



**Wolgaster Hafengesellschaft
mbH**

Projektbericht



IPO Unternehmensgruppe GmbH
INGENIEURPLANUNG&ORGANISATION

**Erstellung eines zukunftsorientierten
wirtschaftlichen und touristischen
Nutzungskonzeptes der vorhandenen
Häfen**

**für die Region Peene und Peenestrom
in Verbindung zum Greifswalder
Bodden und Stettiner Haff**

gefördert durch:



Greifswald, Dezember 2023

IPO Unternehmensgruppe GmbH
INGENIEURPLANUNG&ORGANISATION
Storchenwiese 7 ♦ 17489 Greifswald

Tel. : 03834/888 79-0
Fax : 03834/888 79-90
E-Mail: ipo@ipogmbh.de

Inhalt

1. Hintergrund, Aufgabenstellung und Zielsetzung.....	5
2. Allgemeines zur Hafenvirtschaft.....	8
3. Allgemeines zu den vorpommerschen Häfen der Peeneregion.....	9
4. Vorstellung der Häfen	11
4.1. Hansestadt Anklam	12
4.1.1. Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort.....	12
4.1.2. Bestandsaufnahme des Hafens	18
4.1.3. Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit	20
4.2. Ladebow (Universitäts- und Hansestadt Greifswald)	22
4.2.1. Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort.....	22
4.2.2. Bestandsaufnahme des Hafens	29
4.2.3. Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit	32
4.3. Vierow (Gemeinde Brünzow).....	34
4.3.1. Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort.....	34
4.3.2. Bestandsaufnahme des Hafens	39
4.3.3. Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit	41
4.4. Loitz	43
4.4.1. Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort.....	43
4.4.2. Bestandsaufnahme des Hafens	48
4.4.3. Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit	49
4.5. Jarmen.....	50
4.5.1. Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort.....	50
4.5.2. Bestandsaufnahme des Hafens	56
4.5.3. Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit	58
4.6. Stadt Gützkow.....	59
4.6.1. Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort.....	59
4.6.2. Bestandsaufnahme des Hafens-/Anlegerpotentials.....	62
4.6.3. Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit	63
4.7. Hafen Freest	64
4.7.1. Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort.....	64
4.7.2. Bestandsaufnahme des Hafens	69
4.7.3. Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit	71
4.8. Stadt Demmin	72
4.8.1. Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort.....	72
4.8.2. Bestandsaufnahme des Hafens	77
4.8.3. Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit	79
4.9. Stadt Lissan	80

4.9.1.	Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort.....	80
4.9.2.	Bestandsaufnahme des Hafens	84
4.9.3.	Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit	85
4.10.	Stadt Wolgast	86
4.10.1.	Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort	86
4.10.2.	Bestandsaufnahme des Hafens	91
4.10.3.	Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit.....	95
4.11.	Stadt Ueckermünde; Hafen Berndshof.....	96
4.11.1.	Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort.....	96
4.11.2.	Bestandsaufnahme des Hafens	101
4.11.3.	Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit	104
4.12.	Hafen Lubmin	106
4.12.1.	Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort	106
4.12.2.	Bestandsaufnahme des Hafens	112
4.12.3.	Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit.....	114
5.	Potentialanalysen	115
5.1.	Hansestadt Anklam	116
5.2.	Ladebow (Universitäts- und Hansestadt Greifswald)	120
5.3.	Vierow (Gemeinde Brünzow).....	123
5.4.	Loitz	126
5.5.	Jarmen.....	128
5.6.	Gützkow	132
5.7.	Demmin.....	133
5.8.	Ueckermünde Berndshof.....	136
5.9.	Lubmin	137
5.10.	Wolgast.....	139
5.11.	Lassan.....	144
5.12.	Freest	147
6.	Klassifizierung der Peene als Bundeswasserstraße, Darstellung der Potenziale in gewerblichen Umschlägen unter Beachtung der aktuellen Entwicklung der Verkehrswende.....	149
6.1.	Klassifizierung der Peene, Ausgangssituation und Faktenlage:.....	149
6.2.	Gewerbliche Umschlagspotenziale und Verkehrswende	151
7.	Verbesserung der Attraktivität und Nachhaltigkeit der gewerblichen und touristischen Nutzung unter Anwendung des „RiverSeaRoad“-Vorhabens	153
7.1.	Watertruck+-System und weitere Entwicklungen	155
8.	Technische Notwendigkeit und Anpassungsmaßnahmen an der Peene einschl. der Häfen	158
8.1.	Brücken, Wasserbauwerke, Fahrrinne.....	158

8.2. Hafenanlagen, technische Ausstattung ggfs. bauliche und/oder techn. Maßnahmen	159
8.2.1. Demmin.....	159
8.2.2. Jarmen.....	160
8.2.3. Anklam.....	160
8.3. Resümee.....	161
9. Regionale Szenarien	162
10. Fazit und Ausblick.....	171
11. Abbildungsverzeichnis.....	173

1. Hintergrund, Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die Region Vorpommern besitzt viele kleine Häfen, die industriell gewerblich genutzt werden. Diese wurden in den ersten Jahren der Wiedervereinigung mit Bundesfördermitteln ertüchtigt. Einige wurden gänzlich neu geschaffen. Als Region eines agrarisch geprägten Flächenlandes sollte Vorpommerns Anbindung an Binnen- und Küstenfahrwasser wirtschaftlich genutzt werden.

Neben den landwirtschaftlichen Umschlagsgütern wie Raps und Getreide wurden weitere Massengüter wie Holz und Baustoffe verschifft. Dieses Geschäftssegment profitierte stark vom Bauboom der 1990er-Jahre in Ostdeutschland. Seit dem Abflauen dieser Dynamik in den 2000er-Jahren ist der Umschlag stark zurückgegangen. Eine Differenzierung der Häfen nach Umschlagsgütern wurde nie übergreifend organisiert. Aufgrund des allgemeinen Geschäftsrückgangs beginnt sie sich jedoch abzuzeichnen.

Die vorhandene Hafeninfrastruktur kann und soll weiter genutzt werden. In welcher Art diese Nutzung ermöglicht werden kann, soll durch ein Nutzungskonzept untersucht werden.

Für dieses Konzept wurde die IPO Unternehmensgruppe GmbH von der Wolgaster Hafengesellschaft beauftragt. Der Regionale Planungsverband Vorpommern hat sich ebenfalls angeschlossen und durch eine Förderung aus Mitteln des Regionalbudgets am Projekt beteiligt.

Ausgehend von der Bundeswasserstraße Peene betrachtet der vorliegende Bericht fünf Binnenhäfen-Standorte und acht Seehäfen der angrenzenden Bodden- und Haffküste zwischen Greifswald und Ueckermünde. Neben dem im Konzept betrachteten Häfen gibt es viele weitere kleine Häfen im Projektgebiet, die für die Freizeit- und Tourismusnutzung relevant bzw. attraktiv sind. Deren nachhaltige und ökologisch verträgliche Weiterentwicklung ist selbstverständlich nicht ausgeschlossen.

Der Bericht fokussiert also auf die südliche Hälfte Vorpommerns. Diese funktioniert strukturell und naturräumlich zusammenhängend. Diese Zusammenhänge sollen für die bestehenden Häfen regionalplanerisch aufbereitet und nutzbar gemacht werden.

Die wertvolle Hafeninfrastruktur in verbesserte oder neue Nutzung zu nehmen, ist ökologisch, wirtschaftlich und sozial nachhaltig. Zu diesem Zweck stellt das Nutzungskonzept den vorhandenen Bestand an Infrastruktur, Geschäft und Nutzungsgrad der einzelnen Häfen vor. Anschließend werden die Potentiale ausgewertet, welche die jeweiligen Gemeinden und der umgebende Naturraum bieten. Es wird gezeigt, wo wirtschaftlicher Umschlagsbetrieb weiter sinnvoll scheint. Zusätzlich wird analysiert, wo er durch touristische und wohnungsbauliche Hafennutzung erweitert oder sogar ersetzt werden kann. Dazu gehört auch die Darstellung der verfügbaren Flächen und eine Kategorisierung ihrer möglichen Nutzung.

Dabei spielt auch die Bedeutung der Häfen als Mittel verkehrlicher Erschließung eine Rolle.

Die Schwerpunkte sollen dabei nicht nur auf die größeren Häfen, sondern auch auf das Potential der kleinen Gemeinden an der Peene flussaufwärts bis Demmin gelegt werden.

Folgende Kommunen sind Projektpartner der Wolgaster Hafengesellschaft:

- Demmin, Loitz, Jarmen, Anklam, Wolgast, Lubmin, Greifswald, Lassar, Ueckermünde und Brünzow mit dem Hafen Vierow.
- Als besondere Fälle werden zusätzlich der Fischereihafen Freest am Peenestrom und die Stadt Gützkow am Peenefluss betrachtet.

Die maßgeblichen Ziele des Nutzungskonzepts „Wasserlandschaft Vorpommern“ sind,

- die Mobilisierung und Stärkung regionaler Wachstumspotentiale, indem
 - die Möglichkeiten der Weiterentwicklung und Ergänzung der jeweiligen Hafenstrukturen geprüft werden, insbesondere durch maritime touristische Nutzungen, und
 - die Vernetzung der Häfen des südlichen Greifswalder Bodden und entlang der Peene in Verbindung zum Stettiner Haff gefördert wird.

Der Tourismus ist immer im Verhältnis mit einer hochwertigen, nachhaltigen und ökologisch verträglichen Entwicklung zu sehen. Insgesamt soll eine Umnutzung von ehemals teilweise gewerblich genutzten Bereichen zu einer multifunktionalen Nutzung aus Erholen am Wasser, diversen Sport- und Freizeitaktivitäten sowie an die maritime Vergangenheit erinnernden Kulturangeboten stattfinden.

Es wurden die umweltfachlichen, nutzungsbedingten und bautechnischen Belange ermittelt und berücksichtigt.

Dazu wurden neben der Grundlagenermittlung allgemein verfügbarer Daten Fragebögen (siehe Anlage) über Bestand und Wirtschaft an die Hafenbesitzer und Betreiber der Häfen gesandt. Im persönlichen Gespräch wurden diese Fragen erneut gestellt und explizit nach Ideen und Plänen gefragt, selbst wenn diese noch keinen Status als offizielle Beschlüsse oder Schriftformen erreicht haben. Gegebenenfalls wurde weiterer Datenaustausch vereinbart.

Durch Ortsbesichtigung wurden die Aussagen der Gesprächspartner ergänzt. Ebenso wurden themenrelevante Dokumente der Gemeinden, Landkreise und Landesbehörden erfasst und ausgewertet. Dazu gehörten amtliche Statistiken über Demografie, Wirtschaft und Wohnen sowie Planungsdokumente und Strategiepapiere mit Bezug zu Häfen, Tourismus und allgemeiner Entwicklung der Region.

Vertreter der betroffenen Umweltbehörden wurden im persönlichen Gespräch in den Prozess eingebunden.

Eine Auftaktkonferenz mit allen Partnern unter Einbindung relevanter Interessentengruppen wurde am 15. Juni 2022 in Anklam durchgeführt. Angeschlossen wurden Einzelgespräche mit den Eigentümern und Betreibern sowie Abstimmungen zu konzeptionellen Entwicklungen.

Jeweilige Zwischenstände wurden im Planungsverband vorgestellt und diskutiert.

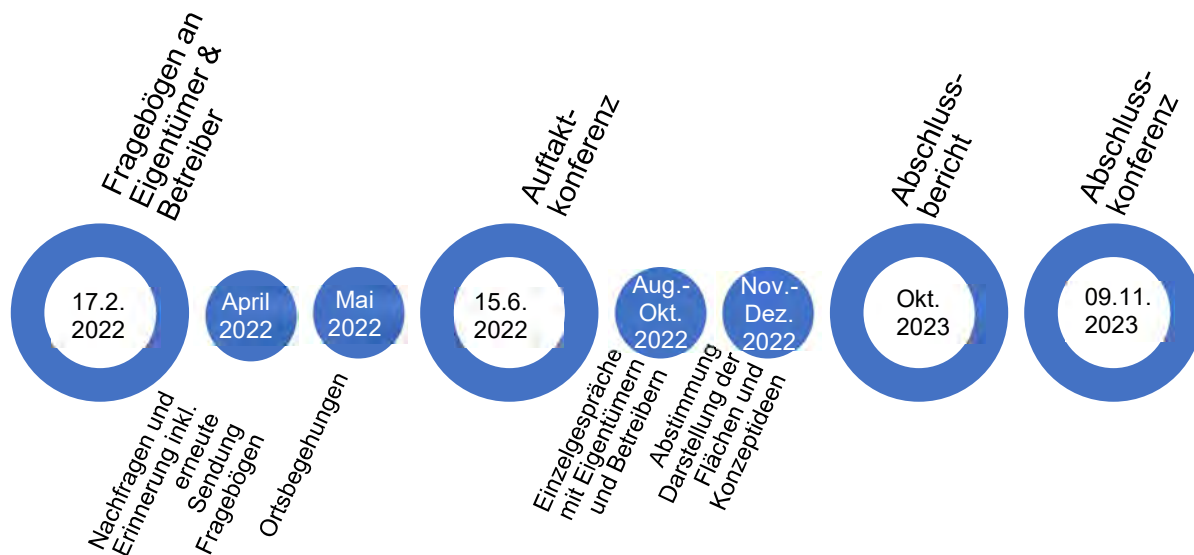


Abbildung 1: Zeitablauf der Projektbearbeitung

Die folgenden Diagramme zeigen auf, wie umfangreich die Zuarbeit durch die Projektpartner (Eigentümer und Betreiber der Häfen) ausfiel – und für welche Hafenanzahl wie viele der angefragten Daten somit für die weitere Verarbeitung zur Verfügung standen:

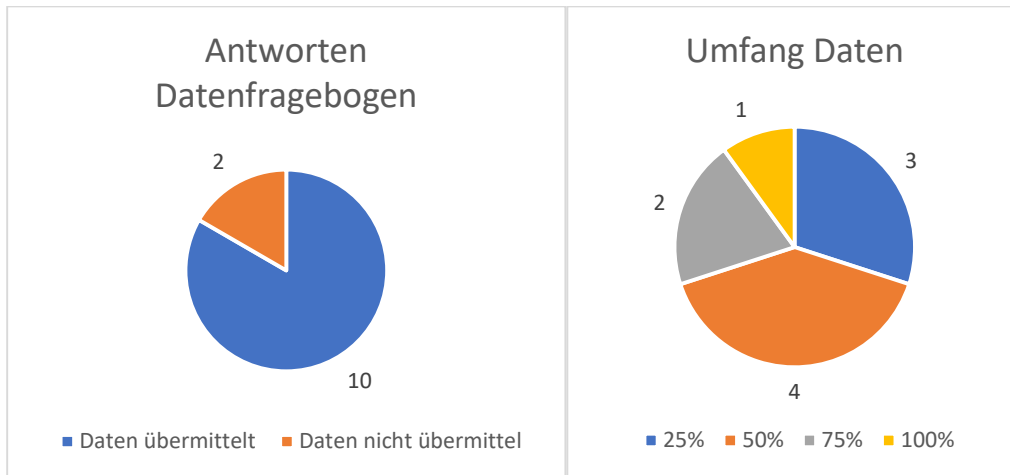


Abbildung 2: Datenfragebogen, Datenmenge

2. Allgemeines zur Hafenvirtschaft

Im Frachtverkehr auf Schiffen muss zwischen Containerfrachtern und Massengutfrachtern unterschieden werden. Die kleinen und mittleren vorpommerschen Häfen besitzen keine Containerterminals. Sie sind auf Massengüter ausgelegt. Diese können aus Stückgut wie beispielsweise Holzstämmen oder eisernen Gussteilen bestehen oder aus Schüttgut wie etwa Kies, Dünger und Getreide.

Zusätzlich zur Art des Stauens unterscheiden sich Container- und Massengutfrachtschiffahrt auch darin, dass Containerschiffe meist auf festgesetzten Routen im regelrechten Linienverkehr fahren, während Stück- und Schüttgüter meist im sogenannten Trampverkehr verschifft werden. Dabei werden Schiffe für einzelne Lieferungen gechartert. Daraufhin suchen sie in Zielnähe direkt weitere Aufträge. Dieses flexible System spart Leerfahrten und lange Liegezeiten. Das vermeiden Containerfrachter, indem sie zwischen Häfen mit möglichst gut ausgebauten Terminals verkehren, wo es immer Container in Standardgrößen aufzuladen gibt.

Generell ist bei hohem Frachtaufkommen der Wasserverkehr günstiger als der Transport über Straße und Schiene. Die Skaleneffekte und Gewinnmargen werden erhöht, indem kontinuierlich die Schiffgrößen wachsen. Diese Dynamik stellt die kleinen und mittleren Häfen vor Probleme. Sie liegen häufig an schmalen und flacheren Wasserstraßen. Die Kosten für Ausbaggerungen von Fahrrinnen und Hafenbecken sind groß. Die Wasserstraßenschiffahrtsverwaltung (WSV) übernimmt diese Aufgabe für die Bundeswasserstraßen. Darunter fallen auch der Greifswalder Bodden, Peenestrom, Haff, der schiffbare Teil des Ryck und der Fluss Peene. Die WSV ist verpflichtet, dort für gewisse Fahrrinnen vorgeschriebene Solltiefen zu erhalten. Doch um für größere Schiffe noch tiefer zu gehen, bedarf es eines Abwägungsprozesses. Für die Häfen Vorpommerns ist es – aufgrund ihrer begrenzten ökonomischen Größe – nicht immer einfach für solche Bedarfe (und ihre notwendige öffentliche Finanzierung) Unterstützung zu finden. Doch kleine Schiffe oder sogar nur teilbeladene, erhöhen die Kosten für den Warenumsatz über die Kaikanten der Region.

Neben den wasserseitigen Anbindungen sind auch die landseitigen von größter Bedeutung für den Erfolg des Hafengeschäfts. Durch das Seeaufgabengesetz von 1965 sind der Bund und die Länder gemeinsam verpflichtet, für die Leistungsfähigkeit ihrer Seehäfen zu sorgen (§ 1 (1) SeeAufgG). Diese Pflicht wird einerseits durch die erwähnte Unterhaltung der Bundeswasserstraßen, andererseits durch die Unterhaltung der Bundesverkehrswege an Land, die Bundesautobahnen, Bundesstraßen und das Schienennetz der Bahn erfüllt.

Eigentümer der Infrastruktur der Häfen selbst sind weder Bund noch Länder. Stattdessen sind dies in Deutschland die örtlichen Gebietskörperschaften. Das bedeutet, dass in Vorpommern die Häfen den Städten/Kommunen und Landkreisen gehören. Mit dem Industriehafen Berndshof bei Ueckermünde besitzt der Landkreis Vorpommern-Greifswald noch einen Hafen. Es wird jedoch angestrebt, diesen an die Stadt Gemeinde Ueckermünde zu übergeben, da die Eignerschaft an Häfen auf LK-Ebene nicht mehr als sinnvoll betrachtet wird.

Als Infrastruktur sind die Erschließung der Häfen durch Verkehr und Versorgungsleitungen sowie die Kaianlagen definiert. Sie bilden den dauerhaften unbeweglichen Unterbau der Hafenvirtschaft.

Hallen, Gerät, Beleuchtung, Verwaltungsgebäude und andere Einrichtungen werden als Suprastruktur bezeichnet.

Die Infrastruktur wird in Deutschland von staatlicher Seite bereitgestellt und finanziert. Diese staatliche Aufgabe nehmen die Gebietskörperschaften als Eigner der Hafenvirtschaften wahr. Sie sind dabei in der Regel durch Förderung durch den Bund angewiesen. Das gängige Förderinstrument dazu ist die „Gemeinschaftsaufgabe zur Förderung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW).

Die Suprastruktur gehört den Betreibern und damit den wirtschaftlichen Nutzern der Häfen, diese müssen sie selbst finanzieren.

3. Allgemeines zu den vorpommerschen Häfen der Peeneregion

Die Häfen Vorpommerns haben sich nach der deutschen Wiedervereinigung an gänzlich neue Randbedingungen und Verhältnisse anpassen müssen. Zuvor waren die Seehäfen Mecklenburg-Vorpommerns der einzige Weg für den direkten Wirtschaftsgüteraustausch mit Skandinavien und Anrainern der weiteren Weltmeere. Seit der Wiedervereinigung sind auch die Nordseehäfen und Straßenverbindungen nach Skandinavien für die hiesige Wirtschaft als Umschlagsoptionen hinzugekommen. Nun müssen die Häfen des Landes mit diesen Angeboten konkurrieren. Die im Bau befindliche Fehmarnbeltquerung wird diese Konkurrenz noch weiter zugunsten des Straßen- und Schienentransports beeinflussen. Besonders betroffen waren und sind die größeren Häfen des Landes. In der DDR waren dies Wismar, Rostock und Stralsund als maßgebliche Umschlagshäfen. Um rund 50 % nahm das Umschlagsvolumen in diesen Häfen von 1989 bis 1991 ab. Heute gehört noch Mukran auf Rügen zu den größeren Häfen des Landes, auch hier findet Containerumschlag statt.

Die kleinen und mittleren Seehäfen in Vorpommern haben ebenfalls direkte Handelsbeziehungen mit Häfen der anderen Ostseeanrainerstaaten. Nach der Wende brachen die ostdeutsche und anschließend die osteuropäische Wirtschaft zunächst zusammen. Doch im Zuge der EU-Osterweiterung nahm auch der Güterumschlag mit den ehemaligen Ostblock-Staaten wieder an Fahrt auf. Der wirtschaftliche Aufschwung und die vielfältigen Bau- und Infrastrukturprojekte innerhalb der neuen Bundesländer und den anderen Ostseestaaten brachte ein Jahrzehnt lang gute Geschäfte mit Baustoffen, Rohstoffen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen mit sich. Diese Gütersegmente wurden von Vorpommerns Häfen bedient.

Auch der Binnenschiffsverkehr hat sich verändert. Güterarten aus Mecklenburg-Vorpommern, die früher regelmäßig von der Peene aus Richtung Seehäfen, Brandenburg, Berlin oder Polen verschifft wurden, können nun ohne politische oder zolltechnische Zusatzkosten aus der gesamten EU in die neuen Bundesländer geliefert werden.

Die hier betrachteten Häfen liegen sämtlich in der erweiterten Peeneflussregion. Es sind die wirtschaftlich genutzten Binnen- und Seehäfen des Greifswalder Boddens, des Peenestroms, des Haffs und der Peene:

- Seehafen Ladebow (Universitäts- und Hansestadt Greifswald)
- Hafen Vierow (Gemeinde Brünzow)
- Industriehafen Lubmin (Gemeinde Lubmin)
- Fischereihafen Freest (Gemeinde Kröslin)
- Hafen Wolgast (Stadt Wolgast)
- Binnenhafen Anklam (Hansestadt Anklam)
- Anleger Gützkow (Stadt Gützkow)
- Hafen Jarmen (Stadt Jarmen)
- Hafen und Sportbootmarina Loitz (Stadt Loitz)
- Hafen Demmin (Hansestadt Demmin)
- Industriehafen Berndshof (LK Vorpommern-Greifswald, in Ueckermünde)

In diesen Häfen werden hauptsächlich Baustoffe, Mineralölprodukte und Erze importiert. Die Exportgüter setzen sich größtenteils aus Schrott, Holz und landwirtschaftlichen Erzeugnissen zusammen.

Im Zuge der weiter oben genannten Dynamik wurden Anfang der neunziger Jahre die Häfen Ladebow, Vierow, Wolgast und Ueckermünde mittels GRW-Geldern saniert und begannen sich wieder (bzw. neu) aktiv am Umschlagsgeschäft zu beteiligen. Ladebow und Vierow sind zuvor keine Wirtschaftshäfen gewesen.

Im selben Zuge wurden auch die Binnenhäfen entlang der Peene (Malchin, Demmin, Jarmen und Anklam) mit GRW-Geldern saniert und ausgebaut.

Seit den 2000er-Jahren hat der Bauboom in Ostdeutschland jedoch wieder deutlich an Fahrt verloren. Viele Projekte sind abgeschlossen, die Wirtschaft entwickelt sich nur noch langsam. Dies hat zu einem erneuten Umschlagseinbruch für die zahlreichen vorpommerschen Häfen geführt. Der Umschlag an landwirtschaftlichen Produkten hat zwar nicht derart abgenommen, doch hat er sich verlagert, auf die Straße und Schiene, besonders nach Bau der Bundesautobahn BAB 20. In der Region hat sich der Umschlag landwirtschaftlicher Produkte besonders auf den dahingehend spezialisierten Hafen Vierow konzentriert.

Im Jahr 2006 wurde in Lubmin ein weiterer Seehafen eröffnet. Dies war umstritten, da die Gefahr der Konkurrenz für die bestehenden Häfen groß schien. Durch die gleichzeitige Schaffung eines großen Industrie- und Gewerbegebiets auf dem Gelände des ehemaligen Kernkraftwerks Lubmin sollte hier jedoch nicht nur auf dieselben Massengüter fokussiert werden, sondern ein echter Loco-Verkehr entstehen. Loco-Verkehr meint Hafenumschlag, dessen Güter im Hafenumfeld (mindestens regional) verarbeitet werden – und dementsprechend hohe Arbeitsintensität und Wertschöpfung vor Ort gewährleisten.

Ein solcher Loco-Verkehr wäre eine Neuheit für Vorpommern gewesen. Tatsächlich ist die regionale Wertschöpfung durch den Umschlag in den regionalen Häfen eher gering. Es existieren wenig bis keine angeschlossenen, hafenauffinen Industrien und Gewerbe an den Häfen oder ihrem Umland. Eine nennenswerte Ausnahme stellen die Eisengießereien Torgelow dar, die eng an den Hafen Berndshof, Ueckermünde gebunden sind. Selbstverständlich ist es dennoch wünschenswert, die Wertschöpfung des Hafenumschlags der regional produzierten landwirtschaftlichen Erzeugnisse in regionalen Häfen zu generieren, als auch diese noch an entferntere Häfen abzugeben.

Es bleibt festzuhalten, dass sich Vorpommerns kleine und mittlere Häfen der erweiterten Peeneregion im Umbruch befinden.

Die Häfen entlang der Peene haben nur noch so vereinzelt und zurückgehenden Umschlag, dass sie erwägen und teils konkret anstreben, diese Nutzung der Infrastruktur einzustellen. Als Alternative wird einhellig die touristische Nutzung betrachtet. Der Wassertourismus ist ein maßgebliches wirtschaftliches Standbein der vorpommerschen Küstengemeinden. Dasselbe gilt für die Kommunen rund um die Mecklenburgische Seenplatte. Auch entlang der Peene wird hier großes Potential gesehen. Der einzigartige Charakter des naturnah erhaltenen, wenig begräbten Flusses und seinem Umland könnte erfolgreicher beworben und mit entsprechendem Ausbau des Angebots wertschöpfend genutzt werden.

Auch die Seehäfen sehen im Tourismus eine Chance. Zwar haben sie immer noch relevante Umschläge zu verzeichnen und übernehmen so eine wichtige Aufgabe für die Region. Ebenso bleibt die Hoffnung, weitere umschlagsaffine Gewerbe und Industrien auf den allorts verfügbaren Flächen anzusiedeln. Doch lässt sich am Beispiel der Marina Lubmin erkennen, dass sich industrieller Hafenumschlag und anliegende Sportbootnutzungen von Hafenstandorten nicht ausschließen müssen. Die Vermutung liegt nahe, dass Lärm, Staub und Geruchsemissionen im Umschlagsbetrieb auf wenig Freude bei Bootsurlaubern und Wassersportfreizeitlern treffen. Doch wenn die räumliche und/oder bauliche Trennung solche Belästigungen erfolgreich vermindert, wie es in Lubmin dank des Küstenschutzwaldes, der eine Abstandsfläche schafft, der Fall ist, spricht aus solchen Gründen wenig dagegen, existierende Infrastrukturen umzunutzen oder zu erweitern. Immerhin können so Strukturen ausgeschöpft werden, die mit hohem finanziellem Aufwand saniert und erweitert wurden. Zudem ist es flächenstrategisch auch im Sinne von Naturschutz und Nachhaltigkeit, den wachsenden Bedarf an Liegeplätzen für Sportboote und auch Kreuzfahrtschiffe dort zu stillen, wo die schönen vorpommerschen Küsten bereits existentielle Bebauung vorweisen.

Genau wie produzierende oder güterverarbeitende Gewerbe und Industrien können auch Dienstleistungen der Tourismusbranche die Arbeitsintensität und Wertschöpfung lokal wie regional erhöhen. Hotellerie, Gastronomie, Werft-, Reparatur- und Lagerdienste für Sportboote, Eventveranstaltungs- und Kulturbetriebe. Sie alle sind Branchen, welche durch die Ausschöpfung des Potentials der Peeneregionshäfen qualitativ und quantitativ profitieren können.

4. Vorstellung der Häfen

Es werden die Häfen der erweiterten Peeneregion zwischen Greifswalder Bodden und Haff anhand ihrer wichtigsten Charakteristika vorgestellt. Dabei wird für die Einschätzung des industriell-gewerblichen Hafengeschäfts der Hafen und seine Nutzung betrachtet sowie die demographische Größe der Hafengemeinden, ihr wirtschaftliches Profil und ihre Verkehrsanbindungen. Für die Einschätzung als Tourismusdestination wird ebenso der sie prägende und umgebende Naturraum skizziert, ihr städtebauliches und infrastrukturelles Profil sowie ihre aktuelle touristische Erschließung und Auslastung.

Von besonderem Interesse ist bei diesen Porträts die Frage, wie die Häfen und ihre Standorte auf die Wirtschaft Vorpommerns wirken: Dienen sie dem Umschlag regionaler und internationaler Rohstoffe und Massengüter, oder findet durch ansässige Firmen oder Tourismus auch lokale, mindestens regionale Wertschöpfung darüber hinaus statt? Die Infrastruktur eines Hafens sollte im Idealfall den sie bereitstellenden Kommunen durch Mehreinnahmen auch Vorteile bringen.

So können Häfen je nach Schwerpunkt ihrer Wertschöpfung in Lokalhäfen, Regionalhäfen und Überregionalhäfen eingeteilt werden. Dabei stellt die Einstufung als Lokal- oder Regionalhafen zunächst die Zuordnung der Verkehrsbedeutung dar. Die Wertschöpfung ist jeweils lokal- bzw. regionalbezogen zu bewerten. Lokalbezogen bedeutet, dass im Umfeld des Hafens weitere wirtschaftliche Bezüge wie z.B. herstellendes oder verarbeitendes Gewerbe zu finden sind, die hafenauffine Wertschöpfung für die Gemeinde erbringen.

Überregionale Häfen, zu denen der Hafen Rostock und der Hafen Mukran gezählt werden, werden hier nicht betrachtet. Die Regionalhäfen also, die laut Regionalem Raumordnungsprogramm VP regional bedeutsame Häfen sind als Großteil der betrachteten Häfen vertreten. Ergänzend werden zum Teil lokal bedeutsame Häfen, die Lokalhäfen betrachtet, deren Wirkraum lokal eingegrenzt ist.

Alle Hafenbereiche dienen mit ihren unterschiedlichen Funktionen der Vernetzung von Standorten, sie werden für Gewerbe- oder Erholungszwecke genutzt und stellen einen wirtschaftlichen, regionalen oder lokalen Schwerpunkt der jeweiligen Standorte dar.

4.1. Hansestadt Anklam

4.1.1. Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort

Naturraum

Die Hansestadt Anklam liegt 10 Kilometer flussaufwärts der Mündung der Peene. Dort fließt die Peene in den sogenannten Peenestrom. Dieses schmale Ausgleichsküstengewässer zwischen Festland und Insel Usedom verbindet das Stettiner Haff über das Achterwasser mit dem Greifswalder Bodden. Es verbindet also Randgewässer der Ostsee und zählt dementsprechend nicht mehr zu den Binnengewässern.

Die Stadt Anklam kann als Eingangstor zum Fluss und dem nach ihm benannten Peenetal gelten. Durch eine Bundesstraßenanbindung nach Usedom wird sie ebenfalls oft als Tor zur Insel Usedom betrachtet.

Anklam liegt in der Senke des Peenetals. Das Stadtzentrum liegt etwa 6 m über Normalhöhennull (NHN).

An die Stadt grenzen zwei Naturschutzgebiete. Im Nordosten das Schutzgebiet „Unteres Peenetal (Peenetalmoor)“, im Nordwesten das Schutzgebiet „Peenetal von Jarmen bis Anklam“. Beide Gebiete liegen innerhalb des Naturparks „Flusslandschaft Peenetal“, der sich bei Anklam hauptsächlich entlang des Nordufers erstreckt. Seine Grenzen sind nahezu identisch mit den örtlichen Natura 2000 Schutzgebieten. Bei diesen handelt es sich um ein EU-Vogelschutzgebiet („Peenetallandschaft“) und zwei Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung („Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“ östlich des Bahndamms und „Peenetal mit Zuflüssen, Kleingewässerlandschaft am Kummerower See“ westlich des Bahndamms). Das bereits besiedelte Stadtgebiet ist von diesen Naturschutzgebieten ausgenommen.

