des Überbaus	Variante 2 Überbau + Überammen der Pfähle	Variante 3 Kompletter Neubau
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> - Kosten von ca. 719.886,34 € - Die Planung liegt genehmigt vor - Es kann sofort mit der Leistungsphase 6 (Vorbereitung der Vergabe) - Keine zusätzlichen Planungen und Genehmigungen notwendig - Kurze Bauzeit ca. 14 Wochen 	<ul style="list-style-type: none"> - Standzeit von 100 Jahren 	<ul style="list-style-type: none"> - Standzeit von 100 Jahren
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> - Standzeit von 35 Jahren 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Genehmigungen müssen neu beantragt werden - Zusätzliche Planungen sind notwendig - Evtl. ein neues Baugrundgutachten notwendig - Hohe Baukosten von ca. 1.228.849,34 € (brutto) - Verschiebung des Ausführungsbeginn um ca. 1,0 Jahre - Bauzeit ca. 0,5 Jahre 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Genehmigungen müssen neu beantragt werden - Zusätzliche Planungen sind notwendig - Evtl. ein neues Baugrundgutachten notwendig - Zusätzliche Umweltplanung - Hohe Baukosten von ca. 1.327.173,75 € (brutto) - Verschiebung des Ausführungsbeginn um ca. 1,0 Jahre - Bauzeit ca. 1 Jahr
Standzeit nach ABBV	<p>35 Jahre (maßgebend sind die Pfähle)</p> <p>Nach den 35 Jahren</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rückbau der Überbaukonstruktion und Instandsetzung - Rückbau der vorhandenen Pfahlkonstruktion - Neubau der Pfähle - Wiederaufbau der Überbaukonstruktion und des neuen Bohlenbelages 	<p>100 Jahre</p>	<p>100 Jahre</p> <div style="background-color: #6B8E23; color: white; padding: 10px; text-align: center;"> <p>Variante 1 - Vorzugsvariante IBD</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. geringe Kosten 2. kann sofort weiter gemacht werden 3. Konzept wie weiter nach 35Jahren ist da </div>

Maßnahmen bis zur Instandsetzung:
- Bauwerksprüfung an der Steganlage

Bauablauf, Bauzeit

Folgender Bauablauf wird angenommen:

- | | |
|---|---------|
| • Baustelleneinrichtung | 1 Tag |
| • Rückbau der Fischerhütten | 10 Tage |
| • Abbruch und Entsorgung des Holzüberbaues | 10 Tage |
| • Aufmaß für die neue Stahlkonstruktion | 1 Tag |
| • Instandsetzung der Pfähle | 10 Tage |
| • Herstellung der Stahlkonstruktion im Werk | |
| • Montage der Stahlkonstruktion | 10 Tage |
| • Montage des Bohlenbelages | 10 Tage |
| • Montage der Fischerhütten und Instandsetzung der Holzfassaden | 10 Tage |
| • Restarbeiten | 8 Tage |

Die Bauzeit beträgt etwa 70 Tage vor Ort. Für die Herstellung der Stahlkonstruktion (Zuschnitt und Korrosionsschutz) im Werk können ca. 20 Tage angenommen werden.

gewähltes Schutzsystem nach Tab. A 4.3.2 = 1.4, Nr. 2:

- 1 Grundbeschichtung EP-Zinkstaub, Blatt 97, Sollschichtdicke 70 µm
- 1. Zwischenbeschichtung EP-Kombi, Blatt 81, Sollschichtdicke 120 µm
- 2. Zwischenbeschichtung EP-Kombi, Blatt 81, Sollschichtdicke 120 µm
- 1 Deckbeschichtung EP-Kombi, Blatt 81, Sollschichtdicke 120 µm

Farbton der Deckbeschichtung:

RAL 7015 (Schiefergrau)