Demografie

Die rund 800 Jahre alte Stadt bildet ein Mittelzentrum in Vorpommern. Hier leben gut 12.000 Menschen. Vor zehn Jahren waren es noch 1.000 Personen mehr. Es gibt einen deutlich spürbaren Bevölkerungsrückgang, der seit 30 Jahren ungebrochen ist. Gleichzeitig haben sich die Gründe der Veränderung verschoben. Nach der Wende war hauptsächlich die Arbeitsmigration für die sinkende Bevölkerungszahl verantwortlich. Heute ist das Wanderungssaldo positiv, doch die Sterberate übersteigt die Geburtenrate um das 5-fache. Das ist eine Dynamik, die im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern flächendeckend beobachtet wird.¹

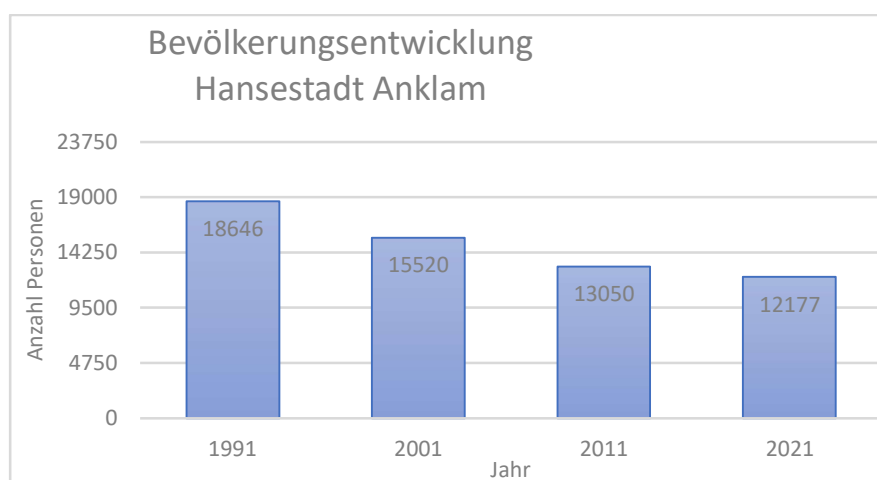
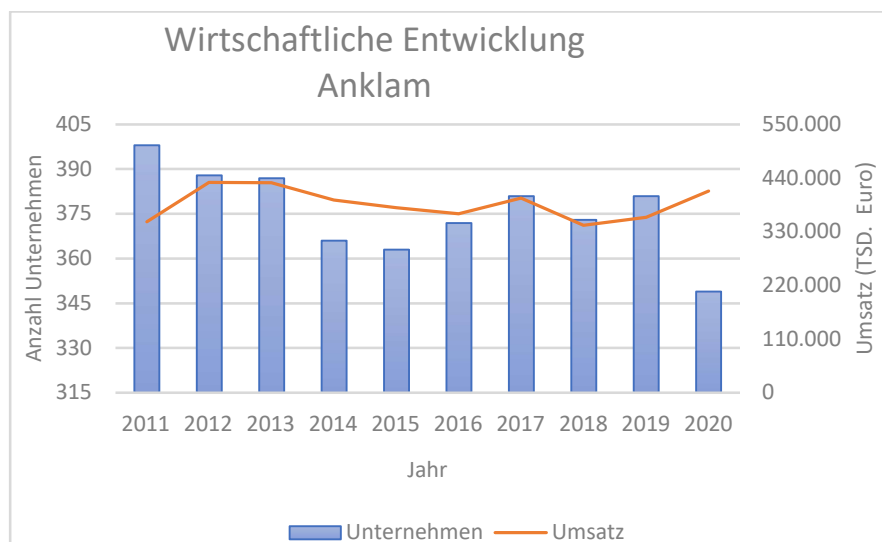


Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung Hansestadt Anklam

¹ LAiV Statistisches Amt: <https://www.laiv-mv.de/Statistik/Zahlen-und-Fakten/Gesellschaft-&-Staat/Bevoelkerung> (Stand 12.12.2022)

Wirtschaft

Insgesamt sind aktuell 349 Unternehmen in Anklam gemeldet (Stand 2020)². Im Zehnjahresvergleich sind die Zahlen relativ stabil geblieben und schwankten zwischen 400 und 350 angemeldeten Unternehmen. Der sichtbare Abwärtssprung in 2020 könnte mit dem Beginn der Corona-Pandemie zusammenhängen. Gleichzeitig hat er sich nicht sichtbar auf den Gesamtumsatz ausgewirkt. Das deutet darauf hin, dass die Abnahme verhältnismäßig kleine Unternehmungen betraf.



*Die Y-Achsenwerte sind auf Unternehmensseite beschnitten. Da nicht die Gesamtzahl optisch dargestellt wird, zeigt das Verhältnis der Balkengröße somit keine relativen Verhältnisse zwischen den Jahren.

Abbildung 4. Wirtschaftliche Entwicklung Hansestadt Anklam

Landestypisch macht auch in Anklam der Dienstleistungssektor den größten Teil der lokalen Wirtschaft aus. Im Landkreis Vorpommern Greifswald sind dies gut 80 %. Regionaltypisch sind viele klein- und mittelständische Dienstleistungsunternehmen in Anklam ansässig. Diese sind hauptsächlich für die Landwirtschaft und für die Baubranche tätig. Zwei größere Industrieunternehmen in der Stadt sind die Zuckerfabrik, der Cosun Beet Company GmbH & Co. KG und das Möbelwerk der Kontrast Holzbearbeitung GmbH.

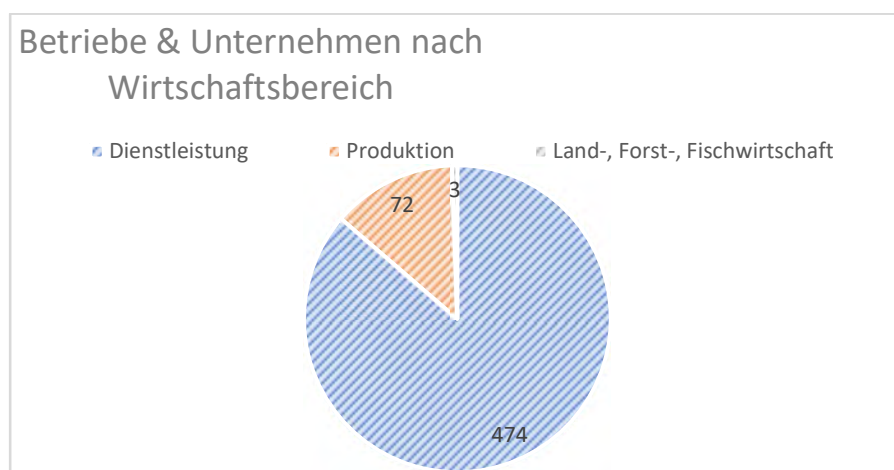


Abbildung 5: Betriebe u. Unternehmen Hansestadt Anklam

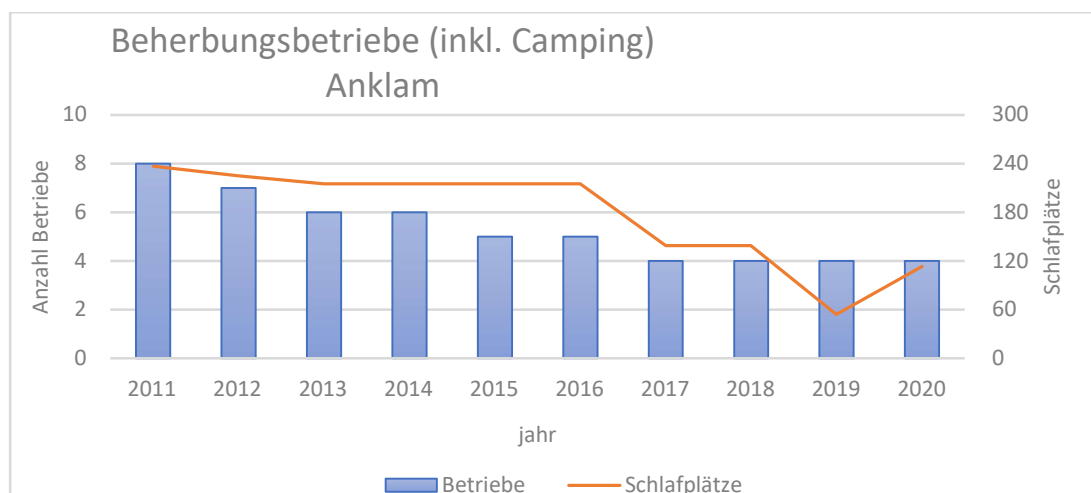
Größere für Anklam als Hafenstadt relevante industrielle oder gewerbliche Standorte gibt es nicht im Umland. Die Zuckerfabrik in der Stadt bildet den größten Industriebetrieb im Einzugsgebiet. Dieser ist jedoch nicht auf den Hafen angewiesen und hat im Bedarfsfall einen eigenen Anleger mit Zugang zur Bundeswasserstraße Peene.

² IHK Neubrandenburg für das östliche Mecklenburg-Vorpommern (pers. Mitteilung, 16.12.2022)

Tourismus

Anklam ist bisher nicht im großen Stil auf den Tourismus ausgerichtet. Wie der Namenszusatz Hansestadt anklingen lässt, ist sie als Hafenstadt auf Güterumschlag spezialisiert entstanden. Nicht Promenaden, sondern Schwerlastkais und praktikable Verkehrsanbindung für Lastwagen und Güter-Bahnwaggons prägen das Flussufer. Doch mit schwindendem Güterumschlag und entsprechenden wassertouristischen Trends ändert sich hier das öffentliche Interesse.

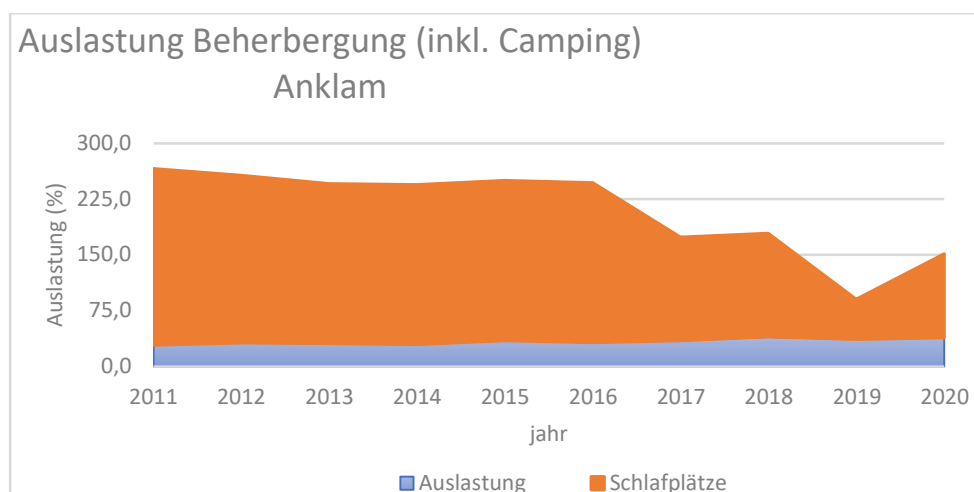
Mit derzeit vier Beherbergungsbetrieben (einer davon Campingplatz) und 28 Restaurants auf rund 12.000 Einwohnenden ist die Stadt nicht mit den touristischen Hotspots der Region zu vergleichen. Im Seeheilbad Heringsdorf auf Usedom gibt es beispielsweise 210 Beherbergungsbetriebe auf rund 8.000 Einwohnenden.



*Schlafplätze werden als Jahresdurchschnitt angegeben (im Sommerhalbjahr ist das Angebot erhöht).

Abbildung 6: Beherbergungsbetriebe Hansestadt Anklam

Die Stadt Anklam strebt eine Entwicklung zur Tourismusstadt an (vgl. „Masterplan Peeneufer Nord und Süd“ von 2022). Die Entwicklung der letzten zehn Jahre zeigt, dass Anklam schon Zeiten mit mehr Schlafplatz-Angebot vorweisen konnte. Bei einem entsprechenden Ausbau des Erlebnisangebots und der Aufenthaltsqualität scheint eine erneute Zunahme an Schlafplätzen und Beherbergungsbetrieben gerechtfertigt.



*Schlafplätze und Auslastung werden als Jahresdurchschnitt angegeben (im Sommerhalbjahr sind Angebot und Nachfrage erhöht).

Interessant: Trotz Halbierung der Schlafplätze ist die Auslastungsquote nur um 2 Prozentpunkte gestiegen.

Abbildung 7: Auslastung Beherbergung Hansestadt Anklam

Gut 40.000 Touristen übernachteten in der Stadt Anklam aktuell pro Jahr. Das touristische Angebot in Anklam umfasst neben Wassersport und Erholung auf der Peene drei Museen.

Besonders das dem Flugpionier Otto Lilienthal gewidmete „IKAREUM“ nimmt im Stadtmarketing eine zentrale Rolle ein. Die Stadt nennt sich auch „Lilienthalstadt“. Seitens der Stadtpolitik ist ein weiterer Ausbau dieser Marke geplant.

An der IHK gemeldete Beherbergungsbetriebe befinden sich sechs in Anklam. Darunter fallen fünf Hotels und ein Campingplatz für Zelte und Wohnwagen. An gastronomischen Betrieben sind 36 gemeldet, 26 davon in der Kategorie Restaurant.

Die Vorpommersche Landesbühne betreibt eine Spielstätte in der Stadt, das „Theater Anklam“.

Zu den städtischen Sehenswürdigkeiten gehören die gotischen Backsteinbauten der Nikolaikirche und des Steintors sowie das technische Denkmal der alten Eisenbahn-Rollklappbrücke.

Im näheren Umfeld finden sich als touristisch interessante Orte: das Mühlenmuseum in Krenzow (ca. 12 km), die Wasserburg Spantekow (ca. 12 km), das Wasserschloss Quilow (ca. 10 km) und die Reste der Hubbrücke Karnin mit dem angrenzenden „Ertrunkenen Wald“ im Anklamer Stadtbruch (ca. 9,5 km).

Nach Norden und Südosten ist Anklam an den Mecklenburgischen-Seen-Radweg angeschlossen. Der Ausbau eines Naturparkradweges entlang des Peenetals wird angestrebt. Aktuell ist der Weg nach Osten nur über Bundesstraßenabschnitte zu fahren, was für Radtouristen problematisch sein kann. Die Wege nach Norden und Süden bieten auch Anschluss an weitere Rundtouren und Fernradwege, beispielsweise den Ostseeküsten-Radweg, den Berlin-Usedom-Radweg, den Stettiner-Haff Rundweg und den Naturparkweg E9a (Wanderweg).



Abbildung 8: Radroutennetz rund um Anklam

Städtebau & Infrastruktur

Anklam weist gut 3 km bebautes Flussufer entlang der Peene auf. Der Großteil der Stadt liegt am Südufer. Das Stadtzentrum bildet der Marktplatz. Ihn säumen das historische Rathausgebäude und mehrstöckige Wohnhäuser, deren Ladenzeilen Gastronomie sowie Einzelhandel vorhalten. Die Altstadt ist in Teilen erhalten. Der Großteil des Gebäude-Altbestands ist gründerzeitlich geprägt. Der die Altstadt umschließende innenstädtische Wohngürtel weist eine Vielzahl charakteristischer Gründerzeitbauten auf. Gleichzeitig weisen gerade die Wohnbauten dieser Epoche die meisten Baumängel auf. Ihr Werterhalt wurde lange Jahrzehnte vernachlässigt. Viele dieser Häuser stehen leer und sind derzeit unbewohnbar. Altstadt und innerstädtischer Gürtel sind ausgewiesene Sanierungsgebiete.

Lange haben kostengünstiger Geschossbau und Einfamilienhäuser den Städtebau der Nachkriegszeit geprägt. Innerstädtische Neubauten des letzten Jahrzehnts weisen dagegen wieder häufiger Referenzen an die historischen Bauweisen auf.

Im Anklams Integrierten Stadtentwicklungskonzept (von 2015) ist ein Wohnungsleerstand von 11,2 % für 2013 angegeben. Daraus wird gefolgert, dass ein weiterer Rückbau von industriell errichteten Mehrfamilienhäusern bei gleichzeitiger Sanierung wertvollerer Gebäude geboten ist. Eine geringe Nachfrage mache jedoch die Wirtschaftlichkeit des Sanierens, etwa der fast leerstehenden 70 Gründerzeitwohnbauten, schwierig.

Die Industrieanlagen und Gewerbeviertel Anklams erstrecken sich Richtung Südost am Stadtrand entlang. Eingefasst werden die Wohnquartiere der Stadt zudem von der Bahndurchfahrt im Osten und den Bundesstraßen im Westen und Süden.

Im Süden der Innenstadt liegt ein großräumiger Stadtpark.

Anklam verfügt als Stadt im Zentrum über eine gute Nahversorgung durch den Einzelhandel und Gastronomie.

Mit dem „Ameos“ Krankenhaus ist die medizinische Grund- und Regelversorgung in Anklam als Mittelzentrum gesichert. Es verfügt über 101 Betten und 12 tagesklinische Plätze. Insgesamt sechs Apotheken gibt es innerhalb der Stadt.

Innerstädtischen öffentlichen Personennahverkehr gibt es zwischen 7 und 16 Uhr in Form von zwei Buslinien.

Verkehrsanbindung

Anklam besitzt eine Anbindung an Bundesstraßen und die Regionalbahn. Der Bahnhof ist an das InterCity-Netz angeschlossen. Mit dem Verkehrslandeplatz „Flugplatz Anklam, Otto Lilienthal“ besitzt es eine Anbindung an den privaten Luftverkehr. Einen regulären Personenfähverkehr gibt es derzeit nicht.

Das nächste Oberzentrum (Hansestadt Greifswald), das nächste Seebad (Heringsdorf) und die nächste Bundesgrenze (Polen) sind alle ähnlich weit entfernt und mit dem Auto in weniger als einer Stunde zu erreichen.

Strecke (ca.)	Ziel	Modus
23 km	Autobahnauffahrt (BAB 20)	Bundesstraße
37 km	Oberzentrum (Greifswald)	Bundesstraße
45 km	Seebad (Heringsdorf)	Bundes- und Landesstraße
44 km	Grenzübergang (Polen)	Bundesstraße
44 km	Autofähre n. Skandinavien (Swinemünde)	Bundesstraße
34 km	Hbf Hansestadt Greifswald	Bahnschiene
66 km	Hbf Hansestadt Stralsund	Bahnschiene
175 km	Hbf Berlin	Bahnschiene

Abbildung 9: Entfernungstabelle Hansestadt Anklam

Hafennutzung

Der gewerbliche Teil des Anklamer Stadthafens heißt offiziell Binnenhafen Anklam. Es ist ein trimodaler Hafen. Neben der Schifffahrt ist er auch an die Straße und Bahn angeschlossen. Er verfügt über ein eigenes Rangiergleis parallel zur Kaikante. Er ist auf den Warenumschlag spezialisiert erschlossen. Betreiber ist die stadteigene Binnenhafen Anklam GmbH (100 %-iges Tochterunternehmen). Als Hafenbehörde fungiert das Ordnungsamt der Stadt.

An ca. 400 m Kailänge des Südufers legen die Frachtschiffe und Schuten an. Die zwei großen Wirtschaftsgebäude (eine Ölmühle und ein Getreidesilo) sind stillgelegt und entkernt. Damit sind zwei große Segmente an Schiffsumschlagsgütern des Hafens entfallen. Lediglich der örtliche Schrotthändler, der Theo Steil GmbH, nutzt den Hafen noch als Umschlagplatz. Dabei wird ein Freilager genutzt. Der Umschlag findet sowohl auf Schiffe als auch per Bahn und LKW statt.

Durchschnittlich legen ca. 3-6 Leichter pro Monat im Binnenhafen Anklam an. Diese laden ca. 350 t Mischschrott pro Leichter. Der in Anklam verladene Schrott stammt aus der Region und wird hauptsächlich über die Binnenschifffahrt auf der Havel-Oder-Wasserstraße zum Recycling abgeführt.

Ebenso ist die öffentliche Infrastruktur in Form der Gleisanlage regelmäßig in Benutzung. Im Jahr 2021 kamen 19 Züge für den Umschlag von Gleis auf Straße in den Hafen. Dabei wurden insgesamt etwa 35.000 t Splitt/Kalk verladen.³

Im Jahr 2022 haben Frühjahrsstürme für viel Bruchholz in der Region gesorgt. Dieses konnte ebenfalls im Binnenhafen Anklam umgeschlagen werden. So kamen im ersten Halbjahr 2022

³ Quelle: Hafenbehörde Anklam, persönliche Mitteilung (22.06.2022)

etwa 35 Züge für die Rundholzverladung an. Zusätzlich wurden im selben Zeitraum rund 20 Züge mit Splitt im Hafen abgefertigt.

Anklam kann somit als Regionalhafen gewertet werden. Es findet wenig Wertschöpfung direkt vor Ort statt und die Arbeitsintensität ist gering. Aktuell ist eine Einordnung als Lokalfhafen nicht möglich.

4.1.2. Bestandsaufnahme des Hafens

Anklams Häfen liegen sämtlich entlang der Peene. Einige kleine Privathäfen nutzen alte Stiche quer zur Flussrichtung. Der Stadthafen besteht aus den befestigten Flussufern und wird im Osten von der Eisenbahnbrücke sowie im Westen von der Bundesstraßenbrücke begrenzt. Eine weitere Querung bildet die Fußgängerbrücke, welche den ungestörten Übergang von Fußgängern und Radfahrern ermöglicht.

Insgesamt sind etwa 1.000 m des Flussufers mit Kais ausgebaut. Rund 400 m sind exklusiv für den Warenumschlag vorgesehen. Rund 300 m sind öffentlich für Sportboote und die Fahrgastschiffahrt zu benutzen. Sämtliche Boote und Schiffe machen im Stadthafen längsseits fest. Serviceangebote für Gastlieger (z.B. Tankstelle, Landstrom, Frischwasseranschluss, Müllentsorgung) gibt es nicht.

Bestand	Anzahl	Bezeichnung / Art	Größe	Nutzung
Öffentlicher Hafen	1	Binnenhafen Anklam	410 m Kailänge, 2,50 m Tiefgang	Frachtschiffahrt, Warenumschlag
		Stadthafen	305 m Kailänge (ca. 230 m Südufer, ca. 75 m Nordufer), 2,50 m Tiefgang	Ausflugs- & Fahrgastschiffahrt, Sportboote
Industrielle Gebäude	2	Ehemalige Ölmühle	Ca. 910 m ²	Beide entkernt und in privatem Besitz
		Ehemaliges Getreidesilo	Ca. 900 m ²	
Lagerfläche	1	Freilager	10.000 m ²	Schütt- und Stückgut (z.B. Splitt, Schrott, Holz)
Gerät	1	Portaldrehkran	5 t Tragkraft	Technisches Denkmal (2018 stillgelegt)
Hafenbecken	1	Wendebecken	Ca. 6000 m ² Wasserfläche, 2,50 m Tiefgang	Manöverraum für große Schiffe
Brücken	3	Eisenbahnbrücke	Ca. 60 m Länge	Bahn
		Straßenbrücke	Ca. 70 m Länge	PKW, LKW
		Fußgängerbrücke	Ca. 185 m Länge	Fußgänger und Radfahrer

Abbildung 10: Bestand Infrastruktur Hafen Anklam

Am Wendebecken (westlich der Bahnbrücke) hat sich ein Standort für Hausboot-Flöße und Paddler etabliert. Hier ist mit „Abenteuer Flusslandschaft“ ein Touren- und Reiseanbieter

ansässig, der zudem auch geführte Paddeltouren auf dem Fluss anbietet und aktive wassertouristische Netzwerkarbeit betreibt.

Ebenfalls für Paddler sowie für kleinere Motorboote befindet sich am westlichsten Stadtrand jenseits des Stadthafens ein Wasserwanderrastplatz. Hier gibt es Campingwiese, Sliprampe und Parkmöglichkeiten. Sowohl Motor- als auch Paddelboote werden verliehen.

An den Wasserwanderrastplatz anschließend existiert ein Angelvereinshafen. Innerhalb des Stadthafens liegt in einem Stich des Nordufers ein Vereinshafen für Motorboote.

Östlich der Eisenbahnbrücke und damit auch des Stadthafens liegen zwei weitere Vereinshäfen. Die Liegeplätze dort sind besonders für Segelboote interessant. Sie können ohne Brückenpassage über Haff und Bodden seeseitig angefahren werden.

Bestand	Anzahl	Bezeichnung / Art	Größe	Nutzung
Wasserwanderrastplatz	1	WWR Anklam	140 m Kailänge (Querliegeplätze vorhanden)	Sportboote
Vereinshäfen	4	Angelverein	Ca. 360 m Kai	Sportboote
		Motorboot-Club	Ca. 180 m Kai	
		Yachtclub	Ca. 190 m Kai (Querlieger)	
		Seesportclub	Ca. 200 m (inkl. Steganlagen)	

Abbildung 11: Hafenanlagen Hansestadt Anklam

Fördermittel

Seit den 1990er-Jahren wurden Fördermitteln für die Hafenstruktur an Anklam ausgezahlt. Hauptsächlich beteiligt war das bundesdeutsche Förderprogramm Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW).

Diese Förderungen wurden für einen Erhalt und Ausbau als Wirtschaftshafen bewilligt.

Im Jahr 2023 endet die Zweckbindungsfrist dieser Förderungen. Damit einhergehend wird es möglich, die Infrastruktur auch anderweitig zu nutzen.

Pläne

Die auf den Warenumsatz spezialisierte Erschließung des Anklamer Hafens soll nach aktuellen Plänen der Stadtverwaltung teils rückgebaut werden. Zu Gunsten einer gesteigerten Aufenthaltsqualität und öffentlicher Nutzung durch Touristen und Anwohner sollen der industrielle Betrieb hier eingestellt sowie die Gleisanbindung stillgelegt und gegebenenfalls abgebaut werden. Der Portaldrehkran wird als technisches Denkmal erhalten bleiben.

Richtungsweisendes Konzept dieser Hafenumnutzung soll der 2022 beschlossene „Masterplan Peeneufer Nord und Süd“ sein. Darin wird dezidiert eine Transformation zur Tourismusstadt proklamiert. Kerngebiet dieses Wandels sollen die Flussufer werden. Damit steht eine thematische Neuaufteilung des Hafensareals bevor.

Im städtischen „Tourismus- und Kulturkonzept der Hansestadt Anklam“ (2021) wird ebenso eine Entwicklung zur touristischen und Freizeitnutzung des Hafengebiets beworben.

Anders stellt sich der Blick auf den Stadthafen noch im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) von 2015 dar. Darin wird der Binnenhafen Anklam als größter seiner Art in M-V und attraktiv für Warentransporte aus Mittel- und Westeuropa nach Osteuropa und Skandinavien beschrieben. Ebenso wird auf die Chancen der regionalen Anbindung an die Metropole Stettin und ihren Überseehafen hingewiesen.

Im aktuell gültigen Flächennutzungsplan (6. Änderung in 2013) ist das gesamte Südufer des Binnenhafens Anklam weiterhin als Sondergebiet Wirtschaftshafen ausgewiesen. Die Nutzung als Logistikstandort Hafen ist damit weiterhin gegeben.

Plan	Fokus	Jahr
Masterplan Peeneufer Nord- und Süd	Hafen als zentraler Wohn-, Freizeit-, Tourismusort	2022
Tourismus- und Kulturkonzept der Hansestadt Anklam	s.o.	2021
ISEK Anklam	Hafen als Umschlagplatz	2015
FNP Anklam	Binnenhafen Anklam als SO Hafen (Wirtschaft)	2013

Abbildung 12: Rahmenpläne Hansestadt Anklam

4.1.3. Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit

Anklam besitzt viel Raum entlang des Wassers. Der Großteil ist bereits beplant oder in Nutzung.

Die nachfolgenden Karten zeigen den Bestand an Flächen und Bauten, die für den Hafenbetrieb und seine mögliche Entwicklung von hoher Relevanz sind.

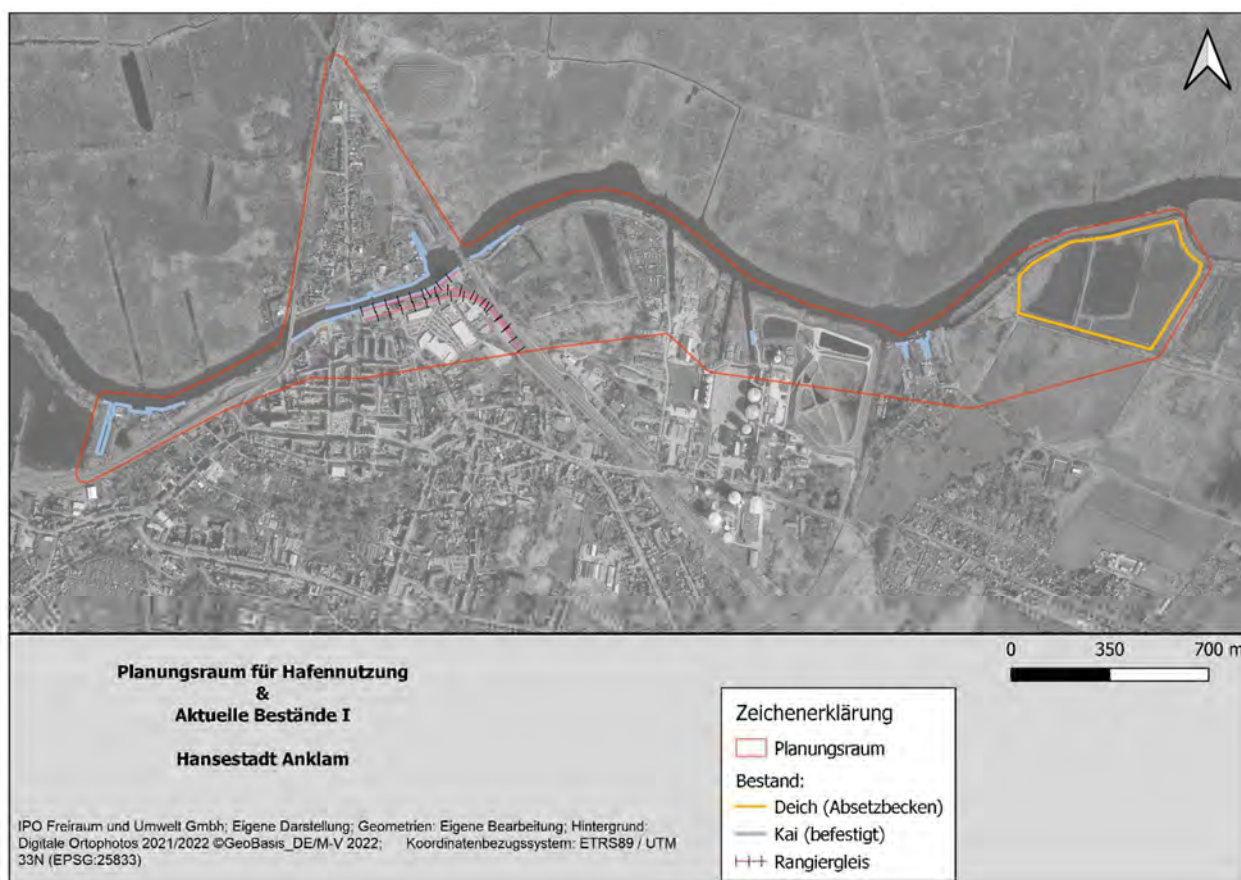


Abbildung 13: Hafen; Bestand I Hansestadt Anklam

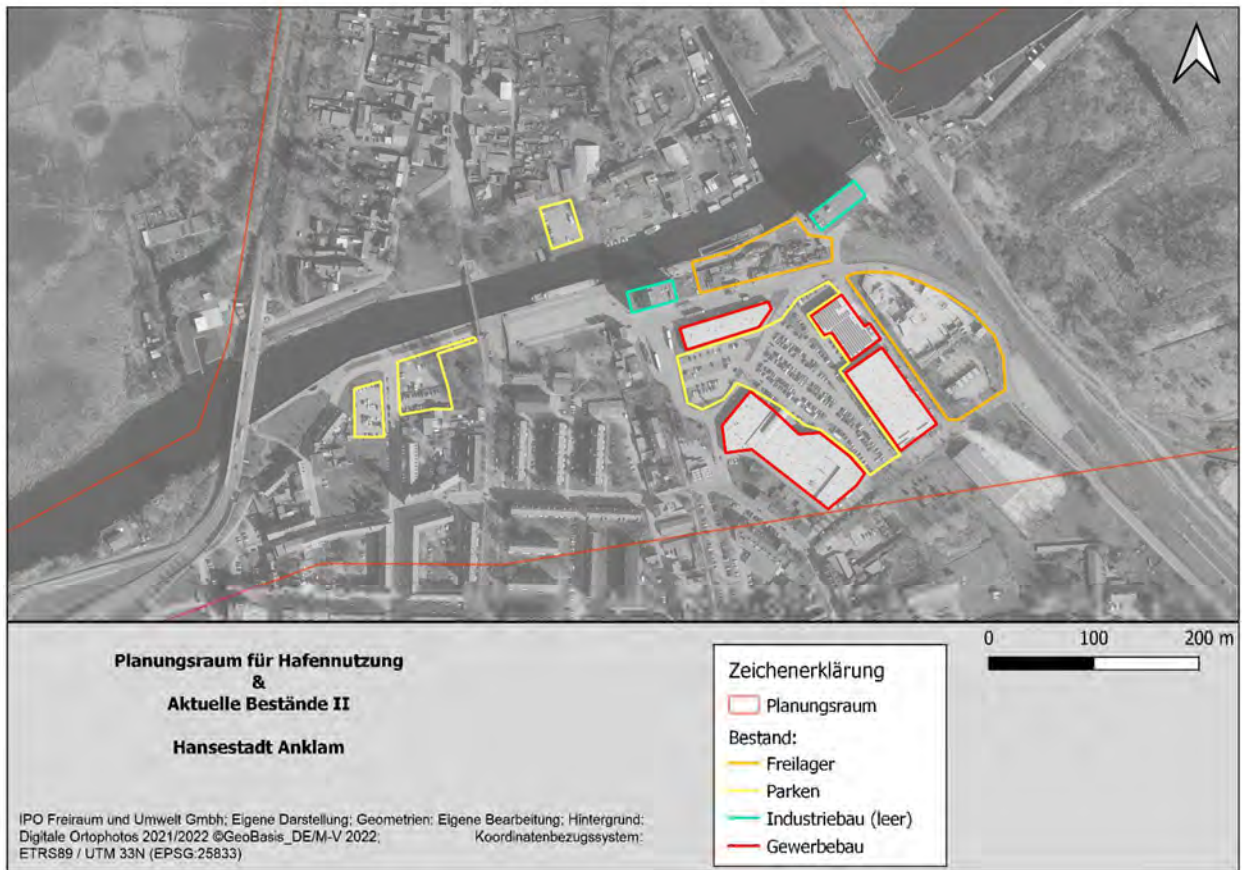


Abbildung 14: Hafen; Bestand II Hansestadt Anklam

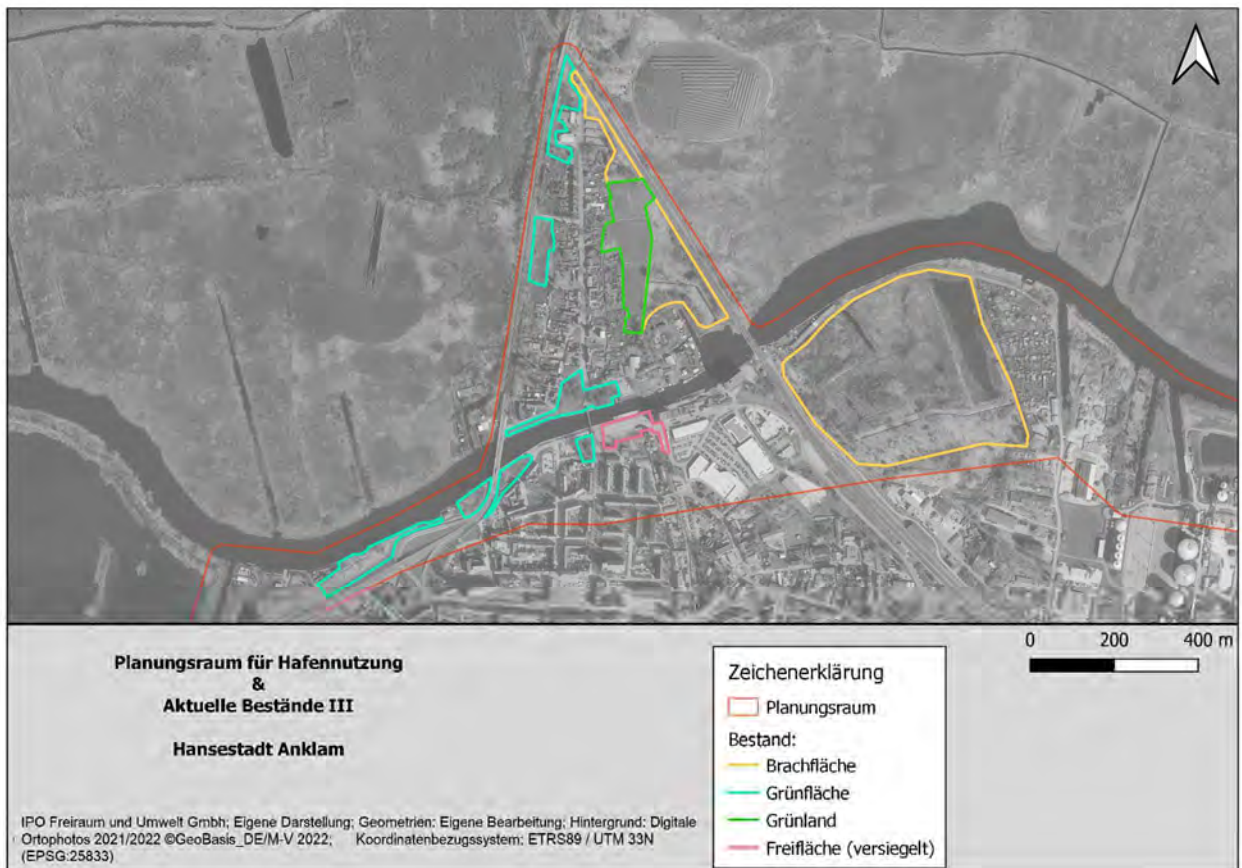


Abbildung 15: Hafen; Bestand III Hansestadt Anklam

4.2. Ladebow (Universitäts- und Hansestadt Greifswald)

4.2.1. Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort

Naturraum

Der Hafen Ladebow liegt an der südwestlichen Küste des Greifswalder Boddens. Westlich zieht sich der Hafen als Industriegebiet bis zum eigentlichen Dorf Ladebow. Direkt südlich des Hafens liegt das Fischerdorf Wieck. Dessen Hafen bildet die Mündung des Flusses Ryck, welcher dort in die Bucht „Dänische Wiek“ entwässert. Fünf Kilometer den Fluss hinauf liegt die Hansestadt Greifswald. Sowohl die Dänische Wiek als auch der Ryck sind Bundeswasserstraße (See).

Über die flache Dänische Wiek (maximal 4 m Wassertiefe) ist der Greifswalder Bodden (maximal 14 m Tiefe) zu erreichen und somit der Anschluss an die Ostsee. Das Ufer rund um den Hafen Ladebow ist flacher Sandstrand. Es steigt landeinwärts vorerst nicht über 2,5 m an. Ausnahmen bilden die Deiche, welche den Ortsteil Wieck, das Industriegebiet Seehafen Ladebow und die Absetzbecken der städtischen Kläranlage schützen.

Der Hafen ist landseitig rundum von Industriegebiet umschlossen. Daran schließen Kleingartenanlagen an. Richtung Westen folgen anschließend Acker, nordwestlich das Ladebower Moor und südwestlich die temporär überspülten Flussniederungen des Ryck.

An Schutzgebieten in der Umgebung gibt es auf Wasserseite das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiet DE 1747-301) „Greifswalder Bodden, Teile des Strelasundes und Nordspitze Usedom“ und das Europäische Vogelschutzgebiet 1747-402 (SPA 34) „Greifswalder Bodden und südlicher Strelasund“. Diese befinden sich über 300 m entfernt vom Hafen. Somit kann im aktuellen Betrieb aufgrund der Regelfallvermutung davon ausgegangen werden, dass sie nicht beeinträchtigt werden. Bei eventuellen seeseitigen Ausbauten wäre dies erneut zu prüfen. Zudem ist der gesamte Greifswalder Bodden ein gesetzlich geschütztes Biotop.

Demografie

Die Stadtgeschichte Greifswalds reicht bis ins 11. Jahrhundert zurück. Bis zur Deutschen Einheit war sie Wohnstandort für Arbeitende des Kernkraftwerks Lubmin. Mit dessen Stilllegung und den Abwanderungen der Nachwendejahre nahm die Bevölkerung um über 10.000 Personen ab. Einhergehend mit der Etablierung als Universitätsstadt mit großen Universitätsklinikum drehte sich dieser Trend spätestens in den 2010er-Jahren wieder um. Diese Dynamik passt auch ins Bild der bundesweiten Verstädterung. Greifswald als Oberzentrum bildet ein regionales Zentrum in Wirtschaft, Verwaltung, Gesundheitsfürsorge und Kultur. Dies wirkt sich auch als Zugkraft für Zuzug aus dem vorpommerschen Umland aus. Heute liegt die Bevölkerungszahl bei rund 60.000 Menschen.

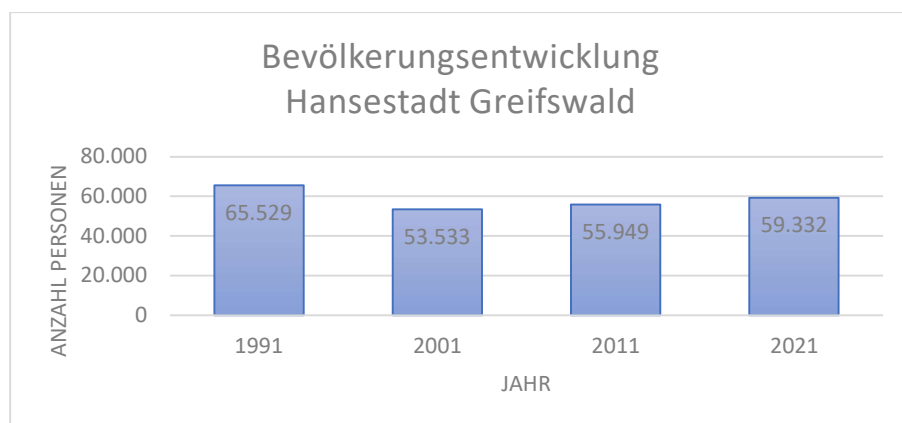


Abbildung 16: Bevölkerungsentwicklung Universitäts- und Hansestadt Greifswald

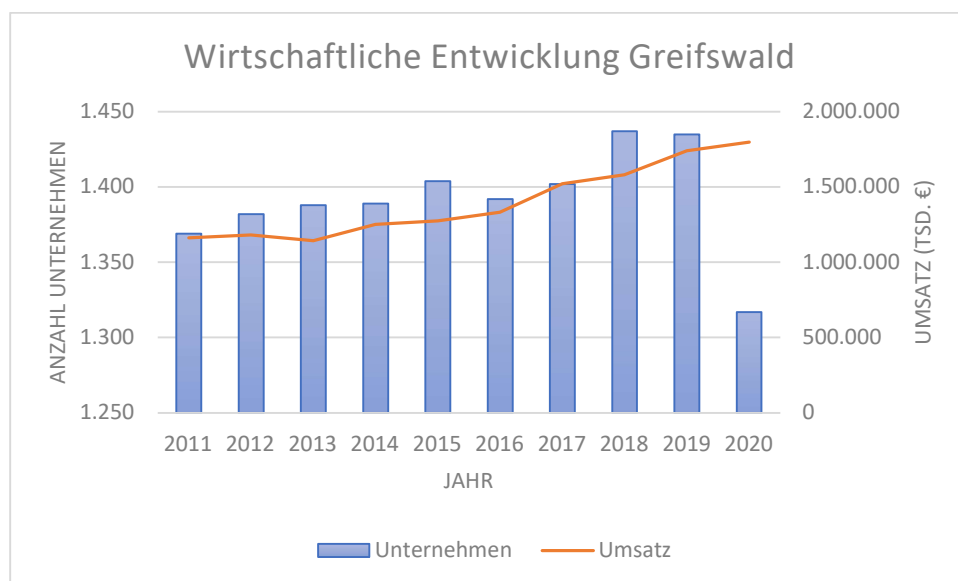
In den hafennahen Stadtteilen Ladebow und Wieck wohnen Stand 2020 etwa 816 und 474 Menschen.

Wirtschaft

Als Hansestadt war Greifswald lange in Politik und Wirtschaft auf den Seehandel ausgerichtet. Heute sind die Universität und mit ihr das Universitätsklinikum die größten Arbeitgeber der Stadt. Mit der HanseYachts AG beherbergt sie eines der führenden europäischen Yachtbauunternehmen. Auch der Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftszweig.

Insgesamt sind aktuell 1.317 Unternehmen in Greifswald gemeldet (Stand 2020)⁴. Im Zehnjahresvergleich blieben die Zahlen recht stabil und schwankten zwischen 1.440 und 1.317 angemeldeten Unternehmen. Der sichtbare Abwärtssprung in 2020 könnte mit dem Beginn der Corona-Pandemie zusammenhängen. Er hat sich nicht sichtbar auf den Gesamtumsatz ausgewirkt. Das deutet darauf hin, dass die Abnahme verhältnismäßig kleine Unternehmungen betraf.

Den größten Umsatz generiert derzeit das Pharmaunternehmen CHEPLAPHARM Arzneimittel GmbH, mit über eine Milliarde Euro Umsatz pro Jahr.



* Die Y-Achsenwerte sind auf Unternehmensseite beschnitten. Da nicht die Gesamtzahl optisch dargestellt wird, zeigt das Verhältnis der Balkengröße somit keine relativen Verhältnisse zwischen den Jahren.

Abbildung 17: Wirtschaftliche Entwicklung Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Der Dienstleistungssektor stellt den größten Teil der lokalen Wirtschaft.

Größere Industrieunternehmen in der Stadt sind beispielsweise die Bootsbauunternehmen HanseYachts AG und YYACHTS/Michael Schmidt Yachtbau GmbH, die Cziotec Industrie-, Umform- und Werkzeugbautechnik GmbH oder die SBTW Sonderbetonteilwerk GmbH & Co. KG Greifswald. Die YYACHTS / Michael Schmidt Yachtbau GmbH ist in Ladebow, direkt neben dem Seehafen angesiedelt.

⁴ IHK Neubrandenburg für das östliche Mecklenburg-Vorpommern (pers. Mitteilung, 16.12.2022)

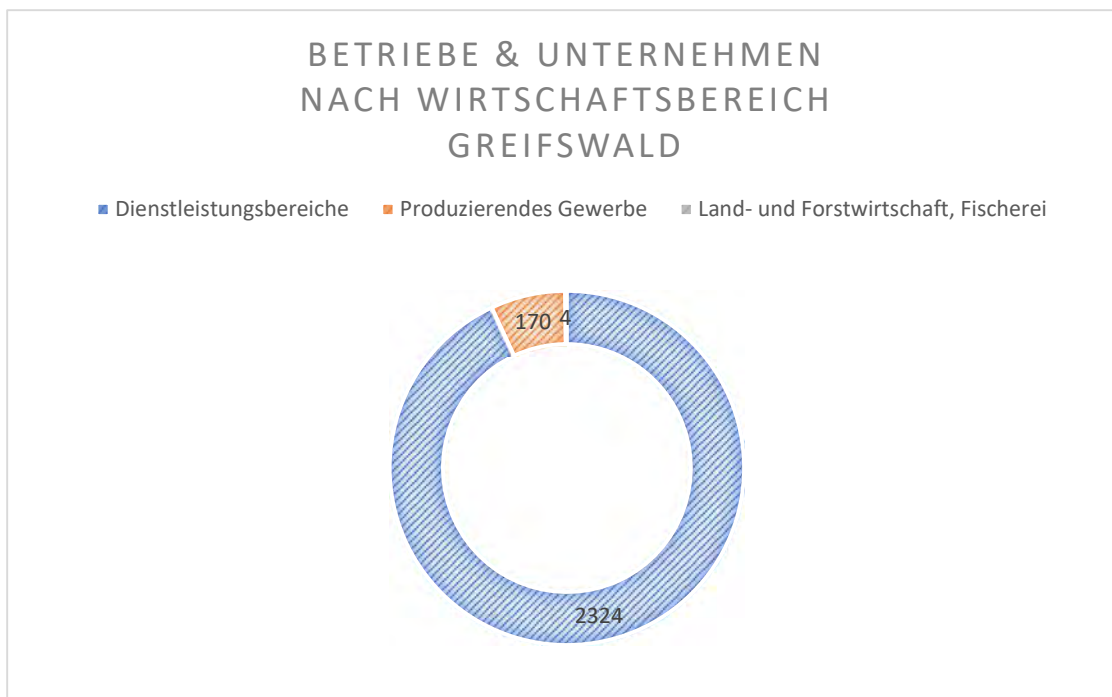
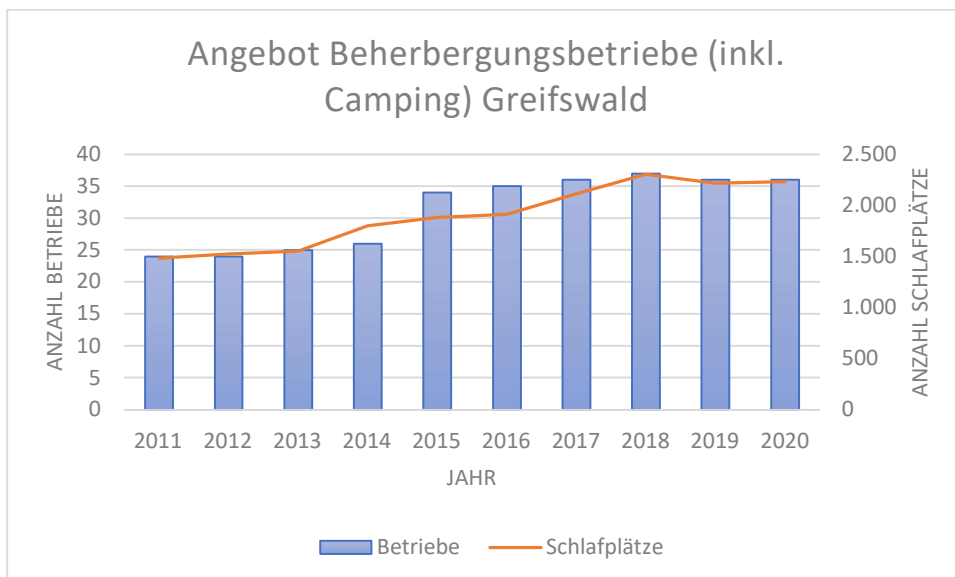


Abbildung 18. Betriebe Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Tourismus

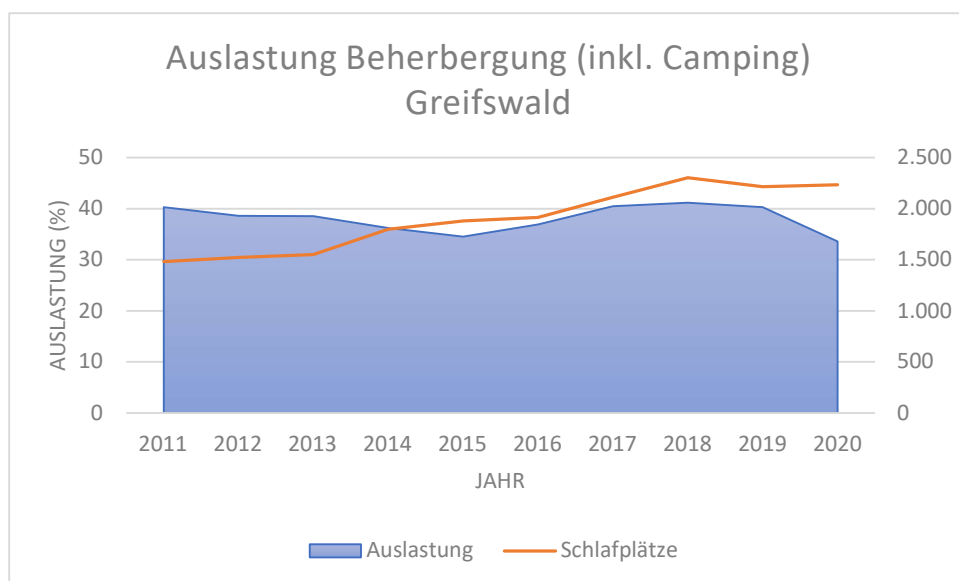
Greifswald ist als maritime Stadt mit großen Kirchen und Stadthäusern der Backsteingotik und dem Museumshafen schon lange ein Hotspot des Tourismus in Vorpommern. Das Kulturangebot und die Erreichbarkeit machen die Stadt auch für Tagestourismus beim Strandurlaub auf einer der Inseln Usedom und Rügen attraktiv.



*Schlafplätze werden als Jahresdurchschnitt angegeben (im Sommerhalbjahr ist das Angebot erhöht).

Abbildung 19: Beherbergungsbetriebe Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Trotz des weniger wetterabhängigen Kulturangebots merkt auch die Hansestadt Greifswald eine starke Saisonalität in den Besucherzahlen. Die Hauptsaison liegt im Sommer. Währenddessen kann die Auslastung auch über 60 % sein. In der Gesamtjahresbilanz schafft Greifswald es lediglich auf Quoten von 30-40 Prozent.



*Schlafplätze und Auslastung werden als Jahresdurchschnitt angegeben (im Sommerhalbjahr sind Angebot und Nachfrage erhöht).

Abbildung 20: Auslastung Beherbergung Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Rund 61.500 Übernachtungstouristen empfängt die Hansestadt Greifswald aktuell pro Jahr. Der Tagestourismus liegt laut Tourismuskonzept der Hansestadt Greifswald bei einem Volumen von ca. 2,8 Millionen Aufenthaltstagen.

Neben dem Pommerschen Landesmuseum, dem Theater Greifswald und der Theaterwerft ist das Kulturangebot der Stadt eher eventbasiert. Jährlich wiederkehrend finden Veranstaltungsreihen statt, wie etwa die Konzertreihe „Bachtage“, „Nordischer Klang“, oder die „Eldenaer Jazz Evenings“.

Im Stadtmarketing nimmt der Künstler Caspar David Friedrich einen wichtigen Platz ein. Als berühmtester Sohn der Stadt ist er ein starkes Symbol.

Im Hafen Wieck gibt es eine Segelschule und einen Padelboot-Verleih. Ansonsten findet der touristische Wassersport eher selbstorganisiert statt, durch Chartersegler, Kitesurfer und Strandurlaub. Mit dem Stadtstrand Eldena gibt es einen Badestrand direkt südlich zum Hafen Wieck.

Es gibt aktuell 28 Beherbergungsbetriebe in der Hansestadt Greifswald. Darunter fällt ein Caravanstellplatz am Stadthafen und ein Campingplatz an der Dänischen Wieck. 147 Gastronomiebetriebe sind in Greifswald bei der IHK gemeldet. Das Angebot an Einzelhandel ist im Vergleich mit den anderen hier betrachteten Städten der erweiterten Peeneregion groß.

Die städtischen Sehenswürdigkeiten sind ein Museumshafen mit vielen historischen Booten und Schiffen, ein Botanischer Garten und ein Arboretum, Kirchen der nordischen Backsteingotik, die historische Altstadt und das historische Fischerdorf Wieck mitsamt der Holzklappbrücke sowie die Klosterruine in Eldena.

Im näheren Umfeld finden sich als touristisch interessante Orte: das Schloss Ludwigsburg (15 km), das Barockschloss zu Griebenow (10 km) und die Gristower Dorfkirche (13 km).

Greifswald ist an den Ostseeküstenradweg angeschlossen. Eine bessere Radroutenanbindung nach Süden in Richtung Peenetal ist in Planung.



Abbildung 21: Radroutennetz um Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Städtebau

Greifswald selbst zeichnet sich durch eine Altstadt mit hanseatischen Stadthäusern und geistlichen wie städtischen Repräsentationsbauten der norddeutschen Backsteingotik aus.

Der an den Hafenbereich angrenzende Stadtteil Ladebow ist ein reiner Wohnort. Er besteht zur Hälfte aus der ehemaligen Flugplatzsiedlung mit 30er-Jahre Mehrfamilienhäusern. Zur anderen Hälfte sind im neuen Jahrtausend Neubaugebiete mit größtenteils Ein- bis Zweifamilienhäusern und Gartengrundstücken entstanden. Des Weiteren gibt es vier große Kleingartenkolonien.

Das angrenzende Fischerdorf Wieck weist einen intakten historischen Bestand an reetgedeckten Häusern auf. Seit 2017 trennt ein Deich Ufer und Straßen des alten Fischerdorfs. Der Hafen Wieck ist modern ausgebaut und verfügt seit 2016 über ein Sperrwerk zum Hochwasserschutz.

Die Leerstandsquote an Wohneinheiten in Ladebow und Wieck liegt bei unter 10 %. Wieck ist auch durch viele Beherbergungsbetriebe gekennzeichnet. Eine Nahversorgung in Ladebow und Nähe des Industriehafens ist nicht gegeben. Die nächsten Einkaufsmöglichkeiten befinden sich im Ortsteil Eldena auf der südlichen Ryckseite.

Städtische Infrastruktur

Greifswald ist über Bundesstraßen an die nahe Bundesautobahn BAB 20 angeschlossen. Über den Hauptbahnhof sind auf der Schiene Richtung Nord und Süd ICE- und Regionalbahn-Verbindungen gegeben. Eine Schienenverbindung zum Hafen Ladebow verläuft nördlich des Ryck. Diese wird weitgehend gewerblich genutzt, nur in Ausnahmefällen findet hier Personentransfer statt.

Auch die Inseln Usedom und Rügen sind über die Schiene und Bundesstraßen erreichbar. Ein direkter Fährverkehr besteht nicht mehr. Vom Stadthafen und Hafen Wieck ist eine Ausflugsfahrt mit wetterabhängiger Ausstiegsmöglichkeit in Ludwigsburg (Festland, gegenüberliegendes Ufer der Dänischen Wiek) gegeben.

Strecke (ca.)	Ziel	Modus
9 km	Autobahnauffahrt (BAB 20)	Bundesstraße
30 km	Oberzentrum (Stralsund)	Bundesstraße
15 km	Seebad (Lubmin)	Bundes- und Landesstraße
65 km	Grenzübergang (Polen)	Bundesstraße
68 km	Autofähre n. Skandinavien (Swinemünde)	Bundesstraße
31 km	Hbf Hansestadt Stralsund	Bahnschiene
206 km	Hbf Berlin	Bahnschiene

Abbildung 22: Entfernungen Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Innerstädtischen öffentlichen Personennahverkehr gibt es in Form von drei Buslinien.

Greifswald stellt mit seinem Krankenhaus, den niedergelassenen Ärzten und Gesundheitszentren den zentralen Schwerpunkt der Gesundheitsversorgung Vorpommerns dar. Allein die Universitätsmedizin Greifswald behandelt an den 21 Fachkliniken ca. 180.000 Patienten pro Jahr und verfügt über 919 Betten und 37 Plätze in 3 Tageskliniken.

Hafennutzung

Der Seehafen Ladebow wird durch die Hafen- und Lagergesellschaft Greifswald mbH (HLG) betrieben. Eigentümer ist die Stadt Greifswald. Die HLG organisiert den kompletten Hafenservice, nimmt für die Stadt Greifswald die Liegegebühren der Schiffe ein und organisiert Ladungskontrolle, Spedition, Stauerei und Umschlag.

Weitere hafenabhängige Unternehmen vor Ort sind die Weser Petrol Seehafentanklager GmbH & Co KG, die DS Mineralöl GmbH und MiBau Baustoffhandel GmbH.

Die umgeschlagenen Güterarten sind Schüttgüter wie Düngemittel und Bauzuschlagstoffe, Stückgüter wie Metalle und Holz sowie Mineralöle als Flüssiggüter.

Im Jahr 2022 wurden im ersten Halbjahr 226.912 t im Seehafen Ladebow umgeschlagen. Davon entfielen 122.432 t auf die HLG, 68.768 t auf Mibau und 35.712 t auf Weser Petrol. Im Gesamtumschlag ist damit bereits der Vorjahreswert übertroffen (s.u.).

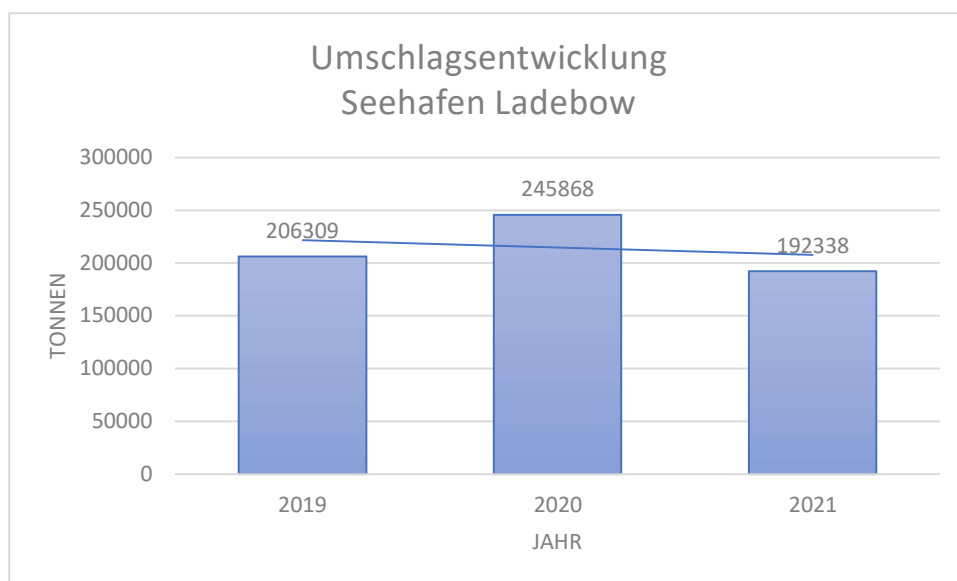


Abbildung 23: Hafenumschlag Seehafen Ladebow

Der Umschlag blieb die letzten Jahre recht stabil. Um die Jahrtausendwende lag dieser Wert noch um einiges höher. Damals wurden über 500.000 t pro Jahr im Hafen Ladebow umgeschlagen. Bereits ab 2004 war die Jahresumschlagsgröße in Tonnen jedoch um die Hälfte und damit aufs Niveau der letzten drei Jahre von um die 250.000 t gesunken. Die Kapazitäten des Hafens sind damit offensichtlich derzeit nicht ausgeschöpft.

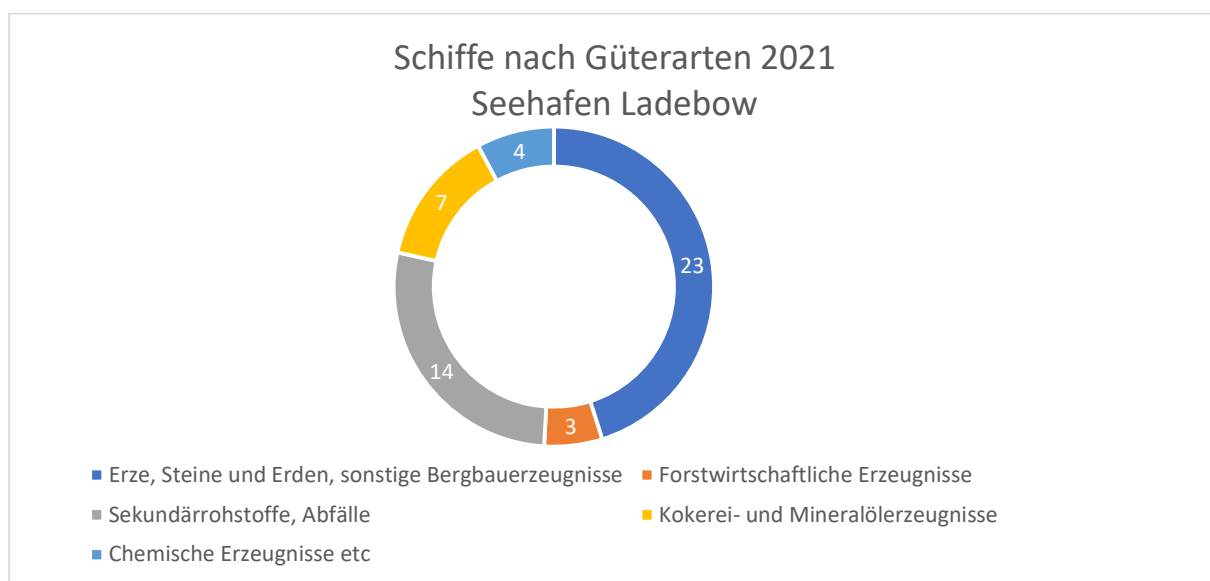


Abbildung 24: Schiffe nach Güterarten Seehafen Ladebow

Die Umschläge an Bauzugschlagstoffen (vor allem Steine, Sand und Kies) dominierten das umgeschlagene Güterspektrum 2021 im Hafen Ladebow. Sekundärrohstoffe und Mineralölzeugnisse kamen an zweiter und dritter Stelle.

Die wichtigsten Umschlagsgüter kamen also nicht aus dem Gefahrgutbereich, mit dem sich Ladebow unter Vorpommerns Häfen auszeichnet. Die Güterarten, die auch in Wolgast, Lubmin und Anklam verladen werden, sind sichtbar auch in Ladebow die wichtigsten.

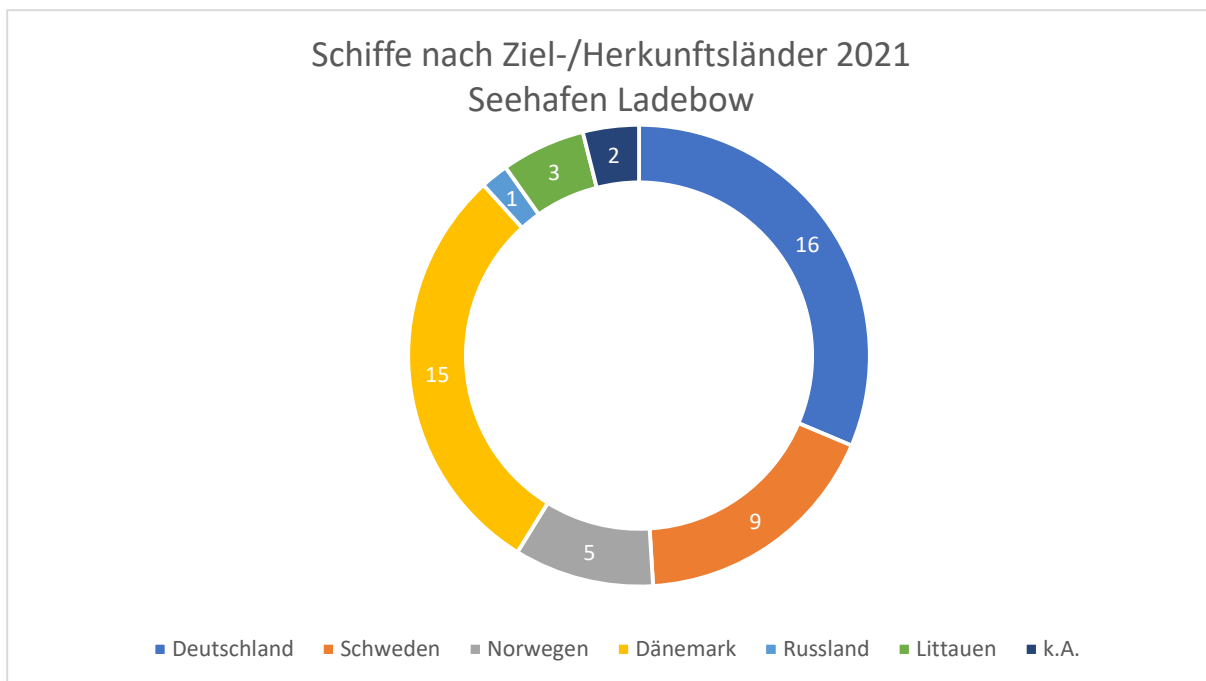


Abbildung 25: Ziel-/ Herkunftsländer Schiffe Seehafen Ladebow

Die wichtigsten Ziel- und Herkunftsländer der 2021 in Ladebow abgefertigten Schiffe waren Deutschland und Dänemark. Zusammen mit schwedischen und norwegischen Häfen war somit Skandinavien die bedeutendste Handelsregion für den Hafen Ladebow.

Ladebow muss als Regionalhafen gewertet werden. Es findet wenig Wertschöpfung direkt vor Ort statt. Es dominiert reiner Umschlag und die Arbeitsintensität ist dementsprechend eher gering. Somit ist aktuell eine volle Einordnung als Lokalhafen nicht möglich.

4.2.2. Bestandsaufnahme des Hafens

Der Hafen Ladebow zeichnet sich als einziger für Gefahrgüter und Flüssiggüter zugelassener Hafen östlich von Rostock aus. Es gibt ein Tanklager im hafenangrenzenden Industriegebiet, das über Schiffe befüllt wird. Dieses Tanklager hat ca. 37.000 m³ Fassungsvermögen.

Auf ca. 420 m Kailänge stehen im Hafen Ladebow fünf Liegeplätze mit 6,10 m Tiefgang zur Verfügung. 280 m Kai gehören zum öffentlichen Teil des Hafens. 140 m Kai bietet der gesonderte Tankanleger im Süden des Hafens. Dieser ist als Fingerpier angelegt. An dessen Südseite befindet sich ein privater Steg für Sportboote.

Der Hafen Ladebow verfügt seit 2014 wieder über einen Bahnanschluss.

Bestand	Anzahl	Bezeichnung / Art	Größe (ca.)	Nutzung
Umschlagshafen	2	Seehafen Ladebow	280 m Kailänge, 6,10 m Tiefgang	Frachtschiffahrt, Warenumsschlag
		Tankanleger Ladebow	140 m Kailänge, 6,10 m Tiefgang	Mineralölumschlag
Industrielle Gebäude	5	Industriehalle HLG	3331 m ²	k.A.
		Industriehallen/-bauten Mibau	1.772 m ²	
Lagerfläche	1	Freilager	25.000 m ²	Schütt- und Stückgut (z.B. Splitt, Holz)
Gerät	1	Portaldrehkran	16 t Tragkraft, 300 t/Stunde	Umschlag
	k.A.	Mobiles Umschlagsgerät	Insgesamt 200 t/Stunde	
Hafenbecken	1	Wendebecken	84.000 m ² Wasserfläche, 6,5 m Tiefgang	Manöverraum für große Schiffe
Tanklager	1	Tanklager	6 Tanks, 37.000 m ³	Lagerung Treibstoff / Mineralöle
Spülfeld	1	Spülfeld	43.000 m ³	Sedimentabtrocknung Hafenausbaggerung

Abbildung 26: Infrastruktur im Hafen Ladebow

Im nahegelegenen Hafen Wieck (Bereich seeseitig vor der Klappbrücke) existieren Liegeplätze für Sportboote und die Fahrgastschiffahrt. Rund 53 Flusskreuzfahrtschiffe legten im Jahr 2021 dort an. Für Sportboote existieren 150 Liegeplätze, die von Vereinen und der Stadt gestellt werden. Diese Liegeplätze sind Dauerliegern vorbehalten und werden nur bei Abwesenheit für Gäste freigegeben. Sie brachten es auf 940 Gastlieger in 2021.

Weitere Liegeplätze gibt es jenseits der Klappbrücke entlang des Ryck bis in den Greifswalder Stadthafen hinein. Die Klappbrücke ist im geschlossenen Zustand für alle Boote (außer Paddler und sehr flache, wenig seegängige Motor-/Ruderboote) ein unpassierbares Hindernis. Sie hat stündliche Öffnungszeiten in der Sommersaison. Gut 13.500 Schiffspassagen werden jährlich an der Klappbrücke gezählt.

Bestand	Anzahl	Bezeichnung / Art	Größe (ca.)	Nutzung
Schiffsanleger	1	Nordufer, seeseitig vorm Sperrwerk	190 m Kailänge	Flusskreuzfahrer
Sportbootanleger	4	Stadt Greifswald	46 Liegeplätze	Sportboote (Segel- und Motorboote)
		Anglerverein	10 LP	
		Akademischer Seglerverein	27 LP	
		Greifswalder Yachtclub	30 LP	
		Yachtclub Wieck	37 LP	

Abbildung 27: Anlegemöglichkeiten im Hafen Ladebow

Fördermittel

Seit den 1990er-Jahren wurden Mittel des bundesdeutschen Förderprogramms Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) für die Hafenstruktur im Seehafen Ladebow ausgezahlt.

Im Jahr 2030 endet die Zweckbindungsfrist für den Tankanleger für Flüssiggüter.

2024 endet die Zweckbindungsfrist der Förderungen zum Ausbau als Wirtschaftshafen. Die Zuwendung diene dem Zweck, durch den Auf- und Ausbau des Hafens Ladebow die Verkehrsverbindung auf dem Wasserweg grundlegend zu verbessern und gleichzeitig einen Anreiz für die Ansiedlung hafentypischer Unternehmen zu geben.

Die Zweckbindungsfristen der für die Erneuerung der Kaimauer bewilligten Fördermittel ist bereits 2018 ausgelaufen.

Pläne

Rund um den Seehafen Ladebow, soll nach den Plänen der Stadtverwaltung das Gewerbegebiet gestärkt und der industrielle Betrieb erhalten werden. Seit der Ansiedlung des Yachtbau-Unternehmens YYACHTS/Michael Schmidt Yachtbau GmbH sind nur noch kleine Teilflächen für Neuansiedlungen frei. Im Anschluss nach Westen gibt es auf dem Silberberg eine strategische Reservefläche. Diese 33,5 Hektar hält die Stadt für einen möglichen Ausbau des Gewerbegebiets in der Zukunft vor.

Im Flächennutzungsplan (2015) und dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (2017) der Hansestadt Greifswald ist die gewerbliche-industrielle Nutzung des Hafens Ladebow vorgesehen. Im dazugehörigen Bebauungsplan Nr. 14 (2021) ist festgehalten, dass eine Erweiterung südlich des Seehafens durch einen separaten Sportboothafen möglich bleiben soll. Im Masterplan „Stadtteile an der Küste“ (2019) wird die Vision eines dual genutzten Hafenumfelds in Ladebow entworfen. In Verbindung mit dem gewünschten Sportboothafen-Neubau soll demnach auch maritim-touristische Wirtschaft angesiedelt werden.

Das städtische Tourismuskonzept Greifswalds (2016) sieht ebenfalls einen Ausbau der touristischen Infrastruktur in Ladebow und Wieck vor.

Plan	Fokus	Jahr
Masterplan „Stadtteile an der Küste“	Hafenaffine und maritim-touristische Wirtschaft in Ladebow, Erweiterung durch Sportboothafen	2019
B-Plan Nr. 14	Ansiedlung hafenumschlagsaffinem Gewerbe, Erweiterung durch Sportboothafen als Option offenhalten	2021
ISEK Greifswald	Vitalisierung des Gewerbe-, Sondergebiets Seehafen Ladebow mit Ziel dauerhafter Nutzung und Sicherung der gewerblichen Hafenfunktion	2017
FNP Greifswald	-Seehafen Ladebow als Sonderbaufläche/Gewerbliche Baufläche -Strategische Reservefläche im Hinterland des Hafengewerbegebiets freigehalten	2015
Tourismuskonzeption Greifswald und Region	Ausbau touristischer Infrastruktur	2016

Abbildung 28: Rahmenpläne Universitäts- und Hansestadt Greifswald

4.2.3. Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit

Im Folgenden werden die bestehenden Flächen, Bauten und Anlagen innerhalb des Planungsraums dargestellt, die für die Weiterentwicklung des Hafenstandorts Ladebow relevant sein könnten:

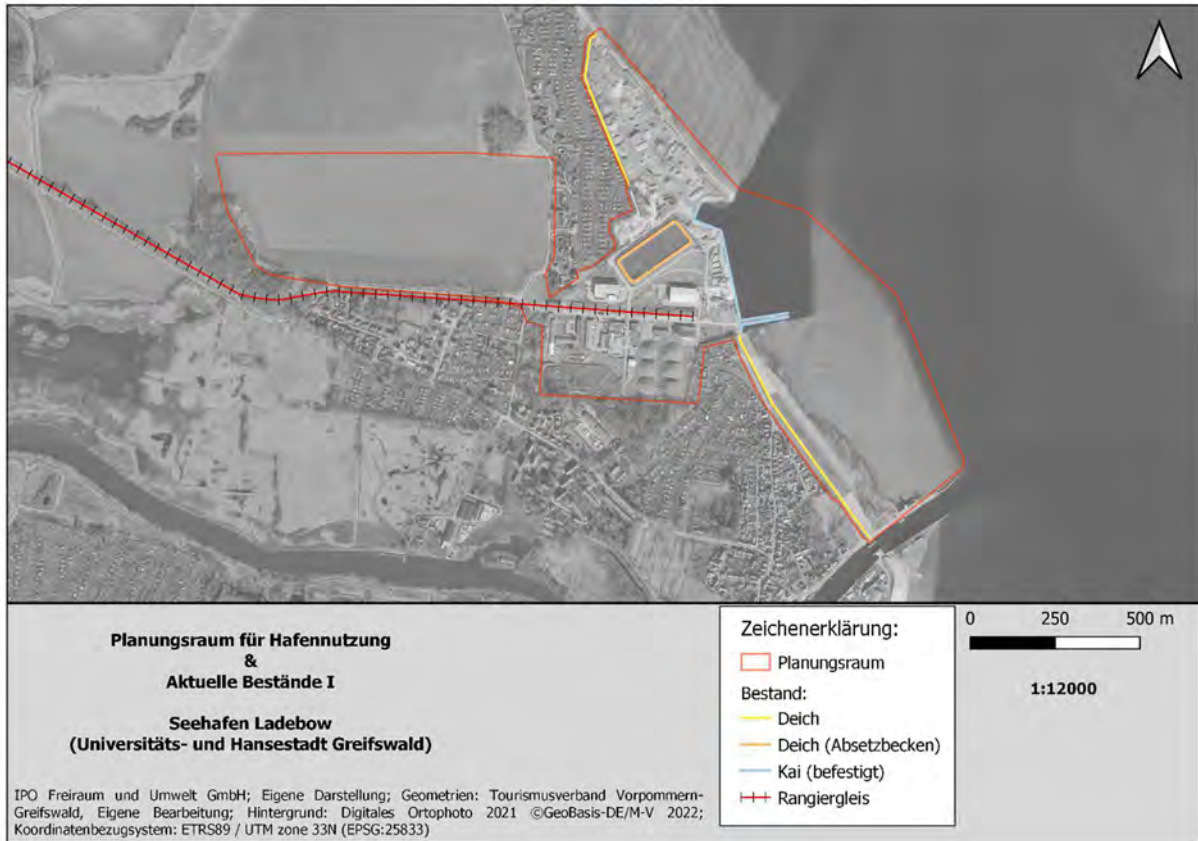


Abbildung 29: Hafen Bestand I Universitäts- und Hansestadt Greifswald

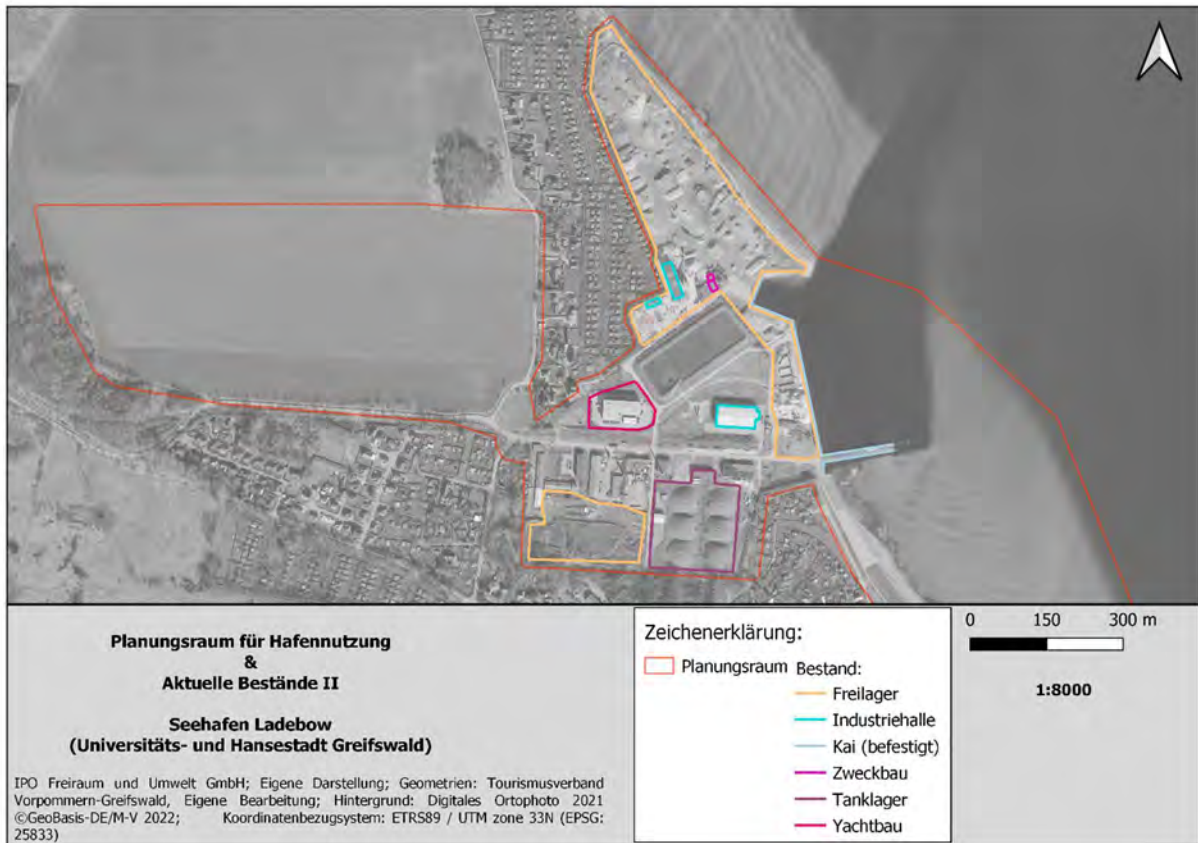


Abbildung 30: Hafen Bestand II Universitäts- und Hansestadt Greifswald

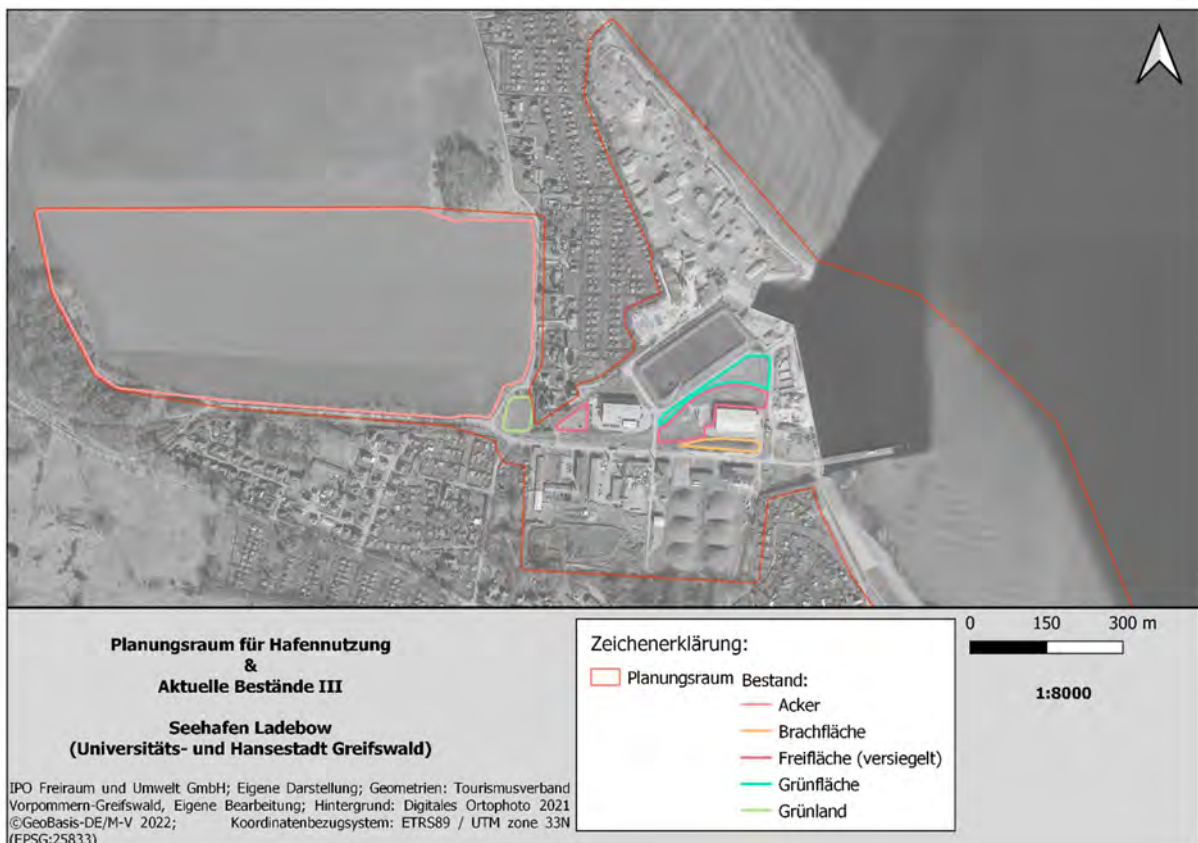


Abbildung 31: Hafen Bestand III Universitäts- und Hansestadt Greifswald

4.3. Vierow (Gemeinde Brünzow)

4.3.1. Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort

Naturraum

Der Hafen Vierow liegt mittig am Südufer des Greifswalder Boddens. In westlicher und östlicher Richtung ziehen sich für die Region seltene Blocksteinstrände. Diese sind durchschnittlich ca. 15 m breit. Landseitig werden sie von ca. 3-5 m hohen Abbruchkanten der Geschiebemergelkliffs begrenzt. Angrenzend zieht sich eine dünn besiedelte Ackerlandschaft auf 5 bis über 20 m Höhe NHN inlands bis zum Ziesetal im Süden.

Das Sediment des Sublitorals der anliegenden Boddenküste ist ein Mix aus groben Granitblöcken, Kies, Schlick und hauptsächlich Sand. Durch Kliffabbrüche und Strömungsverfrachtung ist es eine ostseetypische aktive Ausgleichsküste. Die vorherrschend westlichen Winde verfrachten den Sand mehrheitlich in Richtung Boddenrandschwelle, Peenestrom-Mündung und Usedom. Aus der Dänischen Wiek vor Greifswald wird gleichfalls Sediment herangespült. Für den Hafen Vierow selbst ist die Sedimentation sehr gering.

Das Gelände des Hafens Vierow grenzt seeseitig an das Natura-2000-Gebiet „Greifswalder Bodden, Teile des Strelasundes und Nordspitze Usedom“. Der Wasserbereich um die Fingerpier in einer Breite von knapp 600 m und einer Länge von gut 500 m nördlich des Pierkopfs ist aus diesem Gebiet ausgenommen. Gleichzeitig ist der gesamte Bodden als „Küstenbiotop“ und die angrenzenden Uferzonen als „marine Block und Steingründe“ gesetzlich geschützt. Auch die Geschiebemergelkliffs stehen unter Naturschutz. Landseitig liegt weitestgehend bewirtschaftetes Ackerland am Hafengelände an.

Demografie

Die Gemeinde Brünzow umfasst neben dem gleichnamigen Dorf fünf weitere Ortsteile. Seit den frühen neunziger Jahren ist die Bevölkerungszahl relativ konstant geblieben. Dies steht entgegen dem allgemeinen Trend der ländlichen Gemeinden der Region. Die Zahl schwankt in Zehnjahresvergleich zwischen 600 und 700 Einwohnenden. Anfang der 2000er gab es einen Gipfel mit 740 Menschen in der Gemeinde.

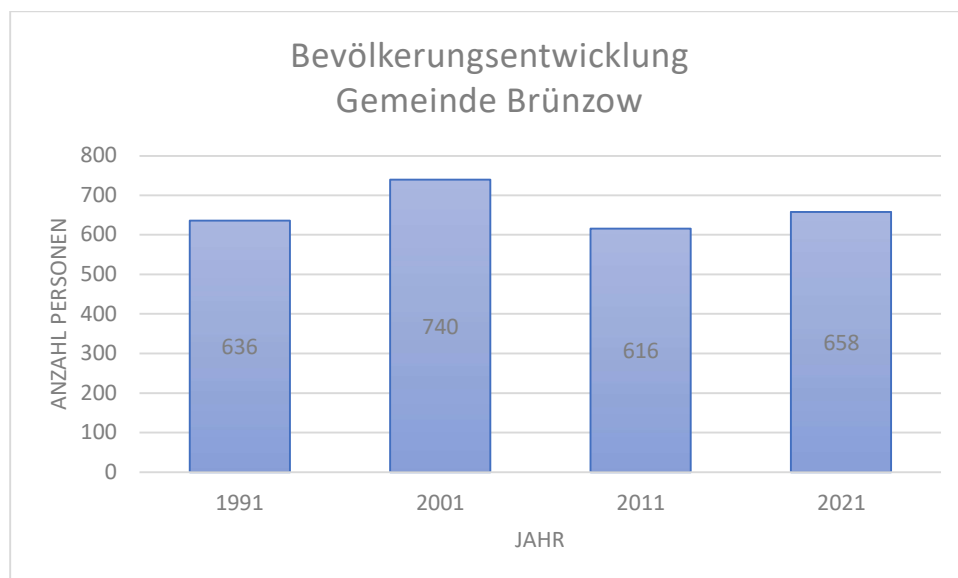
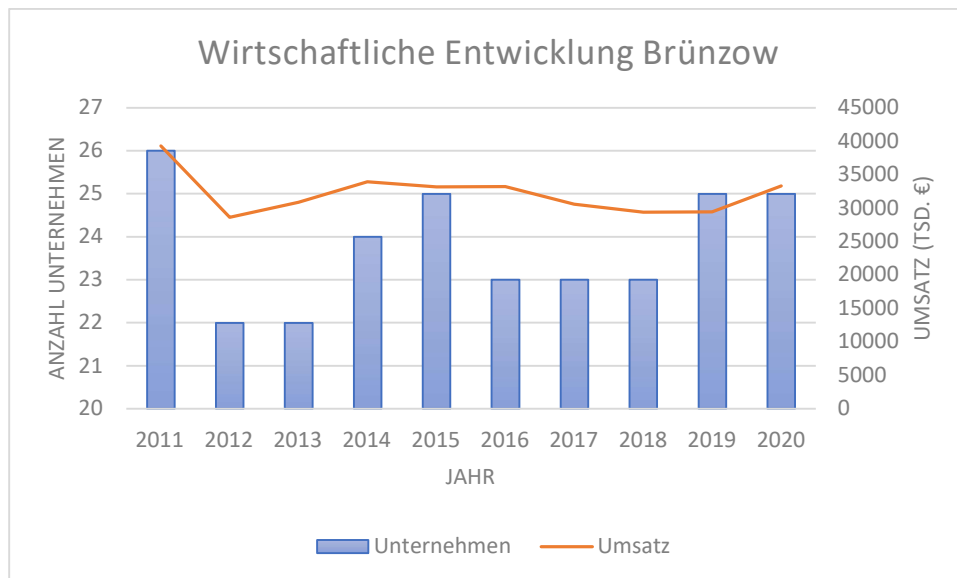


Abbildung 32: Bevölkerungsentwicklung Gemeinde Brünzow

Wirtschaft

Mit Stand 2020 sind 25 Unternehmen in der Gemeinde Brünzow gemeldet. Sowohl Unternehmensanzahl als auch Umsätze blieben innerhalb der letzten zehn Jahre relativ konstant. Das erste Jahr der Corona-Pandemie hatte demnach keine messbar negative Auswirkung auf die Gewerbetreibenden in Brünzow.



* Die Y-Achsenwerte sind auf Unternehmensseite beschnitten. Da nicht die Gesamtzahl optisch dargestellt wird, zeigt das Verhältnis der Balkengröße somit keine relativen Verhältnisse zwischen den Jahren.

Abbildung 33: Wirtschaftsentwicklung Gemeinde Brünzow

Rund 63 % der Betriebe und Unternehmen in Brünzow sind in der Dienstleistung tätig. Der Rest entfällt auf den Produktionssektor. Im Beherbergungs- und Gastronomiesektor sind keine Betriebe oder Unternehmen innerhalb der Gemeinde gemeldet. Damit könnte sich auch erklären lassen, warum das erste Pandemie-Jahr (2020) weder als Umsatzeinbruch noch als Unternehmensrückgang in der Statistik sichtbar wird.

Das größte Betriebsgelände in der Gemeinde Brünzow ist der Hafen Vierow. Hier werden hauptsächlich Masse- und Stückgüter zwischen Zug, LKW und Schiff verladen. Neben der Betreiberfirma Hafen Vierow GmbH sind dort die VIELA Export GmbH und die Schiffsmaklerei SAS Baltic Schifffahrtsagentur GmbH ansässig und tätig.

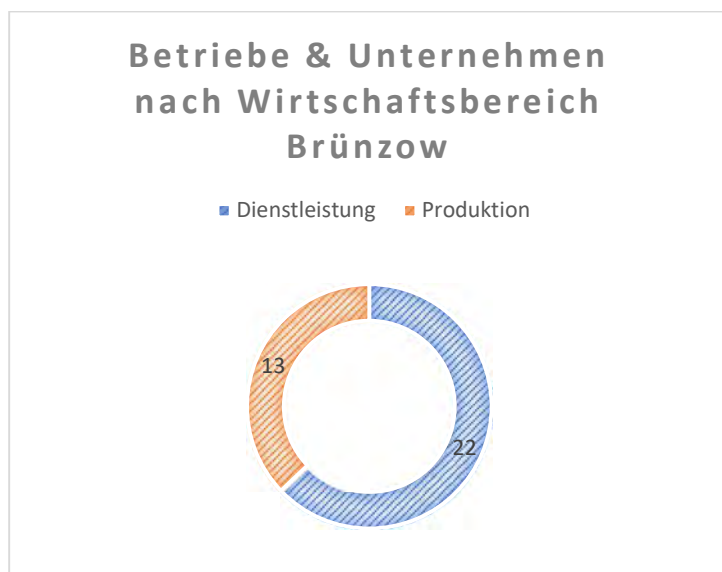


Abbildung 34: Gewerbe im Hafen Vierow

Der Hafen Vierow ist der zweitstärkste Umschlagplatz für Getreide und Futtermittel in Mecklenburg-Vorpommern. Außer dem Umschlaghafen selbst gibt es keine weitere hafenrelevante Industrie direkt im nahen Umfeld. Die nächsten hafenaffinen Betriebe liegen bereits nahe dem nächsten Hafen (Lubmin).

Tourismus

Innerhalb der Gemeinde Brünzow existieren keine größeren touristischen Einrichtungen. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Hafen Vierow befinden sich jedoch ein Campingplatz (Loissin, 3 km Entfernung) und ein Badestrand (Lubmin, 2 km Entfernung). Im Ort Vierow selbst gibt es einen Ferienhof.

Vierow zeichnet sich durch naturnahe Strände beidseitig des Hafens aus. Mit dem Schloss Ludwigsburg und der Seebrücke Lubmin gibt es zwei nennenswerte touristische Ausflugsziele. Durch den Ostseeküstenradweg, welcher direkt durch Vierow führt, ist der Hafen an einen bedeutenden überregionalen Fernradwanderweg angeschlossen. Dieser führt auch nach Greifswald und auf die Insel Usedom.

Städtebau & Infrastruktur

Der Vierower Hafen steht abseits des eigentlichen Ortes. Dieser besteht aus Einfamilienhäusern auf privaten Grundstücken und ist als reiner Wohnort zu klassifizieren.

Eine Nahversorgung durch Angebote des örtlichen Einzelhandels, Gastronomien oder Gesundheitsfürsorge ist nicht gegeben.

Öffentlicher Personennahverkehr ist durch eine Buslinie zwischen 4:30 Uhr und 19:30 Uhr gegeben.

Verkehrsanbindung

Der Ort Vierow verfügt über einen Anschluss an das Landesstraßennetz. Der Hafen Vierow besitzt eine Bahnanbindung. Diese wird ausschließlich für den Güterverkehr genutzt.

Das nächste Oberzentrum (Greifswald) befindet sich noch in fahrradfähiger Entfernung (ca. 50 Minuten). Das nächste Seebad (Lubmin) ist bei guter Kondition auch fußläufig zu erreichen (ca. 1 Stunde).

Strecke (ca.)	Ziel	Modus
32 km	Autobahnauffahrt (BAB 20)	Bundes- und Landesstraße
10 km	Oberzentrum (Greifswald)	Landesstraße
4 km	Seebad (Lubmin)	Landesstraße
59 km	Grenzübergang (Polen)	Bundesstraße
59 km	Autofähre n. Skandinavien (Swinemünde)	Bundesstraße
21 km	Greifswald (Hbf)	Bahnschiene
52 km	Stralsund (Hbf)	Bahnschiene
248 km	Berlin (Hbf)	Bahnschiene

Abbildung 35: Entfernungen Hafen Vierow

Hafennutzung

Der Hafen Vierow ist ein Umschlaghafen mit Seeanbindung. Eigentümer der Infrastruktur ist die Gemeinde Brünzow.

Als Seehafen unter eigenem Namen firmiert der Anleger seit 2004. Nach der Fertigstellung der Bundesautobahn BAB 20 in 2005 und spätestens mit dem Gleisanschluss im Jahr 2012 hat sich der Hafen Vierow erfolgreich als Seehafen etabliert.

Die umgeschlagenen Güter bestehen zu ca. 85 % aus Agrarprodukten, zu ca. 10 % aus Dünger. Die restlichen 5 % stellen wechselnde Güterarten. Das Zwischenlagern von Transportgütern gehört ebenfalls zum Hafengeschäft,

Das gesamte Hafengelände ist Betriebsfläche der ansässigen Firmen. Eine freizeitliche Nutzung findet nicht statt. Das gilt ebenso für die Anleger am Fingerpier.

Auch der Hafen Vierow kann als Regionalhafen gewertet werden. Eine lokale Wertschöpfung über den reinen Lager- und Umschlagbetrieb hinaus findet nicht statt. Es gibt keine ansässigen Produktions- oder verarbeitende Betriebe. Gleichzeitig ist der Hafen eine große und bedeutende Gewerbesteuerquelle für eine Gemeinde mit weniger als 700 Einwohnenden.

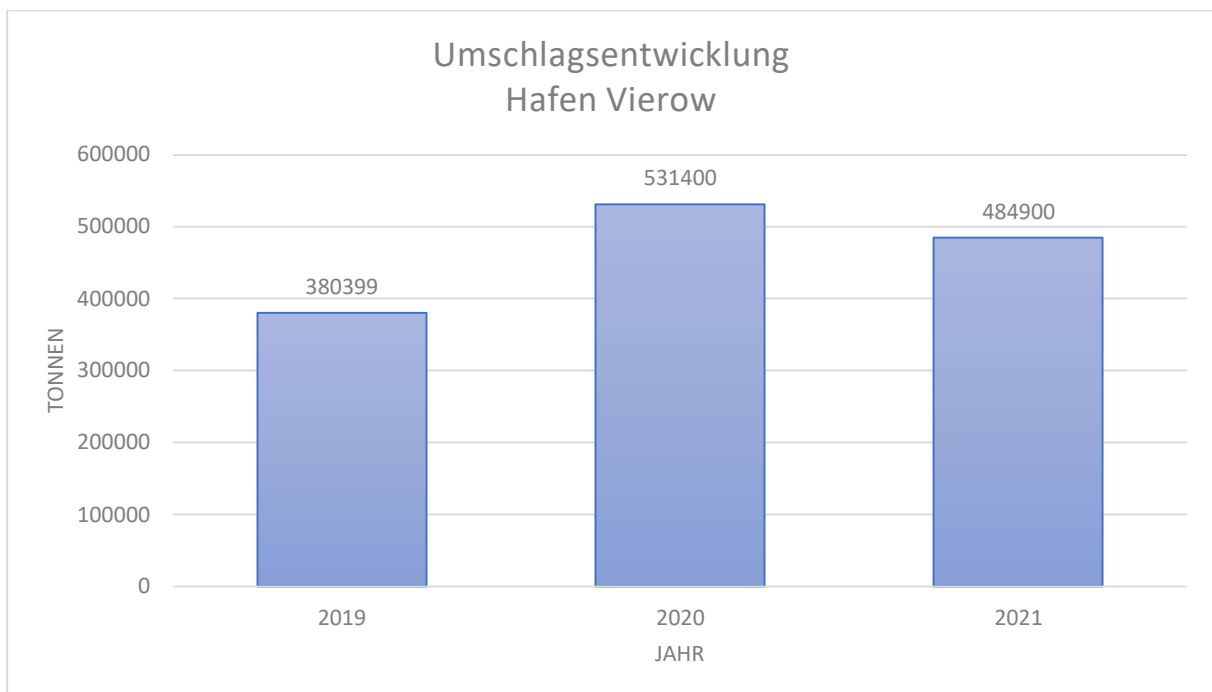


Abbildung 36: Umschlagentwicklung Hafen Vierow

Der Umschlag in Vierow blieb in den letzten Jahren stabil. Mit Umschlagsmengen um die 400.000 t bis 500.000 t gilt der Hafen in seiner aktuellen Größe als ausgelastet.

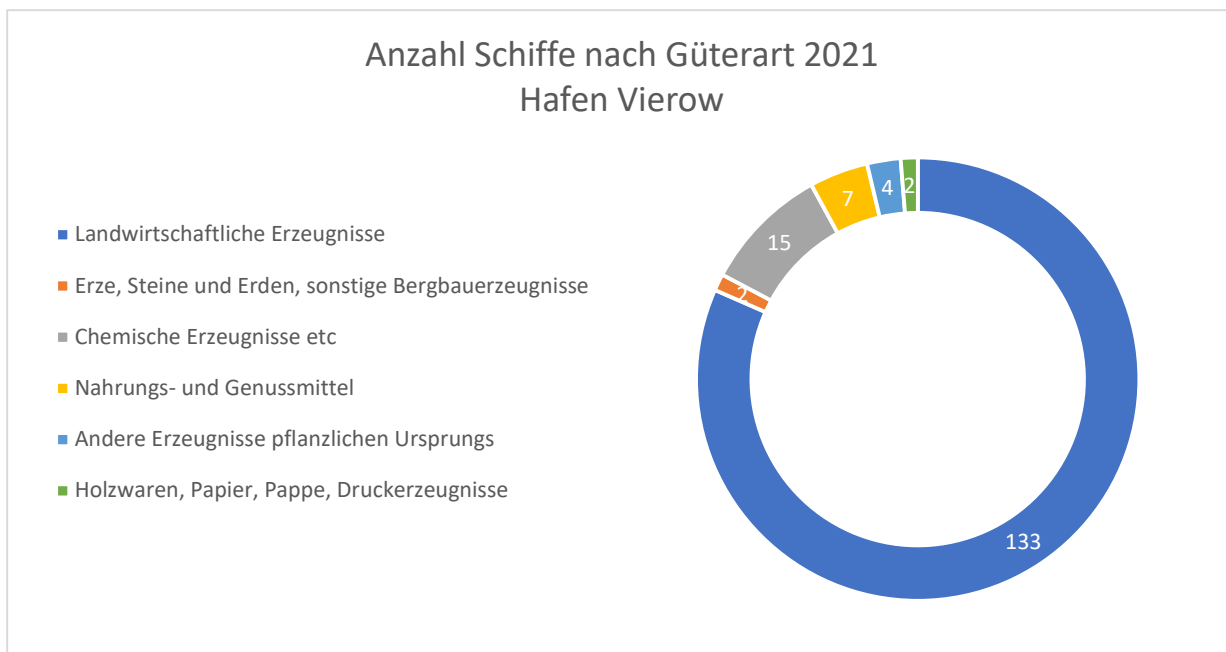


Abbildung 37: Anzahl Schiffe nach Gütern Hafen Vierow

Den Großteil der in Vierow umgeschlagenen Güter stellen landwirtschaftliche Produkte aus der Region dar. Dies ist überwiegend Getreide, vor allem Weizen. Der Export überwiegt den Import.

Unter Nahrungs- und Genussmittel fallen auch Öle, Stärke und Futtermittel. Verarbeitete Genussmittel werden in Vierow nicht umgeschlagen.

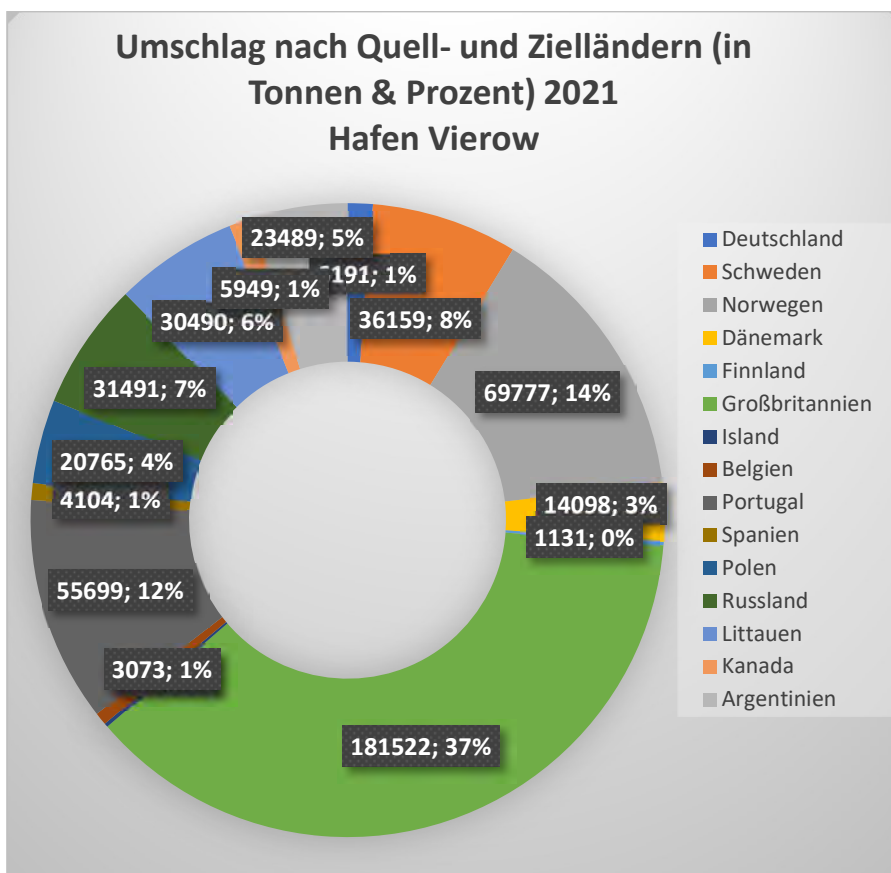


Abbildung 38: Umschlag nach Quell- u. Zielländern Hafen Vierow

Im Jahr 2021 war Großbritannien der Hauptabnehmer der Güter aus Vierow. Dahinter steht Skandinavien. Polen, Russland und Baltikum waren eher Importeure.

4.3.2. Bestandsaufnahme des Hafens

Vierow ist der einzige Hafen der Gemeinde Brünzow. Die nächsten Häfen liegen in 5 km (Lubmin) und 6 km (Ludwigsburg) entfernt. Das Hafengelände umfasst derzeit ca. 23 Hektar.

Der Hafen verfügt über eine moderne, weniger als 10 Jahre alte Bahn- und Straßenanbindung. Das Fahrwasser zur Anfahrt des Fingerpiers wird durch das Wasserschiffahrtsamt (WSA) offengehalten. Über den Strelasund besteht ein Seeweg nach Nordwesten und über die Fahrrinne Landtief ist das offene Meer nach Nordosten und über das Osttief nach Osten anzufahren.

Für die Anleger ist eine Versorgung mit Wasser, Strom (Niederspannung für Kleinverbraucher) und eine Müllentsorgung gegeben. Eine moderne Schiffstromversorgung im Mittelspannungssegment ist nicht gegeben. Die Dieselgeneratoren großer Schiffe müssen also in der Regel für den Betrieb des Bordnetzes auch am Pier weiterlaufen. Die Müllentsorgung im Hausmüllsegment stellt der Hafen, größere Mengen können über örtliche Entsorgungsfirmen abgenommen werden.

Bestand	Anzahl	Bezeichnung / Art	Größe	Nutzung
Öffentlicher Hafen	1	Hafen Vierow	Fingerpier mit 140 m (Westseite) und 120 m (Ostseite) Kailängen, bei 6,50 m Tiefgang	Frachtschiffahrt, Warenumschlag
Industrielle Gebäude	7	Hallen	Ca. 31.428 m ²	Lagerei u.a.
Lagerfläche	k.A.	Freilager	20.000 m ²	Schütt- und Stückgut (Agrarprodukte, Dünger, mineralische Baustoffe)
		Gedecktes Lager	20.000 m ²	
Gerät	1	Schiffsbelader (semimobil)	300 t/Stunde	Umschlag
	2	Umschlagsbagger	250 t/Stunde	
	div.	Radlader	3-25 t/Stunde	
	div.	Förderbänder	200 t/Stunde	
Erschließung	1	Wasserentnahmestelle	k.A.	Schiffsversorgung und Bunkern
	k.A.	Stromanschluss	Bis 63 A / 400 V	k.A.

Abbildung 39: Bestand Hafen Vierow

Fördermittel

Die Infrastruktur und Erschließung des Hafens Vierow wurde seit den 1990er-Jahren mit ca. 6,5 Millionen € durch das bundesdeutsche Programm Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ gefördert.

Pläne

Im Integriertem Regionalen Entwicklungskonzept Greifswalder Bodden 2035 (IREK GB 2035 von 2021/2022) wird von einem Bedarf von 208 Dauer- und 369 Gästeliegeplätzen für das Revier Greifswalder Bodden ausgegangen. Explizit soll darum der Hafen Vierow mit einem Wasserwanderrastplatz (WWR) den Ausbau dieser Kapazitäten ermöglichen.

Die Hafen Vierow GmbH (als Betreiber) und die Gemeinde Brünzow planen eine Ergänzung des Industriehafens durch eine solche touristische Infrastruktur. Neben dem Industriebanleger soll ein WWR für Segel- und seegängige Motorboote entstehen. Angrenzend an das Betriebsgelände ist eine passende Infrastruktur mit Ferienwohnungen und Nahversorgungsmöglichkeiten geplant. Die Auslastung der Marina Lubmin dient hier als Inspiration. Es wird von Seiten der Vorhabenträger erwartet, dass bei ausreichender Verhinderung von Geräusch- und Schmutzemissionen beim Umschlag der geplante Wasserwanderrastplatz gut von Gästen angenommen wird.

Dabei sind bis zu 150 Liegeplätze überwiegend für Bootslängen bis zu 10 m, ergänzend für Bootslängen für bis zu 20 m geplant. Ebenso sollen Sanitäreanlagen und ein Kiosk für die Versorgung der Segler, Wasser- und Stromanschlüsse an den Liegeplätzen, eine Bootstankstelle und eine Fäkalienabsauganlage sowie eine Slipanlage entstehen. Es existiert Stand Ende 2021, dazu ein B-Plan (Nr. 10) im Vorentwurf. Eine damit verbundene Anpassung des Flächennutzungsplans ist in Arbeit.

Seit 2005 ist für die westlich am Hafen angrenzenden Flächen ein B-Plan (Nr. 3) für ein Industriegebiet in Kraft. Bisher stehen innerhalb dieses Gebiets lediglich PV-Anlagen und eine Halle. Damit sind ca. 4/5 der Fläche noch unverbaut.

Plan	Fokus	Jahr
IREK GB 2035	Umschlaghafen in Kombination mit WWR	2021/22
B-Plan Nr. 10 (Vorentwurf)	s.o.	2021
FNP Brünzow	Hafen als Umschlagplatz, wird i.V.m. obigem Plan angepasst	2001

Abbildung 40: Rahmenpläne Gemeinde Brünzow

4.3.3. Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit

Im Folgenden werden jene Bestände an Flächen, Bauten und Anlagen dargestellt, welche für die Weiterentwicklung des Hafenstandorts Vierow relevant sind:

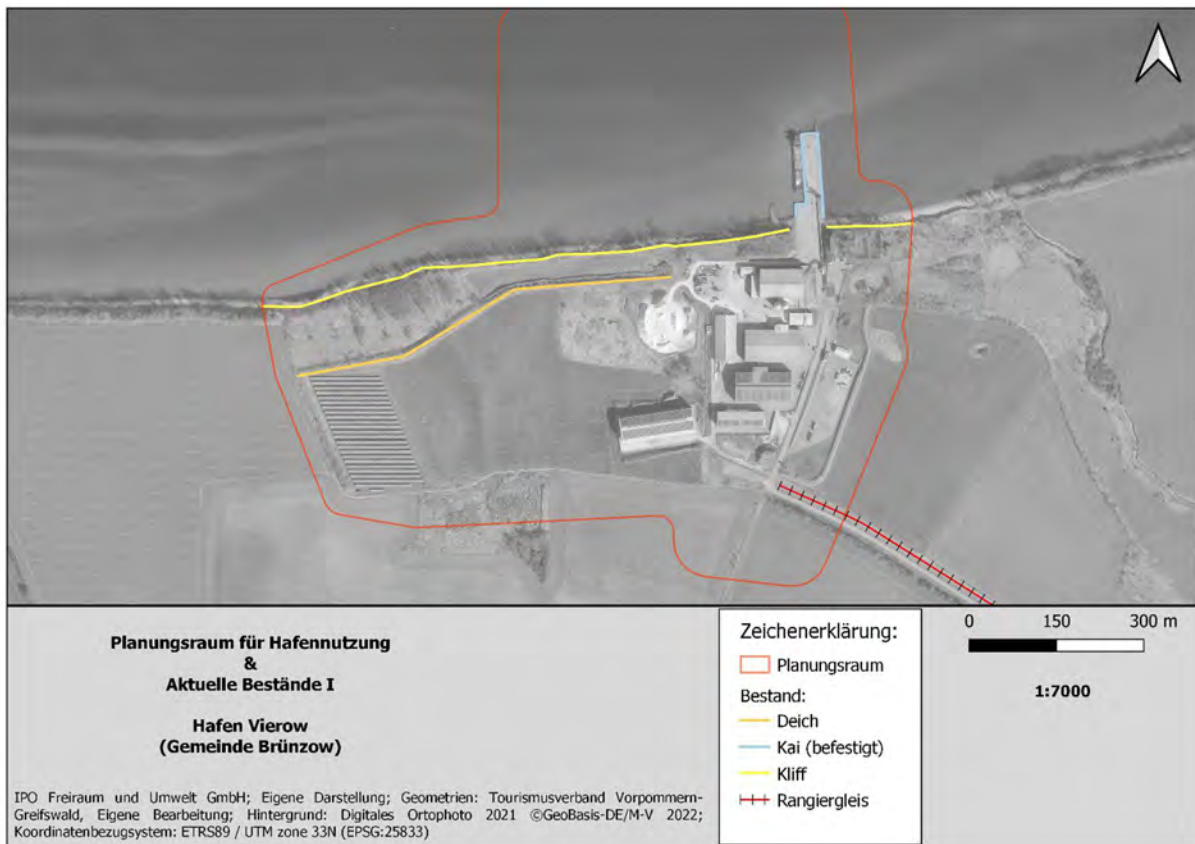


Abbildung 41: Karte der linearen Anlagen und natürlichen Bestände Gemeinde Brünzow

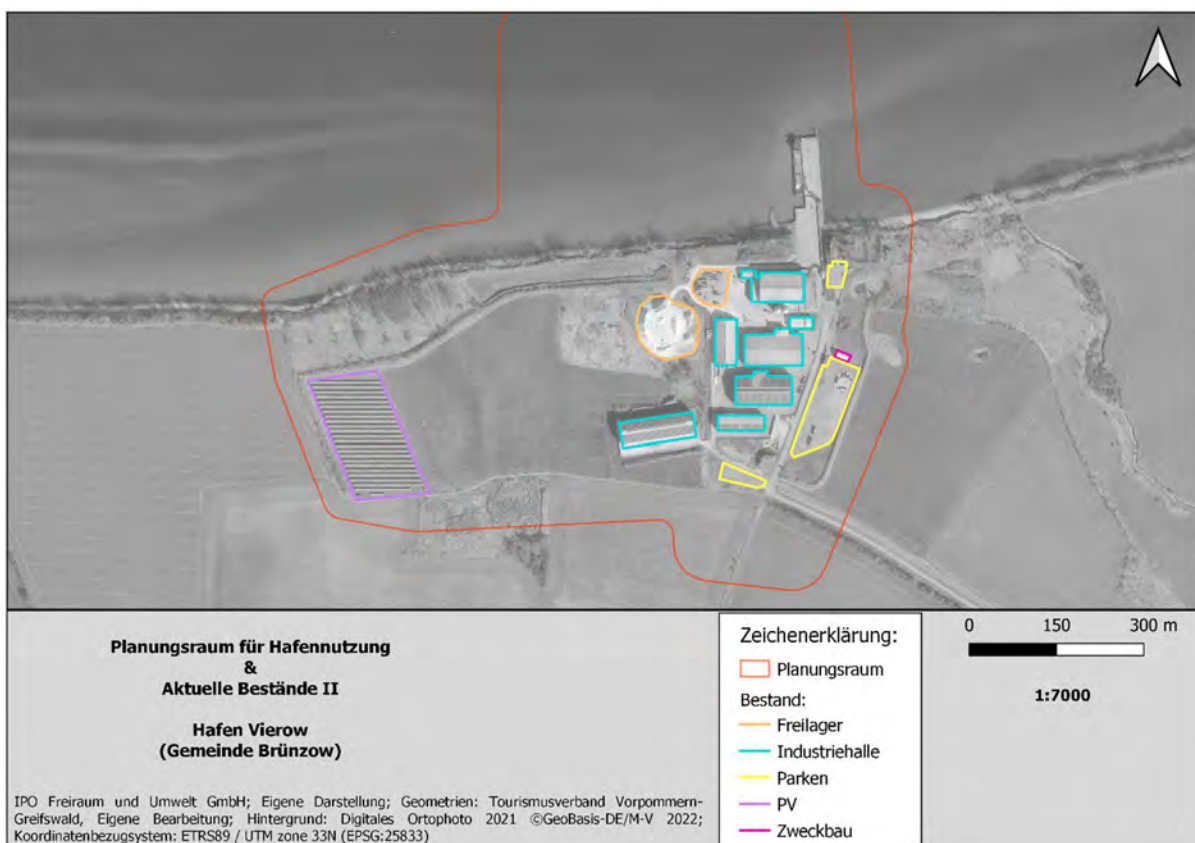


Abbildung 42: Karte der relevanten Bebauung und flächigen Anlagen.

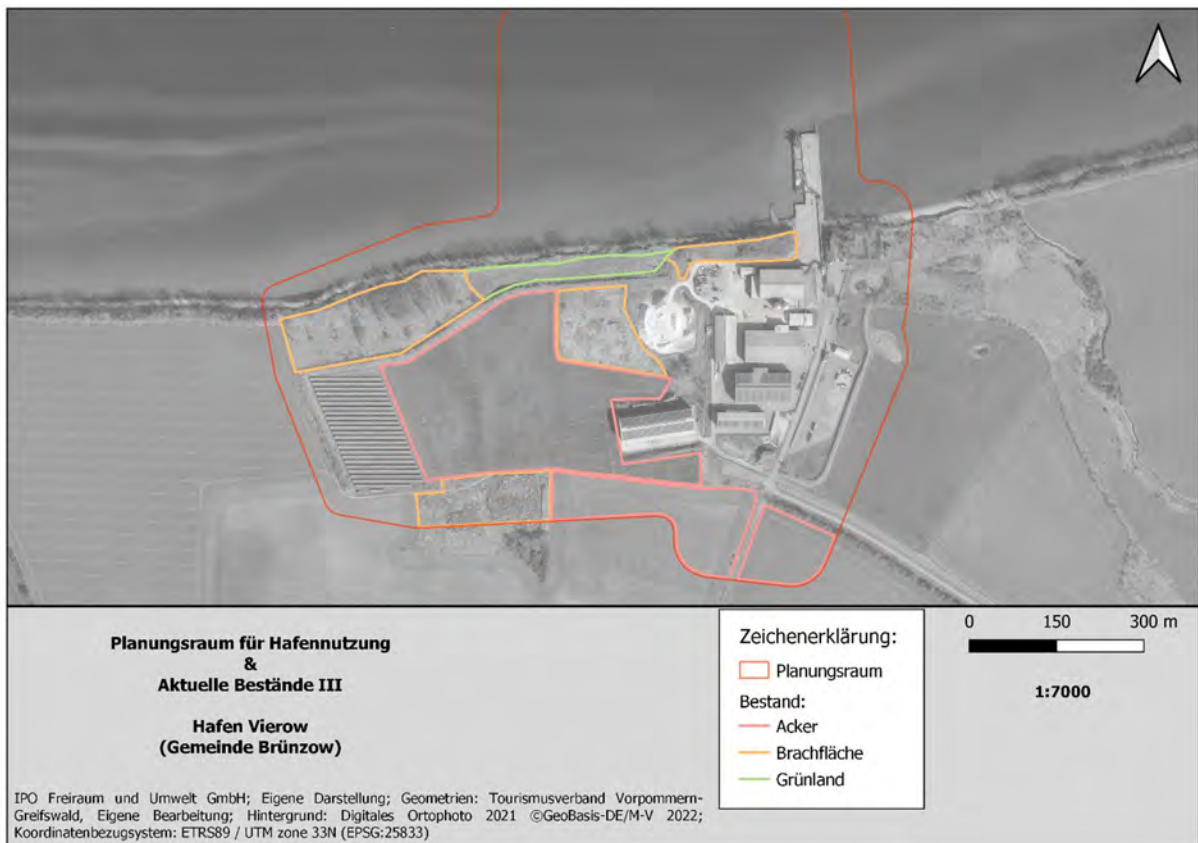


Abbildung 43: Karte der offenen, unversiegelten Flächen.

4.4. Loitz

4.4.1. Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort

Naturraum

Der Hafen Loitz liegt am Nordufer der Peene und bildet hier den südlichen Stadtrand des Ortes. Der Ort liegt in der nördlichsten Windung des Peenetals, das sich westlich wie östlich von hier nach Süden windet. Die Stadt liegt auf mineralischem Grund errichtet, der sich durchschnittlich auf 5 m NHN erhebt und maximal eine Höhe 10 m NHN erreicht. Dieser sanfte Anstieg aus den vermoorten Niederungen ist typisch für Ortslagen innerhalb des Peenetals. Flache Hänge rahmen dieses Tal ein, das vor etwa 10.000 Jahren als Schmelzwasserabflussrinne der sich zurückziehenden eiszeitlichen Gletscher entstanden ist.

Östlich begrenzt der Bachlauf der Schwinge die Stadt. Dieser fließt in Nordsüdrichtung. Wo die Schwinge in die Peene mündet, hat sich eine ebenfalls vermoorte Talverbreiterung gebildet: das sogenannte Schwingetal mit Peenewiesen. Großflächige Torfstiche wurden hier in den letzten zwei Jahrhunderten angelegt. Einige sind im Zuge der Einrichtung des Großnaturschutzprojekts Flusslandschaft Peenetal, aus dem der heutige Naturpark entstand, vom Flusslauf abgeriegelt worden. Hier kann nun eine erneute Verlandung und Moorwachstum stattfinden.

Die Landschaft südlich von Loitz ist also von einem Reichtum an offenen Wasserflächen geprägt. In die drei weiteren Himmelsrichtungen erstreckt sich flaches, größtenteils als Grünland und ackerlandwirtschaftlich genutzte Landschaft. Im Westen gibt es 2 km entfernt mit dem Landschaftsschutzgebiet Kronwald eine größere bewaldete Fläche (ca. 10 h).

An den Hafen angrenzende Schutzgebiete sind das FFH-Gebiet „Peenetal mit Zuflüssen, Kleingewässerlandschaft am Kummerower See“, das Europäische Vogelschutzgebiet „Peenetallandschaft“, das Landschaftsschutzgebiet „Unteres Peenetal (Vorpommern-Greifswald)“, der Naturpark „Flusslandschaft Peenetal“ und das Naturschutzgebiet „Peenetal von Salem bis Jarmen“. Im Hafenumfeld sind die Grenzen dieser Schutzgebiete nahezu deckungsgleich und beschränken sich auf die Wasserfläche der Peene. Am gegenüberliegenden Südufer ist auch die Landfläche mit miteinbezogen.

Demografie

Die Ortsgeschichte von Loitz lässt sich gesichert bis ins 10. Jahrhundert zurückverfolgen. Im Mittelalter war die Stadt lange Zeit eine Siedlung mit Burg und später Schloss. Die Industrialisierung im 19. Jahrhundert brachte große Betriebe wie eine Glashütte, Stärkefabrik oder auch ein Dübelwerk nach Loitz.

Nach der Wiedervereinigung ging 1998 mit Schließung der Stärkefabrik der letzte industrielle Großbetrieb in Loitz verloren. Dennoch blieben die Bevölkerungszahlen relativ stabil und eine massive Abwanderung wie in anderen kleinen Städten oder ländlichen Gemeinden des Bundeslandes fand nicht statt. Gleichzeitig ist die Bevölkerung stark gealtert. Bleibt erhöhter Zuzug aus, ist in den nächsten Jahrzehnten mit einem starken Bevölkerungsrückgang zu rechnen.

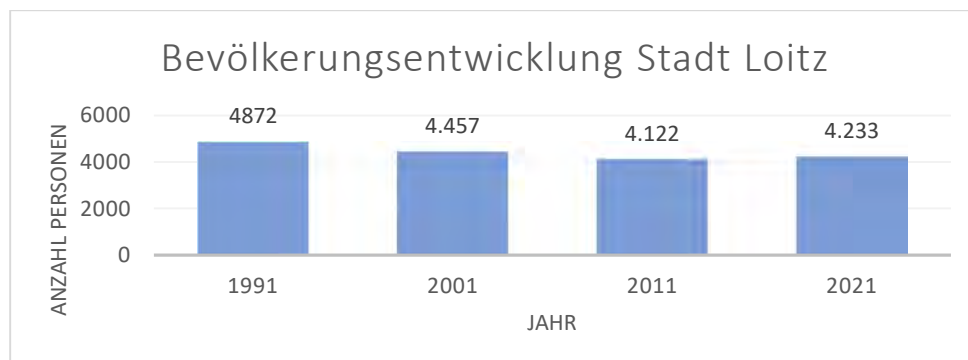
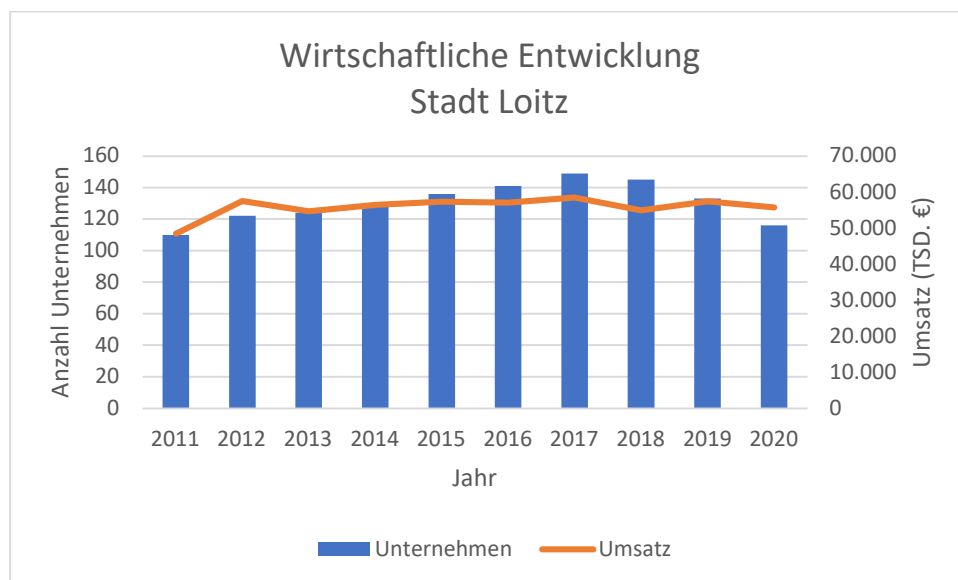


Abbildung 44: Bevölkerungsentwicklung Stadt Loitz

Wirtschaft

Die vergangenen zehn Jahre veränderte sich der Jahresumsatz der gesamten ansässigen Unternehmen in Loitz wenig. Er schwankte zwischen 50.000 und knapp 60.000 €.

Die Veränderungen an Unternehmensanzahlen lagen im Bereich von bis zu 20 Unternehmen. Ein Anstieg an Unternehmen hielt bis zum Jahr 2017 an, der anschließende Rückgang wirkte sich wenig auf dem Gesamtumsatz in der Gemeinde aus.



* Die Y-Achsenwerte sind auf Unternehmensseite beschnitten. Da nicht die Gesamtzahl optisch dargestellt wird, zeigt das Verhältnis der Balkengröße somit keine relativen Verhältnisse zwischen den Jahren.

Abbildung 45: Wirtschaftsentwicklung Stadt Loitz

Die Wirtschaft in Loitz war früher mit eigener Bahnanbindung und großen Getreidespeicher am Hafen stärker auf Umschlag über Schiene und Kaikante angewiesen. Speicher und Bahnhof beherbergen heute Gastronomiebetriebe, der Hafen ist ein reiner Sportboot- und Fahrgastschiffahrtshafen geworden.

Heute sind in Loitz noch fast 1/4 der Betriebe und Unternehmen in der Produktion tätig. 73 % der Betriebe und Unternehmen gehören zum Dienstleistungssektor. Dieses Bild entspricht den regionalen Gegebenheiten der Städte in Vorpommern.

Größere Industrieunternehmen in der Stadt sind beispielsweise die Pagholz Formteile GmbH, das Sägewerk, Hobelwerk & Holzhandel Unternehmen Schwadtke oder die Industriegummi Loitz GmbH. Nah am Hafen firmiert die Hafendestillerie & Brauerei GmbH & Co. KG. Dort werden aus Torf, Honig und anderen Stoffen der Region Getränke der Marken Hafenbräu, Torfkopp und Whisky-Torf gefertigt.

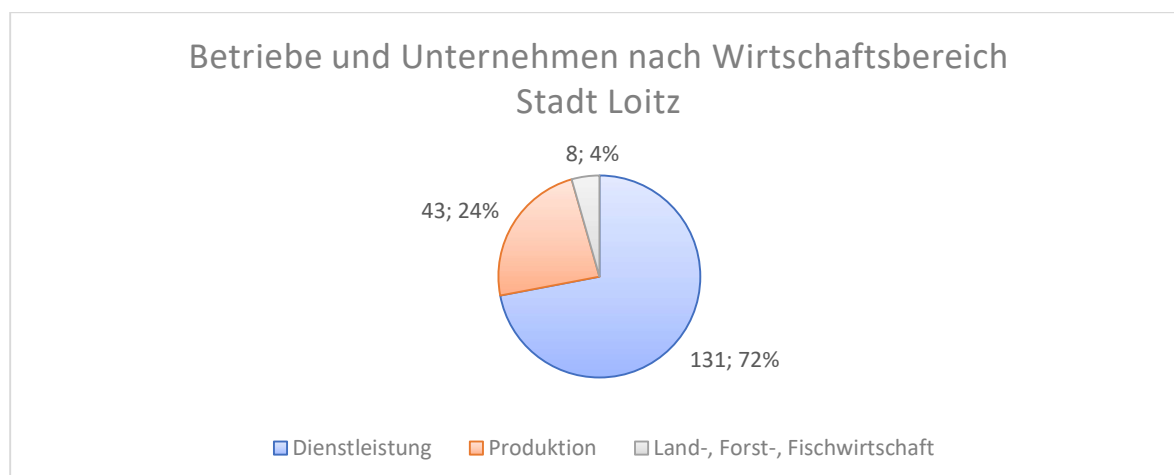


Abbildung 46: Gewerbebetriebe Stadt Loitz

Tourismus

Loitz ist eine kleine ruhige Landstadt mit historischer Altstadt. An Kulturangeboten gibt es das „Torfkopp Museum“ am Hafen und den Kulturkonsum. In letzterem organisiert der Loitzer Heimatverein Ausstellungen und Aufführungen. Ähnliches Programm findet im Ballsaal des Peter-Tucholski-Haus statt.

Des Weiteren gibt es ein Freibad als Flussbad am Südufer der Stadt.

Regionaltypisch ist der Loitzer Tourismus stark saisonal. Darauf ist auch der Hafen eingestellt. Die Saison dauert von April/Ostern bis Ende Oktober. So ist auch das Hafengebäude besetzt.

Die Stadt Loitz führt keine Statistik zu den Besucherzahlen. Doch geht die Verwaltung von 1.500 Bootsliegeplätzen aus. Diese entfallen sowohl auf Sportboote als auch Flöße. Die Peene bei Loitz ist zunehmend beliebtes Ausflugsziel für den Charterbetrieb von motorisierten Hausflößen.

Auf dem Caravanstellplatz am Hafen werden ca. 600 Stellplätze für Wohnmobile geschätzt. Auf dem nebenliegenden öffentlichen Zeltplatz ca. 220 Stellplätze von Zelten. Der Zeltplatz ist gleichzeitig auch Wasserwanderrastplatz, viele der Zelte stammen von Kanu- und Kajaktouristen.

Übernachtungszahlen vom angrenzenden privaten Campingplatz „Amazonas-Camping“ sind nicht bekannt.

Es gibt aktuell 3 bei der IHK gemeldete Beherbergungsbetriebe in der Stadt Loitz. Darunter fällt auch der Campingplatz.

Des Weiteren sind in Loitz 6 Gastronomiebetriebe bei der IHK gemeldet.

Das Angebot an Einzelhandel ist der Ortsgröße entsprechend und nicht wie in Hotspots (z.B. Seebäder auf Rügen und Usedom) für die Touristiksaison zusätzlich ausgebaut.

Das Radroutennetz bei Loitz besteht aus Straßen ohne begleitenden Fahrradweg oder Streifen, abgesehen vom Streckenabschnitt nach Demmin.

Städtebau & Infrastruktur

Loitz besitzt eine historische Altstadt mit Fachwerk- und Gründerzeitbauten.

Besondere Einzelbauten sind neben den Kirchen der alte Bahnhof am Hafen (heute Restaurant) und der ehemalige Getreidespeicher. Letzterer ist weitgehend leer, im Erdgeschoss befindet sich ein Bistro.



Abbildung 47: Alter Bahnhof Loitz

Loitz hat derzeit 4 niedergelassene ÄrztInnen und eine Apotheke für die Gesundheitsfürsorge der Stadt. Weitergehende Aufgaben diesbezüglich übernehmen die Krankenhäuser in Demmin und Greifswald.

Ein innerstädtischer ÖPNV ist nicht gegeben. Ein regionaler Busverkehr zwischen Demmin und Greifswald hält in Loitz. Dieser fährt zwischen 6 und 18 Uhr ungefähr alle zwei Stunden pro Richtung.

Verkehrsanbindung

Loitz ist über Bundesstraßen an die Bundesautobahn 20 angeschlossen. Die nächste Autobahnauffahrt ist 14 km entfernt in Jarmen.

Ein Bahnanschluss existiert seit 1997 nicht mehr. Der nächste Bahnhof ist in Demmin (12 km Entfernung).

In der Sommersaison gibt es Fährverkehr in Form von Ausflugsfähren aus Demmin.

Strecke (ca.)	Ziel	Modus
14 km	Autobahnauffahrt (BAB 20)	Bundesstraße
26 km	Oberzentrum (Greifswald)	Bundesstraße
45 km	Seebad (Lubmin)	Bundes- und Landesstraße
85 km	Grenzübergang (Polen)	Bundesstraße
87 km	Autofähre n. Skandinavien (Swinemünde)	Bundesstraße

Abbildung 48: Entfernungen Stadt Loitz

Hafennutzung

Der Hafen Loitz wird durch die Eigentümerin Stadt Loitz betrieben. Es gibt einen Hafenmeister (Ostern-Oktober). 2006 wurde der Hafen erweitert. Seitdem existiert neben den flussuferparallelen Kais auch ein Hafenbecken.

Ein Güterumschlag findet im Hafen von Loitz nicht mehr statt.

Motorisierte Sportboote, Paddelboote, Hausflöße und Fahrgastschiffe nutzen den Hafen.

250-300 Paddelboote kommen pro Jahr im Hafen an.

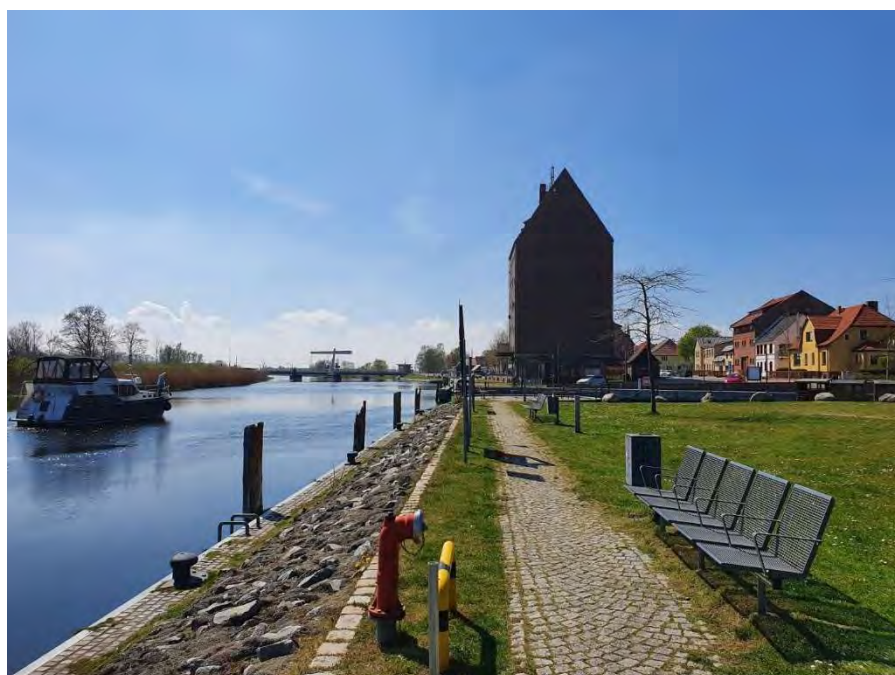


Abbildung 49: Hafen Loitz

4.4.2. Bestandsaufnahme des Hafens

Im Hafen finden sich 17 Liegeplätze. Laut Betreiberin können 15 Sportboote und zwei Fahrgastschiffe gleichzeitig aufgenommen werden. Für größere Schiffe stehen ebenfalls befestigte Uferkais neben der Hafeneinfahrt zur Verfügung. Dort legen laut der Stadt Loitz jedoch maximal 5 Schiffe pro Jahr an.

Für das zu Wasser bringen von Sportbooten existiert eine Sliprampe. Öffentliche Toiletten und Duschen stehen ebenfalls zur Verfügung. Mit dem Restaurant im ehemaligen Bahnhof und dem Bistro im Speicher gibt es Gastronomie direkt vor Ort.

Im Ort selbst befinden sich Einkaufsmöglichkeiten.

Bestand	Anzahl	Bezeichnung / Art	Größe (ca.)	Nutzung
Umschlagshafen	0	-	-	-
Industrielle Gebäude	1	Speicher	280 m ²	Bistro (Erdgeschoss), Leerstand (sonst. Gebäude)
Sonstige Gebäude	1	Ehemaliger Kleinbahnhof (heute Restaurant „Korl Loitz“)	188 m ²	Gastronomie
Hafenbecken	1	Sportbootmarina	2400 m ² Wasserfläche, 1,2 m Tiefgang	Anlegen
Slip	1	Trailerbahn	12 m Länge	Boote zu Wasser bringen

Abbildung 50: Infrastruktur Hafen Loitz

Weitere Serviceangebote bestehen vor Ort nicht. Das macht gleichzeitig auch die Ruhe des Hafens aus und kommt sicher den Paddelboot- und Campinggästen zu Gute.

Bestand	Anzahl	Bezeichnung / Art	Größe (ca.)	Nutzung
Schiffsanleger	3	Nordufer, östlich der Hafeneinfahrt	88 m Kailänge	Flusskreuzfahrtschiffe, Fahrgastschiffe, große Sportboote
		Nordufer, westlich der Hafeneinfahrt	136 m Kailänge	
		Nordufer, östlich (flussabwärts) vor Peenebrücke Loitz	104 m Kailänge	
Sportbootanleger	4	Hafen- und Sportbootmarina Loitz	17 Liegeplätze	Sportboote (Motorboote, Paddelboote, selten: Segler)

Abbildung 51: Anzahl Anleger Hafen Loitz

Pläne

Die Pläne der Stadtverwaltung beziehen sich auf Bauland rund um den Hafen. Es existieren Bebauungspläne für das Gelände der ehemaligen Glashütte und die Freiflächen westlich des ehemaligen Bahnhofs. Auf beiden Flächen ist Wohnbebauung vorgesehen.

Der Grund westlich des Bahnhofs ist voraussichtlich torfig und als ehemaliges ACZ-Gelände (Agrochemisches Zentrum, DDR Produktion von Dünger und Pflanzenschutzmitteln) vorbelastet. Der Kommune fehlt das Geld, hier in Vorleistung für eine entsprechende Sanierung des Bodens zu gehen.

Plan	Fokus	Jahr
B-Plan 13	-Campingplatz nördlich des Hafens	2014
B-Plan 9	-Wohnsiedlung östlich des Hafens (ehemaliges Glashüttengelände)	2006
B-Plan 11	-Wohnsiedlung nordwestlich des Hafens	2017
Naturparkplan NP Flusslandschaft Peenetal	-siehe 4.X Demmin	2021

Abbildung 52: Rahmenpläne Hafen Loitz

4.4.3. Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit

Im Folgenden werden jene Bestände an Flächen, Bauten und Anlagen dargestellt, welche für die mögliche Weiterentwicklung des Hafenstandorts Loitz interessant sind:

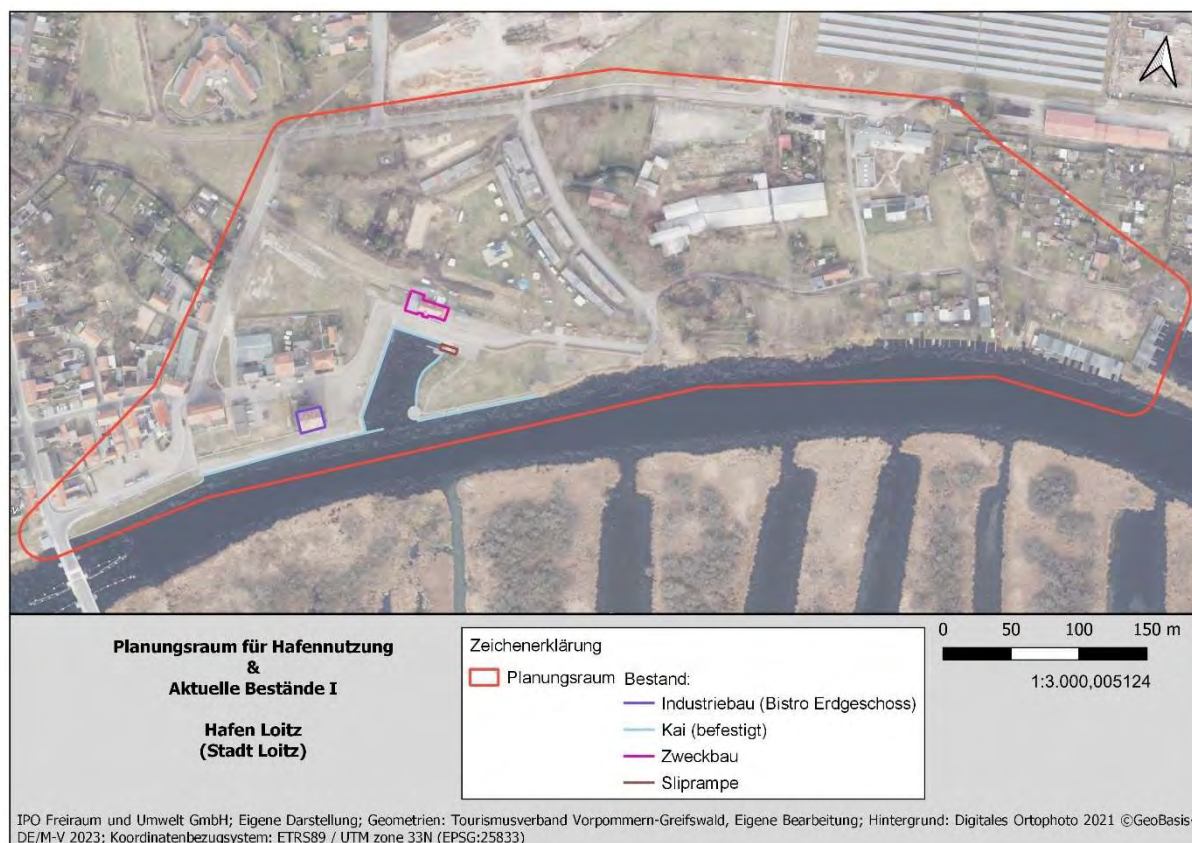


Abbildung 53: Rahmenpläne Hafen Loitz

4.5. Jarmen

4.5.1. Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort

Naturraum

Der Hafen der Stadt Jarmen liegt am rechten (südlichen) Ufer der Peene. Der Fluss ist hier ca. 55 m breit. Das gesamte Hafenareal liegt niedrig, teils weniger als 1 m über dem Meeresspiegel (NHN, an der Ostsee nahezu identisch mit Seekartennull SKN). Landwärts steigt das Gelände innerhalb von 300 m auf 10 m NHN an.

Im Westen Jarmens liegen zwei menschengemachte Seen: Der Zarrenthiner Kiessee, welcher bereits touristisch genutzt wird, und die noch aktive Kiesgrube des Kieswerks Müssentin. Am Zarrenthiner Kiessee entsteht aktuell ein Ferienpark mit 65 Ferienhäusern.

Südwestlich der Stadt dehnt sich das Niedermoor des Peenetals auf eine Breite von 1,2 km aus. Dieses ist zu großen Teilen bewaldet und verbuscht. Es existieren zahlreiche ehemalige Torfstiche, die hier eher schmal sind im Vergleich zu jenen vor Loitz. Das sonstige Umland ist reliefarme Grünland- und Ackerlandschaft. An den Hafen grenzende Schutzgebiete sind das FFH Gebiet "Peenetal mit Zuflüssen, Kleingewässerlandschaft am Kummerower See", das Europäische Vogelschutzgebiet "Peenetallandschaft", das Landschaftsschutzgebiet "Unteres Peenetal [Vorpommern-Greifswald]", die Naturschutzgebiete "Peenetal von Salem bis Jarmen" und "Peenetal von Jarmen bis Anklam" sowie der Naturpark „Flusslandschaft Peenetal“. Auf dem Hafen gegenüberliegenden Ufer befindet sich das Flächennaturdenkmal "Feuchtwiese bei Breechen".

Demografie

Jarmen ist als Ortschaft seit dem 13. Jahrhundert urkundlich bekannt. Mit etwas unter 3.000 Einwohnenden zählt sie heute als Grundzentrum. Der Höhepunkt der Bevölkerungszahl lag kurz vor der Deutschen Wiedervereinigung. Seitdem findet ein recht kontinuierlicher Rückgang an Einwohnenden statt, wobei aktuelle Zahlen wieder einen positiven Trend aufzeigen. Demnach bietet Jarmen aktuell, aber auch mittelfristig attraktiven Lebensraum im Grünen für junge Familien. So leben mittlerweile vorwiegend junge zugezogene Familien aus dem Raum Greifswald in den neuen Baugebieten „Am Wietsoll“ und „Am Beamtenhaus“. Ein weiteres Baugebiet mit einer Größe von ca. 22.000 m² in zentraler Lage befindet sich derzeit in der Planung, um den Trend auch mittel- und langfristig bedienen zu können.

Jarmen liegt im Einzugsgebiet des Oberzentrums Neubrandenburg und des Teiloberzentrums Greifswald. Die gute Erreichbarkeit zur Stadt Jarmen ist durch die L 35, die B 110 und die BAB 20 gewährleistet. Die Erreichbarkeit der o.g. Zentren kann über die BAB 20 innerhalb von 25 – 35 Minuten erfolgen. Damit wird die Stadt Jarmen nicht nur eine oft zitierte „Autobahnstadt“ sein, sondern eine „Peene- und Brückenstadt“ mit attraktivem Wohnraum am Naturraum der Peene zwischen zwei Oberzentren. Aufgrund des demografischen Wandels und der Umstrukturierung der gewerblichen Nutzungen entlang des Hafens werden Potenziale für attraktives Wohnen am Wasser ermöglicht, mit denen dann zukünftig die Ansiedlungen erfolgen könnten. Für Jarmen ist es von erheblicher Bedeutung, dass die gewerblichen Flächen entlang der Peene zu Wohnstandorten „Wohnen am Wasser“ mit entsprechender Qualität umgewandelt werden.

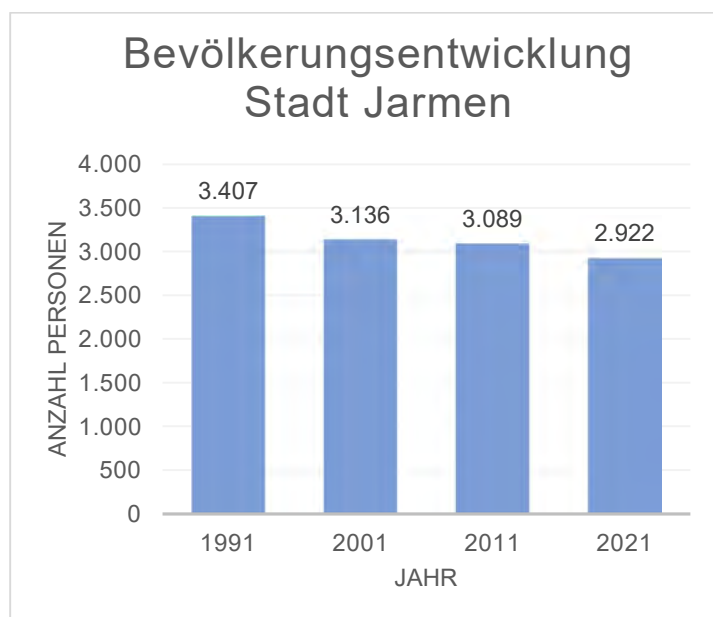


Abbildung 54: Bevölkerungsentwicklung Stadt Jarmen

Wirtschaft

Der ehemals größte Arbeitgeber der Stadt war die Zuckerfabrik. Diese wurde 1990 geschlossen und vollständig abgerissen. Diese Fabrik war auch über eine Kleinbahn mit dem republikweiten Schienennetz verbunden. Diese Verbindung existiert ebenfalls nicht mehr. Die um 1907 erbaute Getreidemühle „Kunstmühle Jarmen“ war bis 2020 in Betrieb. Sie steht direkt am Hafen der Stadt. Mit ihr ist die letzte Großmühle Mecklenburgs-Vorpommerns geschlossen worden.

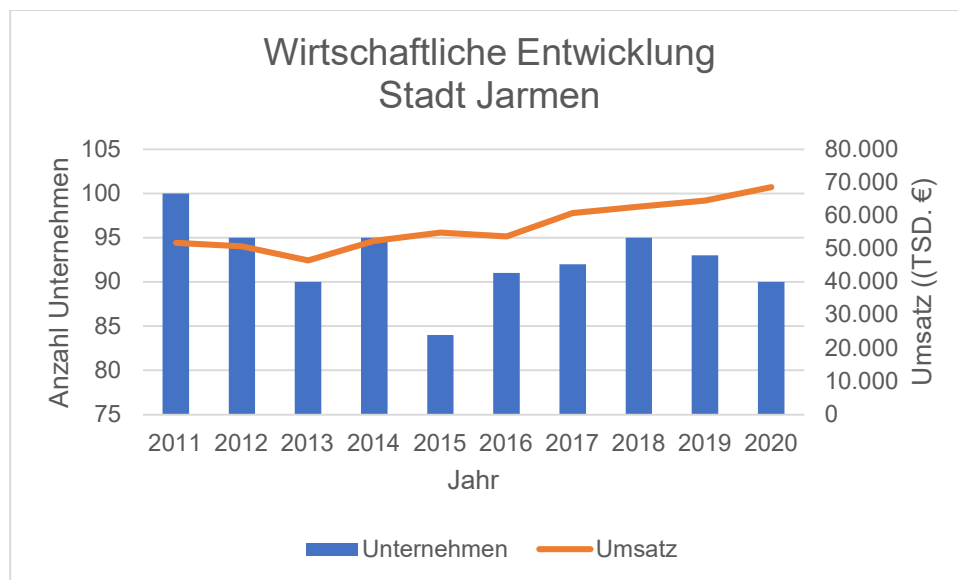


Abbildung 55: Wirtschaftsentwicklung Stadt Jarmen

Seit 2013 konnte der Jahresgesamtumsatz der Jarmener Unternehmen um rund 15.000 TSD € gesteigert werden. Das Jahr 2020 als erstes Pandemiejahr zeigte vorerst keinen Einbruch in der Umsatzentwicklung.⁵

Aktuell (Stand Ende 2022) sind 69 Betriebe und Unternehmen aus Jarmen bei der IHK gemeldet⁶. Der Großteil ist in der Dienstleistung tätig. Gerade einmal 7 % der Unternehmen und Betriebe gehören zur Produktionsbranche.

Aufgrund des direkten Anschlusses an die Bundesautobahn gibt es in Jarmen eine Logistik-Filiale der ALDI GmbH & Kommanditgesellschaft. Hier werden Waren der Discounter-Marke gesammelt und auf überregionale Filialen verteilt. Zudem investiert ALDI derzeit in die bauliche Erweiterung sowie in die damit einhergehende Standortfestigung in Jarmen.

Jarmen sieht weiterhin das Potential ihrer Gewerbeflächen in der Logistik für den ländlichen Raum. So gibt es mehrere Nachfragen von Klein- aber auch Großunternehmen nach Gewerbefläche. Die Stadt Jarmen plant daher eine zusätzliche Gewerbefläche von ca. 35.000 m² am Knotenpunkt L 35/BAB 20, um den Standortvorteil für die Gemeinde weiter nutzen zu können. Für die entsprechende Bebauungsplanentwicklung läuft bereits ein Verfahren.

Im Zuge des Hafenentwicklungskonzeptes soll weiterhin visionär eine Logistikfläche wasserseitig zur Verfügung stehen, über die mögliche Containersysteme aufgenommen werden können. Dies setzt voraus, dass perspektivisch ein river-sea-road-system auf der Peene installiert wird. Ein river-sea-road-system soll die Ergänzung der Frachtläufe von Straße zu Wasser durch ein neues, aus innovativen Lastkähnen und Schubbooten bestehendes Konzept schaffen. Hierzu sind Logistikwege von der Logistikfläche Hafen in die gewerblichen Flächen entlang der Peene und auch entlang der Straßenanlage freizuhalten.

⁵ Das LAiV hat Statistiken zu Betrieben und Umsätzen aktuell bis 2020 veröffentlicht.

⁶ IHK Neubrandenburg für das östliche Mecklenburg-Vorpommern (pers. Mitteilung, 16.12.2022)

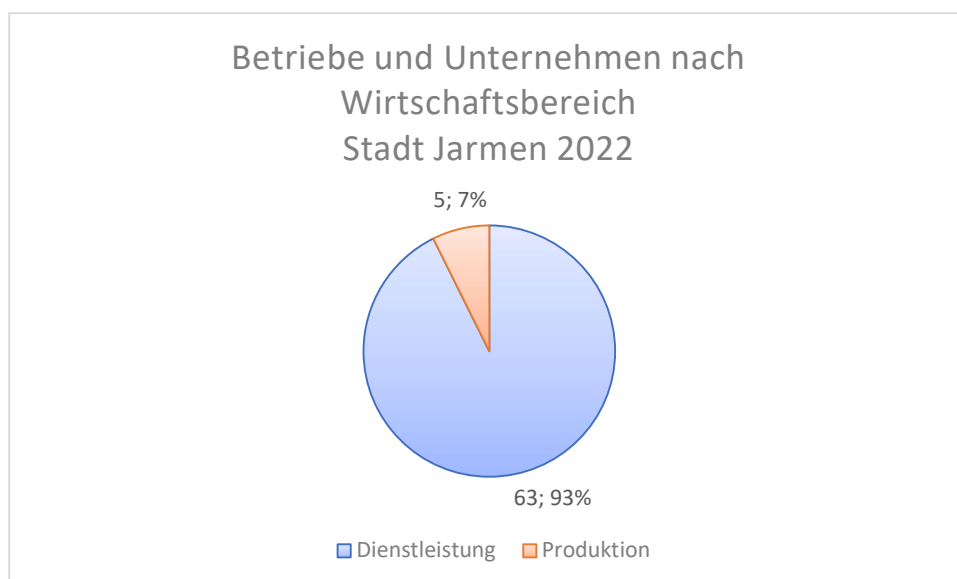


Abbildung 56: Gewerbestruktur Stadt Jarmen

Tourismus

Jarmen ist bisher keine Tourismusdestination mit großer Zugwirkung. Der Hafen ist nicht für den Wassertourismus erschlossen.

Die Stadt hat in den letzten beiden Jahren jedoch ihr kulturelles Programm stetig erweitert. So finden neben Buchlesungen und Vortragsreihen zahlreiche Events im Freien in Jarmen statt. Dabei handelt es sich um saisonale Feste oder auch zahlreiche Vereinsaktivitäten. Erstmals legte 2022 das Kulturfloß am Jarmener Hafen an und zeigte, wie das Hafengelände auch als Anziehungspunkt für kulturelle Aktivitäten dienen könnte.

Ein kultureller Höhepunkt ist das jährlich stattfindende Festival „Wasted in Jarmen“, das von 2016 bis 2019 jährlich im August stattfand und gut 5.000 Besuchende nach Jarmen brachte. Dieses Festival wird nach Pandemieende als fester jährlicher kultureller Höhepunkt stattfinden.

Zudem lockt der Motoballsport regelmäßig mehr als 500 Zuschauende zu den Heimspielen nach Jarmen. Der MSC Jarmen e.V. im ADAC spielt in der Motoballbundesliga und misst sich hierbei mit Mannschaften aus ganz Deutschland. Die überregionale Anziehungskraft dieses Sportes verhilft Jarmen erstmalig Gastgeber für die diesjährige Jugendmotoballeuropameisterschaft zu sein.

Die IHK Neubrandenburg listet aktuell (Stand Ende 2022) vier Betriebe des Beherbergungsgewerbes und drei gastronomische Betriebe in der Stadt Jarmen. Zahlen über Auslastung und Gäste stehen nicht zur Verfügung.

Es gibt neben dem Hafen ein Privatgrundstück, auf dem regelmäßig Padelboot-Touristen auf Anfrage übernachten dürfen. Ein regulärer Campingbetrieb existiert nicht in Jarmen. Ein Wassersportverein bewirtschaftet ein kleines Areal direkt am Hafengelände angrenzend.

Folgende Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele gibt es im Umland Jarmens:

- Badeanstalt Zarrenthiner Kiessee (1 km Entfernung)
- DDR Museum Tutow (8 km)
- Schloss Kartlow und das dazugehörige Gestüt (10 km)
- Schloss Schmarsow (11 km)
- Gutshaus Trissow (14 km)
- Schloss Neetzow (9 km)
- Schloss Lüssow (15 km)
- Schloss Brook (16 km)

Insbesondere das Schloss Brook genießt überregional einen hervorragenden Ruf. Hier findet eine große Sanierung des Schlosses sowie den angrenzenden Gebäuden statt. Es entstehen

Seminar- und Tagungsräume sowie ein Hofladen. Die Räumlichkeiten bietet zudem Platz für ein abwechslungsreiches kulturelles Programm wie z.B. als Austragungsort für die Festspiele MV.

Städtebau & Infrastruktur

Die Stadt Jarmen besitzt eine historische kleinstädtische Bebauung. Zentral liegt der sanierte Neue Markt mit dem Rathaus. Es herrschen zweigeschossige Mehrparteienhäuser vor.

Innerstädtischen öffentlichen Personennahverkehr gibt es nicht. Nach Greifswald, Demmin und Anklam gibt es Busverbindungen im 1- bis 2-Stunden-Takt. Der ILSE Rufbus unterstützt zusätzlich die aufgezeigten Mobilitätsangebote.

In der Stadt Jarmen befindet sich eine Grundschule mit Hort, eine regionale Schule sowie ein Kindergarten.

Vier Lebensmitteldiscounter sowie eine Drogeriefiliale sorgen für eine gute Nahversorgung vor Ort. Es existieren eine Apotheke, sieben Arztpraxen verschiedener Profession sowie zwei Physiotherapeuten innerhalb Jarmens. Die Infrastruktur besteht zudem aus drei Pflegeeinrichtungen für Ältere Menschen, einer Suchtstation, einer Einrichtung für Jugendliche mit psychischen Erkrankungen, zwei Textildiscountern, einer Fahrschule, einem Tattoostudio, einem Kosmetiksalon und einem Fußpflegesalon.

Die weitere Gesundheitsversorgung übernehmen die Krankenhäuser und Fachärzte in Greifswald, Anklam und Demmin.

Verkehrsanbindung

Die gute Erreichbarkeit der Stadt Jarmen ist durch die L 35, die B 110 und die BAB 20 gewährleistet. Besonders von Vorteil ist die direkte Anbindung Jarmens an die Bundesautobahn 20, die über den Fluss führt. Ein Bahnanschluss existiert nicht mehr. Ein direkter Fährverkehr besteht nicht.

Strecke (ca.)	Ziel	Modus
2 km	Autobahnauffahrt (BAB 20)	Bundesstraße
22 km	Oberzentrum (Greifswald)	Bundesstraße
40 km	Seebad (Lubmin)	Bundes- und Landesstraße
70 km	Grenzübergang (Polen)	Bundesstraße
72 km	Autofähre n. Skandinavien (Swinemünde)	Bundesstraße

Abbildung 57: Entfernungen Stadt Jarmen

Hafennutzung

Die Hafeninfrastuktur und eine Vielzahl der Flächen im Hafen Jarmen befinden sich im Eigentum der Stadt Jarmen. Daneben gibt es private Flächeneigentümer, z.B. den Agrarhandel HaGe-Konzern. Der HaGe-Konzern nutzt die vorhandenen Speicher am Hafen weiterhin. Dementsprechend findet auch Umschlag statt. In den letzten Jahren erfolgte der Transport der Güter jedoch vermehrt über den Transportweg Straße per LKW. Der Betreiber der Jarmener Mühle, Good Mills, hat nach Schließung des Betriebes das Gelände eingezäunt und steht einer Nachnutzung offen gegenüber.

Der Hafen wird als Wirtschaftshafen betitelt, obwohl der Umschlag seit Jahren rückläufig ist und auf ein Minimum gesunken ist. Umschlagsgüter waren überwiegend Raps und Weizen.

An der Kaikante sind regelmäßig Angler anzutreffen, die ganzjährig Ihrem Hobby nachgehen.

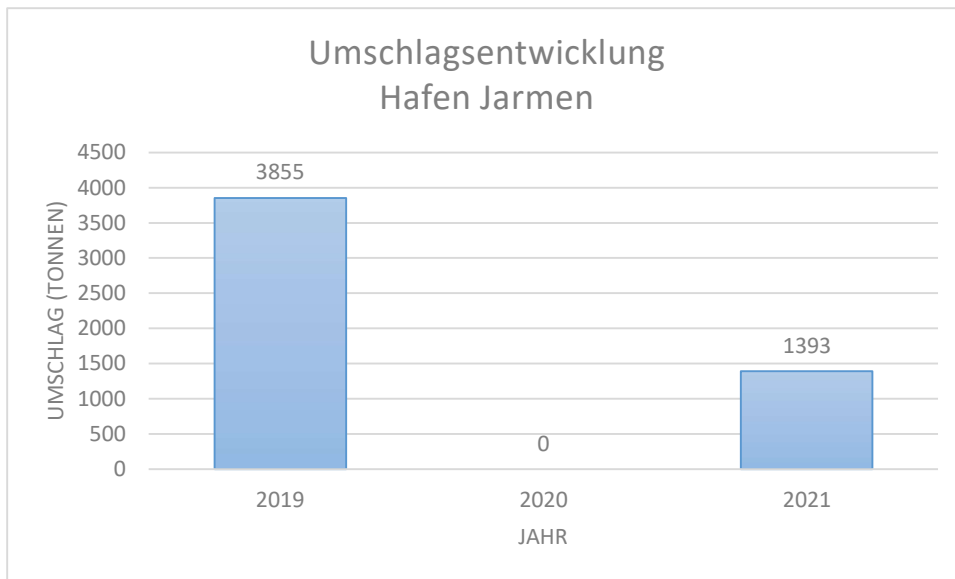


Abbildung 58: Umschlagsentwicklung Hafen Jarmen

Die Stadt Jarmen hat bisher keine Technik für den Umschlag zur Verfügung gestellt. Dies erfolgte, wenn nötig, durch die beteiligten Betriebe (z. B. Stellung eines Krans). Eine Abrechnung mit der Stadt über die Liegekosten erfolgt mittels Zählkarten, die am Hafen erhältlich sind.

Selten halten Flusskreuzfahrtschiffe. Aufgrund des Fehlens einer Hafenmeisterei melden diese sich teils direkt bei der Stadtverwaltung und möchten einen Platz reservieren. Bei solchen Meldungen wird eine Rechnung über die Benutzung erstellt und übersandt.

Der Hafen wird weiterhin durch Angelnde und Kanu- bzw. Bootsfahrende genutzt, die ihre Boote über die vorhandene Slipanlage zu Wasser lassen.

Seit 2022 gibt es einen neuen Schwimmsteg für den erleichterten Ein- und Ausstieg aus Paddelbooten.

Einen Hafenmeister, der das Anlegen der Boote kontrolliert, gibt es nicht. Dementsprechend existieren auch keine Zahlen über Gastlieger oder Paddelbootgäste. Auch werden derzeit keine Einnahmen aus dieser Nutzung generiert.

Im Sommer/Herbst 2022 gastierte erstmalig ein lokaler Imbisswagenbetreiber am Hafen und lockte viele Wassertouristen an, die sonst mit großer Wahrscheinlichkeit an Jarmen vorbeigefahren wären. Die Stadt Jarmen stellte zudem eine DIXIE Toilette auf, die ebenfalls gut angenommen wurde. Auch dies zeigt das Potential des Hafengeländes für eine touristische Nutzung auf.

Der Hafen als Wirtschafts- und Gewerbestandort spielt derzeit eine untergeordnete Rolle. Vermehrt erfährt die Stadt den Wunsch, dass zukünftig ebenfalls eine touristische Nutzung entwickelt werden soll. Gerade im Hinblick auf die touristische Weiterentwicklung der Peene und ihrer Anlaufstellen.

Die Stadt wird immer wieder dafür kritisiert, dass quasi kein Tourismus an der Peene in Jarmen stattfindet. Viele Wassertouristen kommen aus der Richtung Anklam und müssen den Wasserwanderrastplatz Alt Plestlin in der Gemeinde Bentzin ansteuern, weil es in Jarmen für Wassertouristen keine Angebote gibt.

Gerade im Hinblick auf die Entwicklungen an der Peene und dem Ausbau von touristischen Angeboten ist für die Stadtverwaltung eine Zusammenarbeit mit Reiseanbietern wie „Abenteuer Flusslandschaft Peenetal“ (aus Anklam) gut vorstellbar. Die Angebote von dort könnten ausgeweitet werden bis nach Jarmen. Dies könnte dazu führen, dass auch andere attraktive Anlaufpunkte im Amtsbereich (z.B. der Kiessee in Zarrenthin, Schloss Schmarsow, Schloss Broock) stärker frequentiert werden und damit neue touristische Angebote entstehen.

4.5.2. Bestandsaufnahme des Hafens

Folgende Bestände an Flächen, Gerät und Bausubstanz steht im Hafen Jarmen zur Verfügung:

Bestand	Anzahl	Bezeichnung / Art	Größe (ca.)	Nutzung
Umschlagshafen	1	Wirtschaftshafen Jarmen	450 m Kailänge, 2,5 m Tiefgang	Frachtschifffahrt, Warenumschlag
Industrielle Gebäude	5	Speicher	1255 m ²	Lagerung Schüttgüter (vorw. Raps & Weizen)
		Silos	1124 m ²	
		Kunstmühle (a.D.) & Anbauten	2458 m ²	k.A.
		Industriehalle	592 m ²	
Sonstige Gebäude	1	Verwaltungsgebäude	197 m ²	k.A.
Lagerfläche	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.

Abbildung 59: Infrastruktur Hafen Jarmen

Es sind nur wenige Liegeplätze vorhanden, ca. 6 Stück. Diese liegen am Ostende der Hafenanlage. Dauerliegeplätze sind nicht vorhanden oder vorgesehen. Diese finden Anwohnende beim lokalen Bootsverein, der jedoch keinen Service für Touristen anbietet.

Übliche Hafendienstleistungen wie ein Werftbetrieb oder eine Reparaturwerkstatt werden derzeit nicht angeboten. Ebenso sind keine Angebote zur Nahversorgung (Sanitär, Bänke, Fahrradständer, Fahrradladestationen, Gastronomie oder Einkaufsmöglichkeiten) auf dem Hafensareal vorhanden.

Bestand	Anzahl	Bezeichnung / Art	Größe (ca.)	Nutzung
Sportbootanleger	1	Hafen Jarmen (östl. Ende Wirtschaftshafen)	6 Liegeplätze	Sportboote (Motorboote, weniger: Segelboote), Paddelboote, inkl. Sliprampe

Abbildung 60: Anleger Hafen Jarmen

Fördermittel

Die Zweckbindung der ca. 7,5 Millionen Euro an Fördermitteln zur Hafensanierung (größtenteils aus dem bundesdeutschen Förderprogramm GRW) läuft in Jarmen zum 03.01.2026 aus. Diese Baumaßnahmen wurden in den 1990er-Jahren ausgeführt.

Pläne

Eine Prüfung der Spundwände erfolgt im Jahr 2023. Diese ist erforderlich für die wasserverkehrsrechtliche Genehmigung des Hafens. Eine Messung des aktuellen Tiefgangs ergab aktuell eine Tiefe von 3,80 m. Diese Daten sind wichtig für die Wiederbeantragung auslaufender Betriebserlaubnisse und bieten erste Kennzahlen für mögliche Nutzungsmöglichkeiten abseits des Umschlagshafenbetriebs.

Konkrete Planungen zum Hafen seitens der Stadt Jarmen gibt es noch nicht. Dafür sind einige Wünsche bekannt. Auch die Aussagen des letzten verbliebenen Wirtschaftsunternehmens am Hafen des HaGe-Konzerns, in den kommenden 2-5 Jahren den Betrieb des Speichers und der Silos am Hafen einzustellen, werden ernstgenommen. So wird ernsthaft erwogen, die Funktion als Wirtschaftshafen vollständig aufzugeben und eine touristische Nutzung als alternative Wiederbelebung anzustreben.

Die Funktion als Umschlaghafen soll für die Zukunft dennoch gesichert werden, um auch mit möglichen neuen Technologien die Peene als Bundeswasserstraße zu nutzen.

Es sollen generell neue gastronomische als auch zusätzliche kulturelle Angebote gefördert werden. Jarmen möchte seinen Gästen Unterkünfte anbieten können. Ebenso sollen Einheimische bzw. solche, die es werden wollen, eine Bleibe finden können. Der Hafen soll so gestaltet werden, dass Angler als auch Wassersportler bzw. -touristen einen Platz finden. Auch die Umwidmung und Umgestaltung zu einer Marina wird erwogen. Dort sollten auch Angebote in Form von Boots- und Kanuverleih erfolgen. Zwingend erforderlich ist dann die Schaffung sanitärer Einrichtungen. Wünschenswert ist aus Sicht der Stadtverwaltung und Politik ebenso der Ausbau mit E-Mobilität, sowohl land- als wasserseitig.

Auch hochwertiges Wohnen am Wasser wird als Nutzungsmöglichkeit innerhalb des Hafensareals und der angrenzenden Flächen betrachtet. Dies wäre eine weitere Alternative die wertvollen baulichen Strukturen und die Lagequalität für Wohnen an der Peene als städtebauliche Besonderheit eines Peenehafens wertsteigernd zu gebrauchen.

Plan	Fokus	Jahr
FNP Jarmen	-Hafen ausgewiesen -Hafenflächen als Gewerbegebiet ausgewiesen -Angrenzend Wohnbauflächen	1996
B-Plan 5	-Entspricht heutiger Bebauung -Aufteilung Anleger: Westende d. Kais Sportboote, Mitte Wirtschaft, westlich vor Bundesstraßenbrücke Fahrgastschiffahrt, Ostende Umschlag	1996
B-Plan 17	-Photovoltaik nord-westlich des Hafens -Zwischenflächen (Grünfläche & "Zuckerteich") geschütztes Biotop	2014
B-Plan 1	-Gewerbegebiet zw. Bundesstraße und Autobahn	1997
VEP 1	-Errichtung ALDI-Logistikzentrum	2016
Naturparkplan NP Flusslandschaft Peenetal	siehe 4.X Demmin	2021

Abbildung 61: Rahmenpläne Hafen Jarmen

4.5.3. Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit

Jarmen besitzt viel Raum entlang des Wassers. Ein großer Anteil ist beplant oder in Nutzung. Die nachfolgenden Karten zeigen den Bestand an Flächen und Bauten, die für den Hafenbetrieb und seine mögliche Entwicklung von hoher Relevanz sind.



Abbildung 62: aktuelle Bestände Hafen Jarmen

4.6. Stadt Gützkow

4.6.1. Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort

Naturraum

Der Ortskern der Stadt Gützkow liegt zwei Kilometer nördlich des Flusslaufs der Peene. Sie wird durch den Bachlauf der Swinow geschnitten, welche von Osten kommend südlich der Stadt in die Peene mündet.

Der historische Stadtkern liegt auf einer mineralischen Erhöhung inmitten einer Schlaufe des vermoorten Unterlaufs der Swinow. Hier wird eine Höhe von bis zu 17 m NHN erreicht, der Wasserspiegel des Bachs liegt dabei auf etwa 2 m.

Das Mündungsgebiet in die Peene ist weiträumig feucht und ebenfalls niedermoorig.

Der südlichste Stadtteil ist das etwas außerhalb gelegene Gewerbegebiet Liebenthal. Dieses liegt direkt am Ufer und der letzten Brücke des Swinowbaches, der ab hier begradig die letzten 1,5 km zur Peene fließt. Das Gewerbegebiet besitzt einen Kai mit Anlegestelle am Swinowufer.

Im Osten der Stadt liegt der Kosenowsee. Das weitere Umland weist reliefarmes Acker und Grünland auf. Im Norden der Stadt am Hasenberg existiert ein kleiner Wald. Mit der ehemaligen Anlegestelle „Gützkower Fähre“ am Ende des Fährdamms – wohin bis 1926 eine Kleinbahn zum Güterumschlag führte – besitzt die Stadt offiziell auch einen Stadtteil direkt an der Peene. Wohn- oder Wirtschaftsbebauung gibt es dort nicht, lediglich eine Straße mit Wendepplatz am Ufer.

Folgende Schutzgebiete grenzen an die Stadt und das Gewerbegebiet am Wasser: das GGB-Gebiet „Peenetal mit Zuflüssen, Kleingewässerlandschaft am Kummerower See“, das Europäische Vogelschutzgebiet „Peenetallandschaft“, das Naturschutzgebiet „Peenetal von Jarmen bis Anklam“, das Landschaftsschutzgebiet „Unteres Peenetal und Peene-Haff [Vorpommern-Greifswald]“, der Naturpark „Flusslandschaft Peenetal“ und das Flächennaturdenkmal „Trockenrasen und Feuchtwiesen“.

Dabei liegt die Swinow innerhalb dieser Schutzgebietskulisse.

Demografie

Die Stadt existiert urkundlich seit dem 12. Jahrhundert. In den 80er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts hatte sie mit rund 3.800 Einwohnenden ihre historisch größte Bevölkerungszahl erreicht. Nach der Wende nahm die Einwohnendenanzahl geringfügig ab. Seit dem Jahr 2001 kommt es langsam wieder zu einem Anstieg und die Einwohnendenanzahl ist mittlerweile wieder auf dem Niveau von 1990.



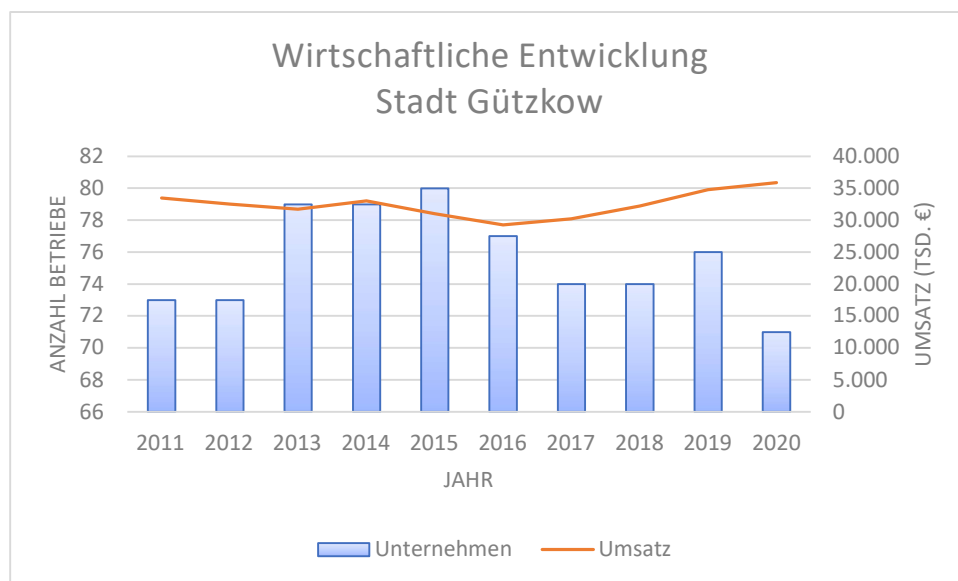
Abbildung 63: Bevölkerungsentwicklung Stadt Gützkow

Wirtschaft

In Gützkow hat es früher ein Sägewerk und eine Stärkefabrik gegeben. Diese betrieben auch Umschlag am Anleger Gützkower Fähre. Schon die Stilllegung der Kleinbahnstrecke zwischen Stärkefabrik und Peene ist auf ungenügendes Frachtaufkommen zurückzuführen. Nach 1945 ging die Bedeutung des Umschlagplatzes noch weiter zurück.

Heute sind die größeren Betriebe der Stadt beispielsweise die Johannes Hecker Bau- und Möbeltischlerei GmbH & Co. KG oder die Wiecker Pflanzenproduktion Gützkow GmbH.

Nach 2015 hat die Anzahl der Unternehmen stark abgenommen, der Umsatz blieb dabei auf etwa gleichem Niveau.



* Die Y-Achsenwerte sind auf Unternehmensseite beschnitten. Da nicht die Gesamtzahl optisch dargestellt wird, zeigt das Verhältnis der Balkengröße somit keine relativen Verhältnisse zwischen den Jahren.

Abbildung 64: Wirtschaftsentwicklung Stadt Gützkow

Der Dienstleistungssektor stellt den größten Teil der lokalen Wirtschaft. Ein Teil des Umsatzes wird durch Lebensmitteleinzelhandel erbracht, der auch regionale Bedarfe abdeckt.

12 % der Unternehmen und Betriebe Gützkows sind in der Produktion tätig. Unter anderem im Gewerbegebiet Liebenthal.

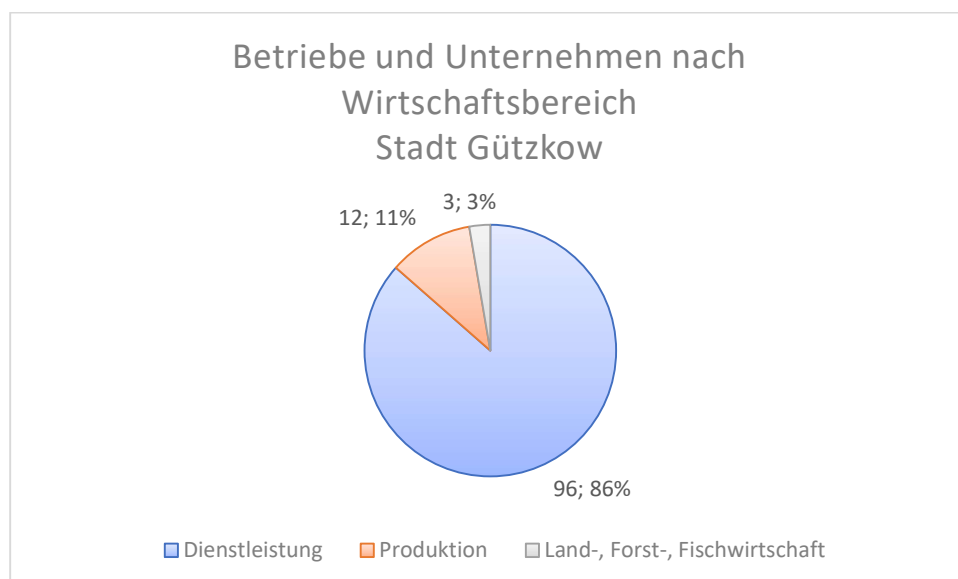


Abbildung 65: Gewerbe der Stadt Gützkow

Tourismus

Gützkow ist keine Stadt mit ausgeprägtem touristischem Profil oder großem Umfang an Gastgewerbe. Es gibt einen Beherbergungsbetrieb – das Bürgerhaus auf dem Hasenberg – und sechs gastronomische Betriebe in der Stadt.

Paddelboottouristen finden beim Kanuverein Gützkow einen Wasserwanderrastplatz mit Zeltwiese. Am Kosenowsee gibt es ein Strandbad.

Städtebau & Infrastruktur

Gützkow ist eine kleine Landstadt mit größtenteils ein- bis zweigeschossigen Häusern in Privatbesitz. Den Mittelpunkt der historischen Altstadt bildet eine Backsteinkirche.

Es gibt zwei niedergelassenen Ärzte und eine Apotheke in der Stadt Gützkow.

Bahn- oder Fähranschluss existieren nicht mehr. Die nächste Bahnstation befindet sich in Züssow.

Nach Greifswald und Anklam gibt es regelmäßige fahrende, direkte Busverbindungen.

Verkehrsanbindung

Gützkow ist über Bundesstraßen an die nahe Bundesautobahn 20 angeschlossen.

Strecke (ca.)	Ziel	Modus
3 km	Autobahnauffahrt (BAB 20)	Bundesstraße
11 km	Bahnstation Züssow	Gleisanschluss
20 km	Oberzentrum (Greifswald)	Bundesstraße
35 km	Seebad (Lubmin)	Bundes- und Landesstraße
64 km	Grenzübergang (Polen)	Bundesstraße
66 km	Autofähre n. Skandinavien (Swinemünde)	Bundesstraße

Abbildung 66: Entfernungen Stadt Gützkow

Hafennutzung

In Gützkow gibt und gab es keinen konzessionierten Hafen. Im letzten Jahrhundert wurde der Anleger Gützkower Fähre für Waren- und Güterumschlag genutzt.

Die Gewerbetreibenden im Industriegebiet Liebenthal sind auch im Bereich des Boots- und Schiffsinnenausbaus tätig. Dieses Geschäftssegment ist aufstrebend, daher beabsichtigen die Betreiber einen Ausbau.

4.6.2. Bestandsaufnahme des Hafen-/Anlegerpotentials

Bestand	Anzahl	Bezeichnung / Art	Größe (ca.)	Nutzung
Gewerbebauten	11	Hallen	9655 m ²	Tischlerei, Elektrotechnik

Abbildung 67: Infrastruktur Hafen Gützkow

Über die Swinow ist das Gewerbegebiet Liebenthal mit der Bundeswasserstraße Peene verbunden. Das Fließgewässer ist für den Bootsverkehr zulässig. Ein fester Kai mit Liegeplätzen am Ufer der Swinow besteht. Dieser könnte auch genutzt werden, um künftig Boote direkt vor Ort auszubauen. Bisher geschieht dies durch die ansässigen Betriebe nur in Außeneinsätzen andernorts.

Bestand	Anzahl	Bezeichnung / Art	Größe (ca.)	Nutzung
Bootsanleger	1	Anleger Liebenthal	27 m Kailänge	Bootsanleger

Abbildung 68: Anleger Hafen Gützkow

Pläne

Die Initiative zur Prüfung einer Möglichkeit zur Ertüchtigung und Professionalisierung des Anlegers Gewerbegebiet Liebenthal geht vom ortsansässigen Betrieb aus. Seitens der Stadt oder anderer Planungsbehörden existieren bislang noch keine konkreteren Planungen.

Den Betrachtungs- und Planungsraum betreffend liegt der Flächennutzungsplan der Stadt Gützkow vor.

Plan	Fokus	Jahr
F-Plan	-Gewerbegebiet an der Swinow-Brücke östlich Liebenthal ausgewiesen -Bootsanleger am Gewerbegebiet und Ende des Fährdamms (Nordufer Peene) verzeichnet	2002

Abbildung 69: Rahmenplan Stadt Gützkow

4.6.3. Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit

Gützkow besitzt kaum Raum an der Peene. Der Großteil unterliegt dem Naturschutz. Die hafennahen Strukturen befinden sich zurückliegend an der Swinow und bieten, wenn auch eingeschränkt, Entwicklungsmöglichkeiten.

Die nachfolgende Karte zeigt den Bestand an Flächen und Bauten, die für den Hafenbetrieb und seine mögliche Entwicklung von hoher Relevanz sind. Die Verbindung über die Swinow zur Peene wird nicht gesondert dargestellt, ist aber ebenso von hoher Relevanz.

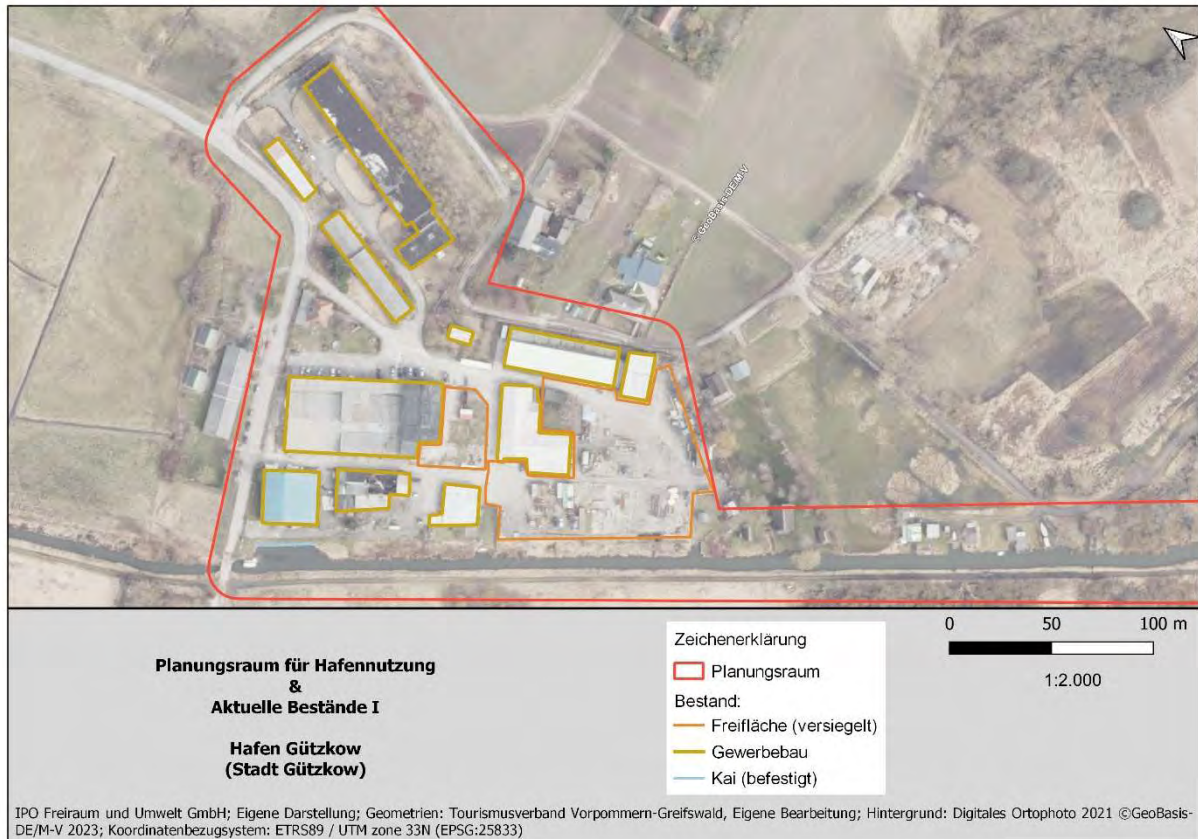


Abbildung 70: aktuelle Bestände Hafen-Gewerbeflächen Stadt Gützkow

4.7. Hafen Freest

4.7.1. Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort

Naturraum

Der Hafen Freest liegt süd-östlich des Greifswalder Boddens im Übergang zum Peenestrom. Der Hafen befindet sich hauptsächlich in der Landschaftszone „Arkonasee“, lediglich ein kleiner Teil landseitig liegt noch in der Landschaftszone „Ostseeküstenland“. Innerhalb dieser Landschaftszone ist das Hafenbecken der Großlandschaft „Innere Seegewässern der Arkonasee“ zuzuordnen und der Landbereich dem „Usedomer Hügel- und Boddenland“. Die zugehörige Landschaftseinheit wird im Hafenbecken als „Peenestrom und Achterwasser“ betitelt und landseitig als „Peenestromland“.

Peenestrom und die Uferbereiche sind verschiedenen Schutzkategorien zugeordnet.

Außerhalb des Hafenbereiches befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Insel Usedom mit Festlandgürtel“.

Natura 2000-Gebiete

Östlich des Hafens im Verlauf der Küstenlinie des Peenestroms schließt sich das EU-Vogelschutzgebiet DE 1949-401 „Peenestrom und Achterwasser“ an. Dieses umfasst laut Natura 2000-LVO M-V eine Fläche von ca. 16.100 ha und sieht 18 Vogelarten als Zielarten vor. Diese umfassen sowohl Wat- und Wasservögel als auch Arten der Röhrichte, halboffenen und offenen Landschaften.

Ebenfalls östlich des Hafenbeckens schließt sich das Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) DE 2049-302 „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“ an. Dieses umfasst ca. 53.200 ha Fläche und umfasst 21 FFH-Lebensraumtypen (davon 4 prioritär) sowie 17 Zielarten.

Nördlich des Hafens findet sich ein Sandstrand.

Das Gelände des Hafens Freest ist eingebettet in die Ortslage Freest.

Demografie

Die Gemeinde Kröslin umfasst neben dem gleichnamigen Dorf vier weitere Ortsteile (Spandowerhagen, Freest, Karrin, Hollendorf). Seit den frühen neunziger Jahren ist die Bevölkerungszahl relativ konstant geblieben. Dies steht entgegen dem allgemeinen Trend der ländlichen Gemeinden der Region. Die Zahl liegt in Zehnjahresvergleich bei etwa 1.760 Einwohnenden.

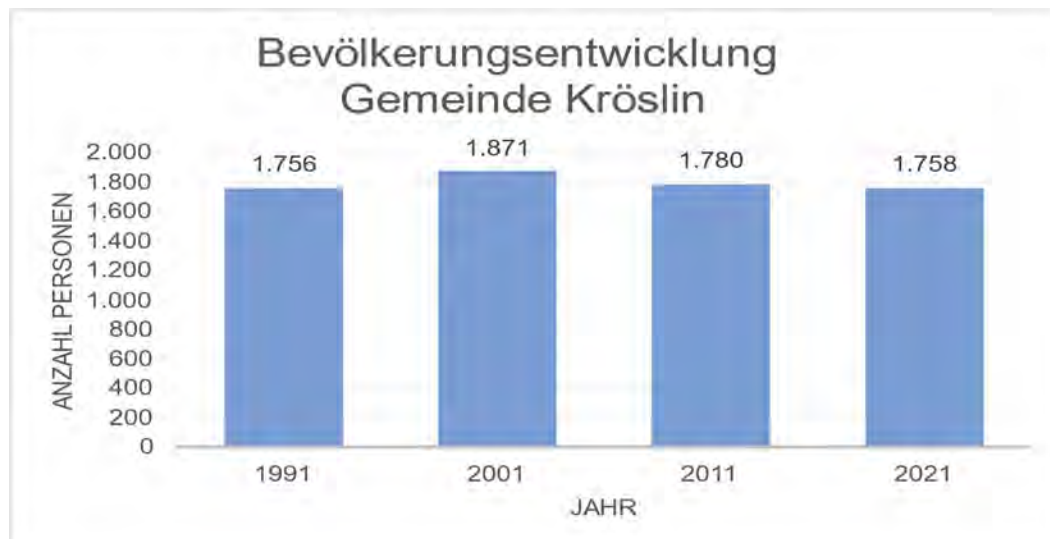
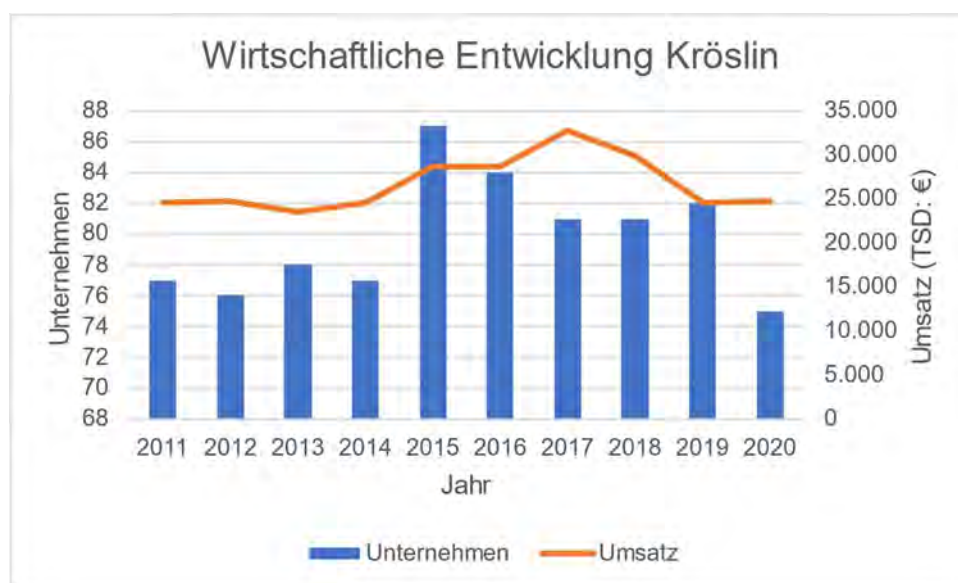


Abbildung 71: Bevölkerungsentwicklung Gemeinde Kröslin

Wirtschaft

Die Fischerei ist nach wie vor ein wichtiger, wenn auch schwindender Wirtschaftszweig in Freest. Die Fischer haben die 1960 gegründete Fischereiproduktionsgenossenschaft (FPG) im Jahr 1990 in eine eingetragene Fischereigenossenschaft umgewandelt, um ihre Fänge besser vermarkten zu können. Sie umfasste im Jahr 2010 insgesamt 28 Fischereiunternehmen mit 30 Fischern und 54 Fischereifahrzeugen. Die Genossenschaft zählt mit ihren 81 Mitgliedern zu den größten Unternehmen der Region. Durch die Rahmenbedingungen der internationalen Fischereivorgaben wird es immer schwieriger, diesen Wirtschaftszweig weiter zu betreiben.

Mit Stand 2020 sind gesamtwirtschaftlich 75 Unternehmen in der Gemeinde Kröslin gemeldet. Sowohl Unternehmensanzahl als auch Umsätze haben innerhalb der letzten zehn Jahre relativ stark geschwankt. Das erste Jahr der Corona-Pandemie hatte offensichtlich eine messbar negative Auswirkung auf die Gewerbetreibenden in Kröslin, da ein Großteil der Wirtschaft vom Tourismus abhängt. Hierbei ist zu bemerken, dass zwar eine große Anzahl von Unternehmen abgewandert ist oder aufgegeben hat, der Umsatz davon jedoch nicht beeinträchtigt wurde.



* Die Y-Achsenwerte sind auf Unternehmensseite beschnitten. Da nicht die Gesamtzahl optisch dargestellt wird, zeigt das Verhältnis der Balkengröße somit keine relativen Verhältnisse zwischen den Jahren.

Abbildung 72: Wirtschaftsentwicklung Gemeinde Kröslin

Rund 87 % der Betriebe und Unternehmen in Kröslin sind in der Dienstleistung tätig. Der Rest entfällt auf den Produktionssektor. Im Beherbergungs- und Gastronomiesektor sind 4 bzw. 5 Betriebe oder Unternehmen innerhalb der Gemeinde gemeldet, obwohl es eine größere Anzahl an möglichen Übernachtungsmöglichkeiten gibt. Damit könnte sich auch erklären lassen, warum das erste Pandemie-Jahr (2020) weder als Umsatzeinbruch noch als Unternehmensrückgang in der Statistik sichtbar wird.

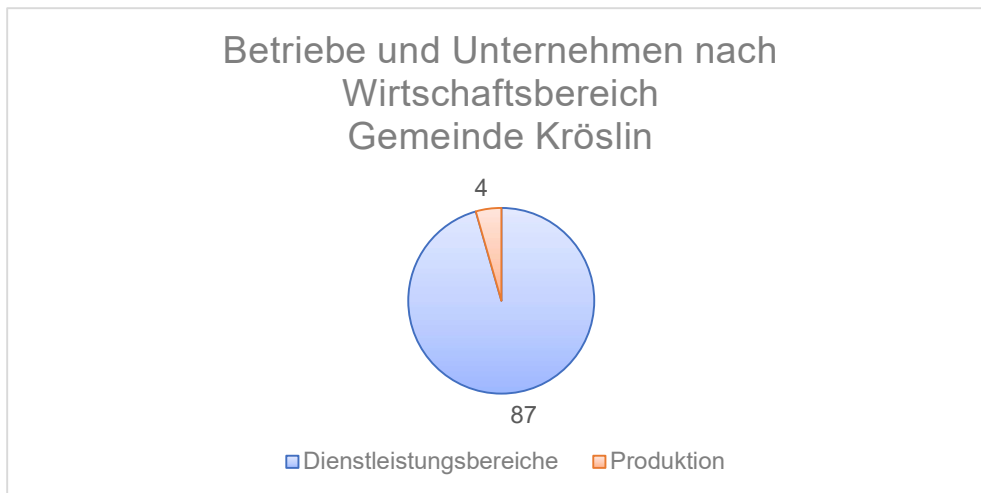


Abbildung 73: Gewerbe in der Gemeinde Kröslin

Der Hafen Freest ist damit derzeit noch als Gewerbehafen zu bezeichnen. Außer der Fischerei selbst und der Fähranleger gibt es keine weitere hafenrelevante gewerbliche Nutzung direkt im nahen Umfeld. In Kröslin befindet sich eine Marina. Die nächsten hafenaffinen Betriebe liegen bereits nahe dem nächsten Hafen (Lubmin).

Tourismus

Die Gemeinde Kröslin hat im Jahr 2015 ein Tourismus- und Entwicklungskonzept erstellt. Hier wurde dargelegt, dass Potentiale im Beherbergungssektor schlummern, die Außenwirkung verbessert werden kann und die Vermarktung gezielter und besser vernetzt erfolgen soll. Neben vielen Einzelmaßnahmen innerhalb der Gemeinde steht für den Hafenbereich die Sanierung des Anlegers, die Ergänzung von touristischen Angeboten im Bereich der Fischerei sowie die Aufwertung des Strandbereiches im Vordergrund.

Freest lockt mit seiner Lage zwischen Peene und Greifswalder Bodden. Rund um Freest gibt es zahlreiche Rad- und Wanderwege um die herrliche natürliche und ursprüngliche Umgebung zu erkunden.

Das Fischerfest in Freest findet jährlich am 1. Augustwochenende statt und lockt tausende Gäste in das beschauliche Fischerdorf.

Eine weitere Besonderheit sind die „Freester Fischerteppiche“. „Perser von der Ostsee“ werden diese Textilien wegen ihrer guten Qualität und der hohen Strapazierfähigkeit genannt. Ihr Begründer Rudolf Stundl (1897-1990) hat die Teppichknüpferei in den Jahren der Weltwirtschaftskrise als Nebenerwerbsmöglichkeit für verarmte Fischer eingeführt. Im Laufe der Zeit entwickelte sich daraus ein für diese Region einmaliges Handwerk. Die als Idyll und in harmonischer Ursprünglichkeit erlebte Küstenlandschaft Vorpommerns wurde für Stundl und viele Knüpfer zur Quelle auf der Suche nach Mustern. Fische, Wellen, Anker, Möwen, Seesterne, Stranddiestel u.a. – die Ornamente machten die Freester Teppiche unverwechselbar. (Zitat von Dr. Birgit Dahlenburg) In der Heimatstube Freest ist eine Sammlung Freester Fischerteppiche ausgestellt.

In den Jahren 2017 bis 2020 waren 10 Betriebe im Beherbergungssektor verzeichnet.

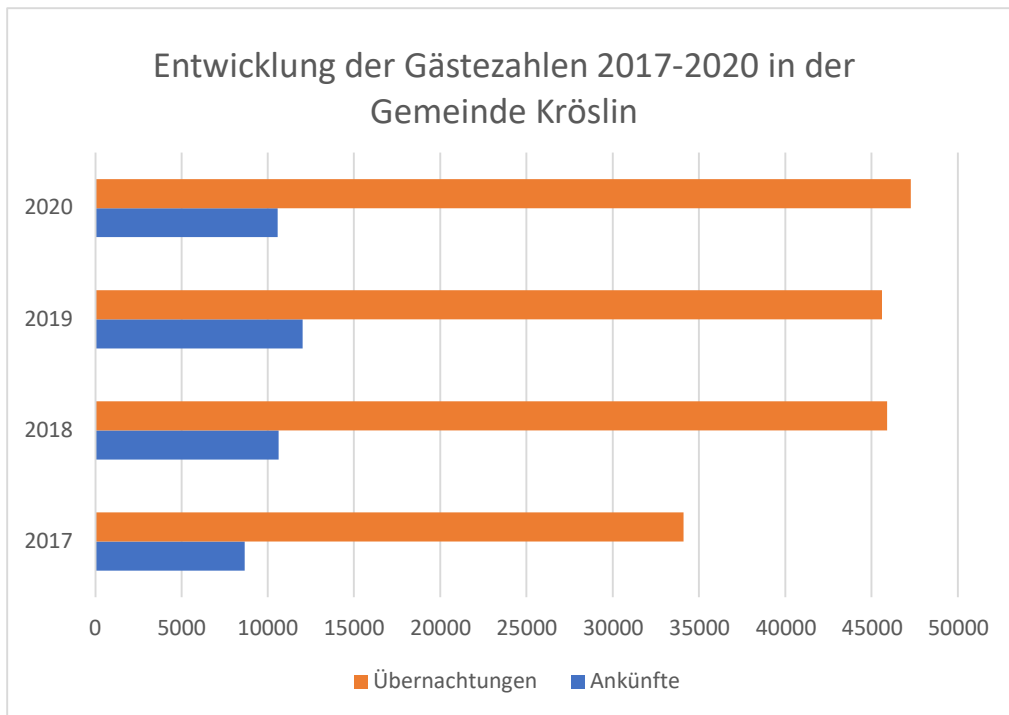


Abbildung 74: Gästezahlen 2017-2020 in der Gemeinde Kröslin

Folgende Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele gibt es im Umland von Freest:

- Insel Usedom (per Fähre nach Peenemünde 3 km)
- Museum HTM Peenemünde (3km)
- Strand Lubmin (8km)
- Dorfkirche Kröslin (2,6 km)
- Wolgast (10 km)

Städtebau & Infrastruktur

Der Freester Hafen grenzt den Ort zum Wasser hin ab. Der Ort besteht weitgehend aus Einfamilienhäusern auf privaten Grundstücken und ist als reiner Wohnort zu klassifizieren. Daneben existieren noch einige alte, denkmalgeschützte Bauernhäuser und Fischerkaten in der Straße Die Ecke sowie das Haus der Reusenkompanie an der Dorfstraße. Dort stehen auch noch einige Salzhütten, in denen die Fischer das Salz zur Weiterverarbeitung ihrer Fänge lagerten.

Eine Nahversorgung durch Angebote des örtlichen Einzelhandels, Gastronomien oder Gesundheitsfürsorge ist nicht gegeben.

Öffentlicher Personennahverkehr ist durch eine Buslinie Wolgast Lubmin zwischen 6:15 Uhr und 17:44 Uhr gegeben.

Verkehrsanbindung

Der Ort Freest verfügt über einen Anschluss an das Landesstraßennetz.

Das nächste Oberzentrum (Greifswald) befindet sich mit rund 30 km nur bedingt in fahrradfähiger Entfernung (ca. 1,5 Stunden). Das nächste Seebad (Lubmin) ist ebenfalls gut zu erreichen (ca. 0,5 Stunde).

Strecke (ca.)	Ziel	Modus
28 km	Autobahnauffahrt (BAB 20)	Bundes- und Landesstraße
30 km	Oberzentrum (Greifswald)	Landesstraße
10 km	Seebad (Lubmin)	Landesstraße
50 km	Grenzübergang (Polen)	Bundes- und Landesstraße
53 km	Autofähre n. Skandinavien (Swinemünde)	Bundes- und Landesstraße
21 km	Züssow Bahnhof	Bundes- und Landesstraße
270 km	Berlin (Hbf)	Bundes- und Landesstraße, Autobahn

Abbildung 75: Entfernungen Hafen Freest

Hafennutzung

Der Hafen Freest ist ein Fischereihafen mit Ergänzungsnutzungen. Eigentümer der Infrastruktur ist die Gemeinde Kröslin.

Die Gesamtnutzung teilt sich der Fischereihafen (Fischereigenossenschaft „Peenemündung“ Freest eG) mit dem Fähranleger und einem Sportboothafen. Letzterer wird von der Sportgemeinschaft Seesegeln Freest betrieben.

Der Fähranleger wird von der Apollo-Reederei für die Überfahrten nach Kröslin und Peenemünde genutzt. Er dient auch als Anleger für Ausflugschiffe zur Greifswalder Oie und zum Ruden.

Der Fischereihafen hat derzeit 24 Liegeplätze, der Sportboothafen der Werft hat 30 Liegeplätze. Zum weiteren Sportboothafen liegen keine Angaben vor. Eine überschlägige Schätzung geht von 115 Liegeplätzen aus.

Die Solltiefe im Hafen ist 4 m, aktuell ist Einfahrt nur 2,10 m und im Hafen ca. 2,50 m tief.

Das Hafengelände umfasst außerdem sanitäre Anlagen, Parkplätze und gewerbliche Flächen für die Fischerei. Es gibt eine Fischräucherei im erreichbaren Umfeld des Hafens.

Auch der Hafen Freest kann als Regionalhafen gewertet werden. Eine lokale Wertschöpfung über die Fischerei und die touristische Nutzung hinaus findet nicht statt. Der Wirtschaftszweig Fischerei ist stark rückläufig, es fehlt auch an Nachwuchs.

Paddler sind für den Hafen Freest derzeit nicht relevant, da sie die Paddelstation Spandowerhagen anfahren.

4.7.2. Bestandsaufnahme des Hafens

Folgende Bestände an Flächen, Gerät und Bausubstanz steht im Hafen Freest zur Verfügung:

Bestand	Anzahl	Bezeichnung / Art	Größe (ca.)	Nutzung
Fischereihafen	1	Fischereihafen Freest	595 m Kailänge, 3-2,40 m Tiefgang	Fischerei, Seenotretter, Fahrgastsschiffahrt
Gewerbliche Gebäude	12	Gewerbebauten	5714 m ²	Fischverarbeitung, Bootsservice, Bootswerft
	3	Gastronomie	617 m ²	Restaurant, Café, Imbiss
	25	Materialschuppen	918 m ²	Fischerei, Seenotretter
Sonstige Gebäude	1	Verwaltungsgebäude	338 m ²	Hafenmeister, Gemeinde
Gerät	1	Slipanlage (Werft)	k.A.	Slip von Fischerei- und Sportbooten
Hafenbecken	2	Fischereihafen	20.580 m ² Wasserfläche, 3-2,40 m Tiefgang	Wenden und Anlegen
		Bootswerft Freest	3.346 m ²	Anlegen, Slippen

Abbildung 76: Bestand Hafen Freest

Bestand	Anzahl	Bezeichnung / Art	Größe (ca.)	Nutzung
Sportbootanleger	4	Bootswerft Freest	30 Liegeplätze, 1,8-3,3 m Tiefgang	Sportboote (Segel- und Motorboote)
		Sportgemeinschaft Seesegeln Freest	k.A.	

Abbildung 77: Bestand Hafen Freest

Durch die Werft können einige Hafendienstleistungen wie eine Reparaturwerkstatt derzeit angeboten werden. Angebote zur Nahversorgung sind eingeschränkt verfügbar (Sanitär, Bänke, Fahrradständer, Fahrradladestationen, Gastronomie) Einkaufsmöglichkeiten sind derzeit nicht vorhanden.

Fördermittel

Die Infrastruktur und Erschließung des Hafens Freest wurde seit den 1990er durch das bundesdeutsche Programm Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ gefördert.

Pläne

Die Gemeinde Kröslin hat seit 2002 einen Flächennutzungsplan. Hier ist der Hafbereich festgesetzt. Für westlich am Hafen angrenzende Flächen existiert ein B-Plan (Bebauungsplan Kröslin OT Freest Wohnanlage am Fischereihafen Nr. 8) für ein Wohngebiet in Kraft. Für den Hafbereich existiert jedoch kein Bebauungsplanung.

Die Innenbereichssatzung aus dem Jahr 1997 umfasst den Hafbereich nicht.

Plan	Fokus	Jahr
FNP Kröslin	-Hafen Freest als Fischerei- und Yachthafen ausgewiesen -Angrenzen an Hafen Gewerbegebiet (südlich,entsprechend Werft und Fischverarbeitung) und Wohnbaugebiet (westlich, entsprechend Baufläche für B-Plan 8) ausgewiesen	2002
B-Plan 8 (1. Änderung)	-Wohnanlage am Fischereihafen	2021
Klarstellungssatzung (mit Abrundungen und Erweiterungen) Freest	-Der Hochwasserschutz muss bei allen Bauvorhaben selbstständig gewährleistet werden -Bauvorhaben innerhalb des 200 m Küstenschutzstreifens bedürfen Ausnahmegenehmigung der zust. Naturschutzbehörde	1997
IREK Südküste GB 2035	-Erhalt und Entwicklung Traditionsfischerei -Entwicklung Fischerdorf Freest mit Ziel: Zertifikat „anerkannter Erholungsort“ -Ausbau Hafen Freest -Neubau Anleger Freest	2002

Abbildung 78: relevante Rahmenpläne Gemeinde Kröslin

4.7.3. Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit

Im Folgenden werden jene Bestände an Flächen, Bauten und Anlagen dargestellt, welche für die Weiterentwicklung des Hafenstandorts Freest relevant sind:

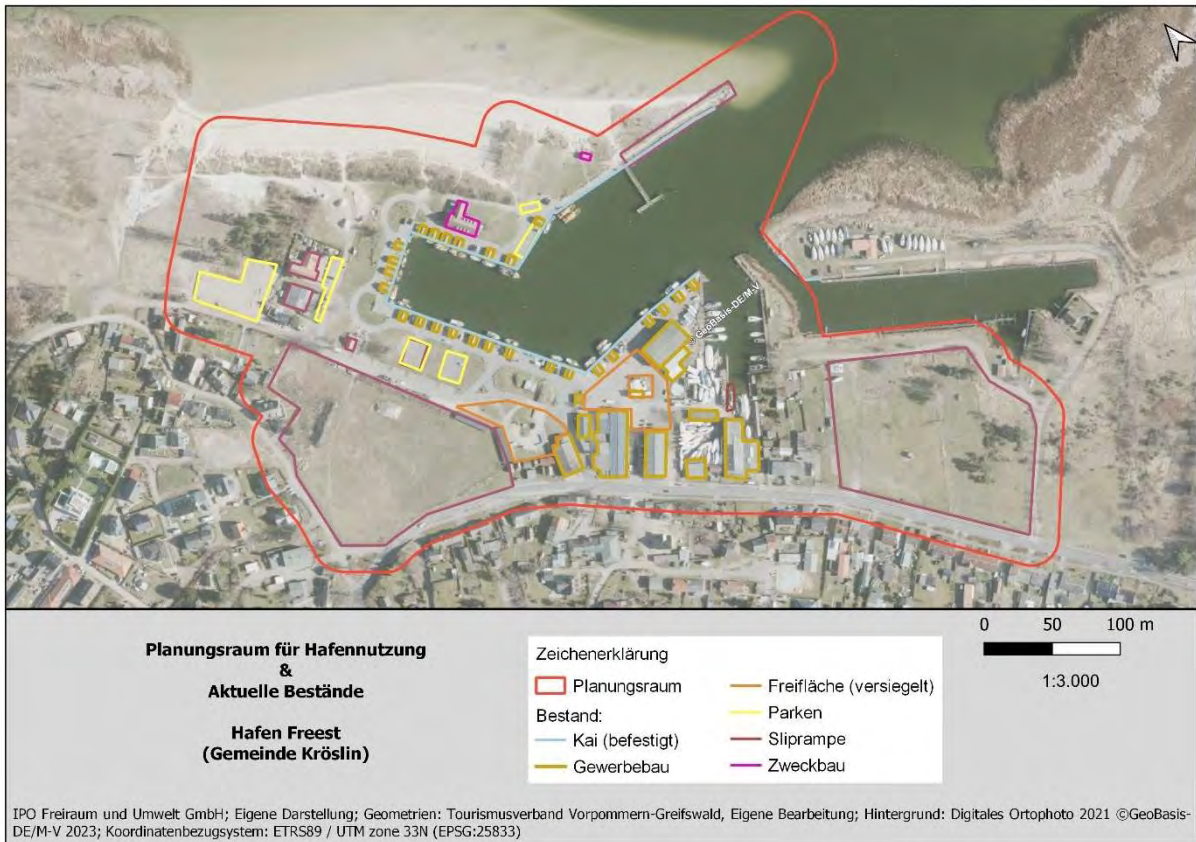


Abbildung 79: aktuelle Bestände Hafen Freest

4.8. Stadt Demmin

4.8.1. Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort

Naturraum

Der Hafen der Stadt Demmin liegt am westlichen Stadtrand. Der Stadthafen liegt am nördlichen Ufer der Peene. Der Wirtschaftshafen Meyenkrebs liegt nördlich der Kernstadt an einer Schleife der Peene.

Der Fluss ist hier ca. 30 m breit. Das gesamte Hafengebiet liegt auf einer Höhe von 2,5 m über dem Meeresspiegel (NHN, an der Ostsee nahezu identisch mit Seekartennull SKN). Landwärts liegt das bebaute Gelände westlich und nordwestlich auf etwa gleichem Niveau, zur Innenstadt steigt das Gelände auf 10 m NHN an.

Der westliche Uferbereich ist gekennzeichnet durch ehemalige Torfstiche und mittlerweile naturnahe Entwicklung. Am nordwestlichen Ufer fügen sich gewerbliche Nutzungen und ein Bootshafen mit Boot-Charter für Hausboote an. Im Weiteren verläuft ein Schutzdeich bis zur Peenebrücke (Meyenkrebsbrücke).

Der westliche Stadthafenbereich wird von der Kahldenbrücke begrenzt. Hier befindet sich auch auf der Südseite eine befestigte Fläche bis zur Peene.

Südlich der Kahldenbrücke verzweigt sich der Gewässerverlauf. Der nach Südwesten verlaufende Altarm umfängt das „Hanseviertel“. Die westlichen Uferbereiche sind durch Bootshäuser überprägt. Nach Osten zieht sich ein Stich, an dem nördlich die Standinformation zu finden ist. An dem auf der Nordseite befestigten Ufer bestehen Möglichkeiten für Paddler zum Ein- und Ausstieg. Das südliche Ufer ist weitgehend unbefestigt, hier findet sich ein weiterer Paddlersteg.

Die Peene verläuft von hier weiter nach Süden in Richtung Kummerower See. Rund ein Kilometer südlich der Kahldenbrücke mündet die Tollense in die Peene.

Nördlich der Kernstadt befindet sich der Hafen Meyenkrebs direkt an der Peene. Es handelt sich um eine Kaianlage ohne weitere Infrastruktur, die das Gewerbegebiet Meyenkrebs nach Süden begrenzt.

Etwas südlich der Eisenbahnbrücke sind an einem Stich weitere Bootshäuser angeordnet.

Westlich der Stadt dehnt sich das Niedermoor des Trebeltals aus. Es existieren zahlreiche ehemalige Torfstiche. Die nächste Querung ist bei Wotenick möglich.

Das sonstige Umland stellt sich als reliefarme Grünland- und Ackerlandschaft dar.

An die Häfen grenzende Schutzgebiete sind das FFH Gebiet „Peenetal mit Zuflüssen, Kleingewässerlandschaft am Kummerower See“, das EU-Vogelschutzgebiet „Recknitz- und Trebeltal mit Seitentälern und Feldmark“, das Europäische Vogelschutzgebiet „Peenetal-Landschaft“, das FFH-Gebiet „Recknitz- und Trebeltal mit Zuflüssen“ (nördlich des Stadthafens), das Landschaftsschutzgebiet „Trebeltal“ (MSP), das Landschaftsschutzgebiet „Unteres Peenetal [Vorpommern-Greifswald]“, das Naturschutzgebiet „Peenetal von Salem bis Jarmen“ sowie der Naturpark „Flusslandschaft Peenetal“.

Demografie

In den Wäldern um Demmin gab es bereits im 8. Jahrhundert slawische Siedlungen. Mit dem Bau einer Grenzburg wurde Demmin Anfang des 10. Jahrhunderts bereits als wichtiger Standort erkannt und im 11. Jhd. urkundlich bekannt. Mit etwa 10.300 Einwohnenden zählt sie heute als Landstadt. Der Höhepunkt der Bevölkerungszahl lag kurz vor dem Zusammenbruch der DDR. Seitdem findet ein kontinuierlicher Rückgang an Einwohnenden statt.

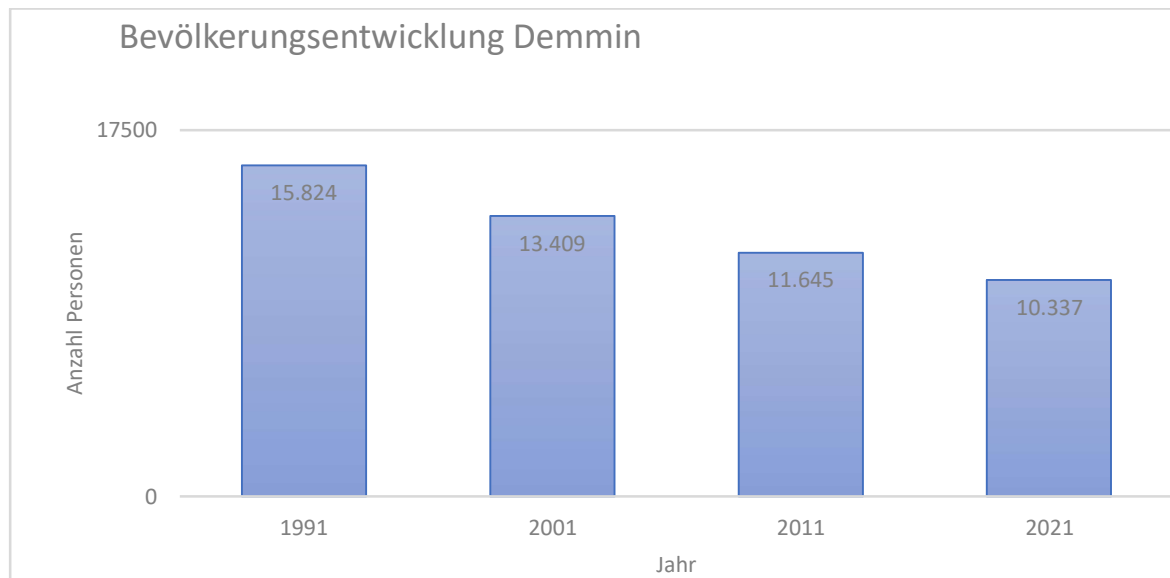
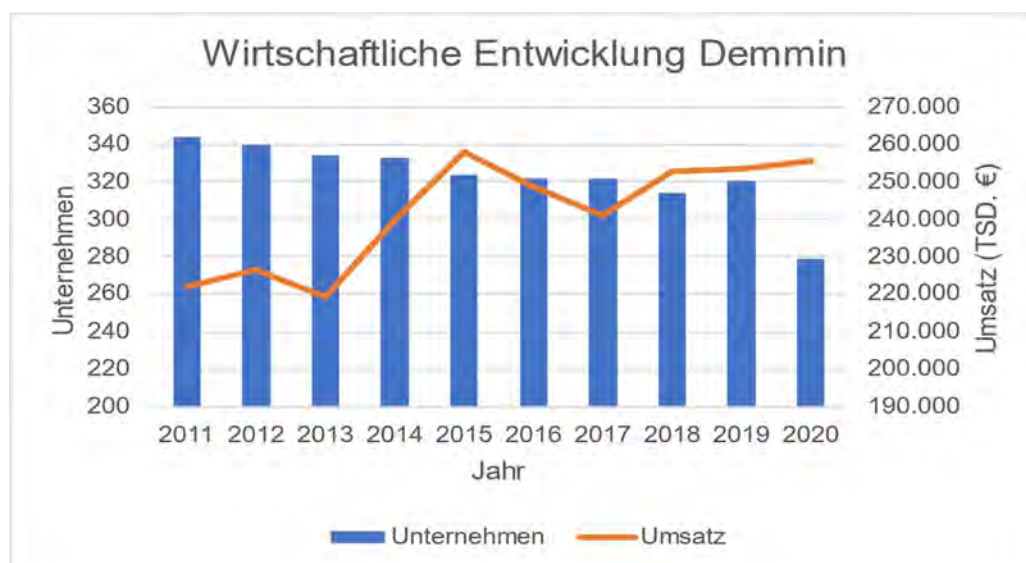


Abbildung 80: Bevölkerungsentwicklung Stadt Demmin

Wirtschaft

Insgesamt sind aktuell 279 Unternehmen in Demmin angemeldet (Stand 2020)⁷. Im Zehnjahresvergleich sind die Zahlen relativ stabil geblieben und schwankten zwischen 320 und 342 angemeldeten Unternehmen. Der sichtbare Abwärtssprung in 2020 könnte mit dem Beginn der Corona-Pandemie zusammenhängen. Gleichzeitig hat er sich nicht sichtbar auf den Gesamtumsatz ausgewirkt. Das deutet darauf hin, dass die Abnahme verhältnismäßig kleine Unternehmungen betraf.



* Die Y-Achsenwerte sind auf Unternehmensseite beschnitten. Da nicht die Gesamtzahl optisch dargestellt wird, zeigt das Verhältnis der Balkengröße somit keine relativen Verhältnisse zwischen den Jahren.

Abbildung 81: Wirtschaftsentwicklung Stadt Demmin

⁷ IHK Neubrandenburg für das östliche Mecklenburg-Vorpommern (pers. Mitteilung, 16.12.2022)

Seit 2013 konnte der Jahresgesamtumsatz der Demminer Unternehmen um rund 35.000 € gesteigert werden. Das Jahr 2020 als erstes Pandemiejahr zeigte vorerst keinen Einbruch in der Umsatzentwicklung.

Aktuell (Stand Ende 2022) sind 279 Betriebe und Unternehmen aus Demmin bei der IHK gemeldet⁸. Der Großteil ist in der Dienstleistung tätig. 7 % decken Leistungen in der Landwirtschaft ab. Gerade einmal 17 % der Unternehmen und Betriebe gehören zur Produktionsbranche.



Abbildung 82: Gewerbe der Stadt Demmin

Tourismus

Demmin ist bisher eine eher untergeordnete Tourismusdestination. Die Anzahl der Beherbergungsbetriebe ist in den letzten Jahren zurückgegangen. Anlaufpunkt ist z.T. der Hafen, der t.w. für den Wassertourismus erschlossen ist. Hier fehlt es jedoch an Infrastruktur für einen längeren Aufenthalt. Die Stadt weist ein temporäres und wechselndes kulturelles Angebot auf, das sich weitgehend aus Gastspielen zusammensetzt. Die Zielgruppe für Angebote aus bürgerlicher Eigeninitiative sind weitgehend die Einwohnenden.

Die IHK Neubrandenburg listet aktuell (Stand Ende 2022) 4 Betriebe des Beherbergungsgewerbes und 32 gastronomische Betriebe in der Stadt Jarmen. Die Auslastung liegt bei ca. 25 %, die Anzahl von Schlafplätzen und die der ankommenden Gäste ist in dem Zeitraum 2014 – 2018 konstant geblieben, 2019 ist die Anzahl der Gäste leicht gestiegen obwohl die Zahl der Schlafplätze leicht zurückgegangen ist. Für da Jahr 2020 liegen keine Daten vor.

Es gibt nördlich des Stadthafens einen privaten Hausbootcharter, der ebenfalls einen kleinen Campingplatz, die Peene Marina Demmin betreibt, auf dem Touristen mit Zelt oder Wohnwagen/ Wohnmobil übernachten dürfen. Dieser wird gern von Paddlern genutzt.

⁸ IHK Neubrandenburg für das östliche Mecklenburg-Vorpommern (pers. Mitteilung, 16.12.2022)

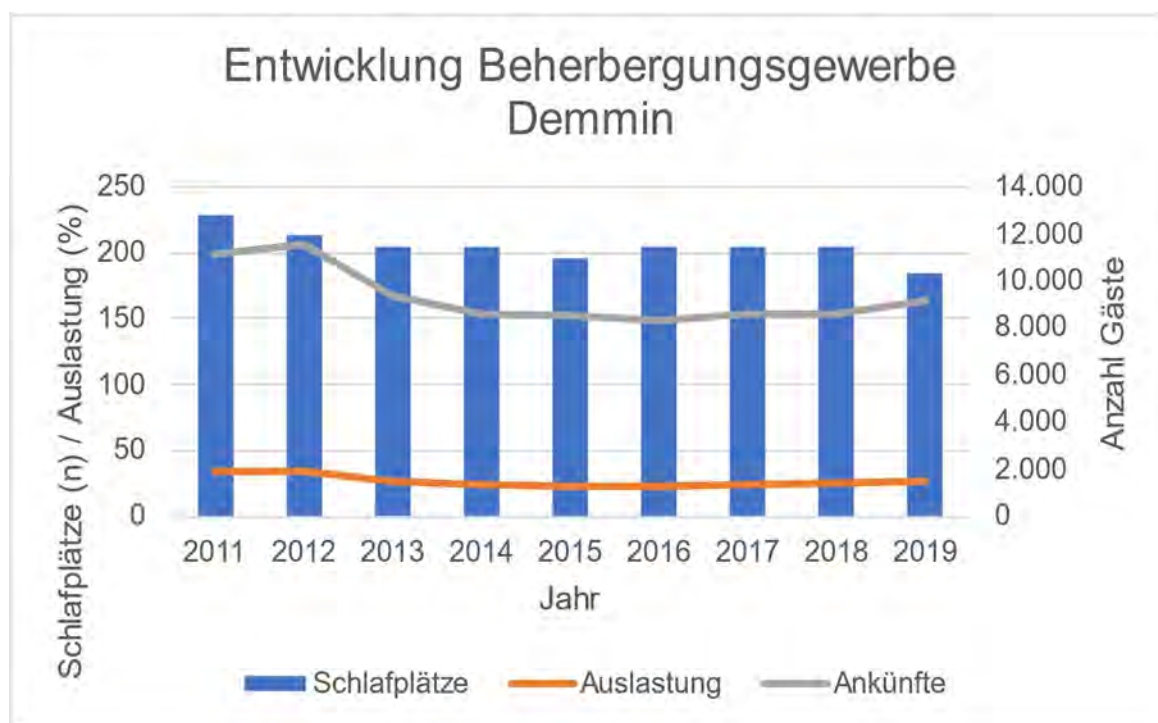


Abbildung 83: Entwicklung Beherbergungsgewerbe Stadt Demmin

In Hafennähe befindet sich das Hanseviertel, ein historisches Freilichtmuseum, das auf der „Fischerinsel“ alte Handwerkskunst der Fischerei zeigt. Weitere Museen sind nicht bekannt.

Nördlich der Stadt gibt es mit dem Naturerlebnisbad Biberburg eine öffentliche Badestelle.

Demmin ist an verschiedene Fahrradrouten angeschlossen, wie z.B. an den Peenetalrundweg. Des Weiteren liegt Demmin sowohl an der Trebeltal-Rundtour als auch an der Eiszeitroute.

Folgende Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele gibt es in und im Umland Demmins:

- Naturerlebnisbad Biberburg (1,5 km Entfernung)
- Planetarium Demmin (1 km)
- Ruine Haus Demmin (1 km)
- Demminer Mühle (1 km)
- Pulverturm Demmin (0,6 km)
- Kloster- und Schlossanlage Dargun (14 km)

Städtebau & Infrastruktur

Demmin weist rund 1,5 km bebautes Flussufer entlang der Peene auf, davon bildet die Kaianlage im Stadthafen rund 320 m. Der Großteil der Stadt liegt am Nordufer. Das Stadtzentrum bildet der Marktplatz mit dem historischen Rathausgebäude. Ihn umfassen mehrstöckige Wohnhäuser, deren Ladenzeilen t.w. Gastronomie sowie Einzelhandel vorhalten. Die Altstadt ist in Teilen erhalten. Die evangelische Kirche St. Bartholomaei thronet östlich des Marktplatzes.

Die Stadt Demmin wurde 1945 großflächig zerstört. Daraus ergibt sich ein relativ geringer Bestand an historischen Gebäuden. Diese finden sich z.T. am Marktplatz, aber auch die historischen Speicher am Hafen.

Der Lübecker Speicher wurde um 1815 errichtet, hat einen rechteckigen, schlanken Fachwerkbau und besitzt vier Speichergeschosse. Das Mansarddach ist mit Biberschwanzziegeln gedeckt. Die historische Aufzugstechnik und die Schütthöhenkennzeichnungen für verschiedene Getreidearten sind erhalten geblieben. Der Berliner Speicher am Hafen wurde 1900 gebaut und hat zusammen mit dem Klänhammer

Speicher (1935/40) und dem Lübecker Speicher (1815) eine städtebaulich prägende Bedeutung als ein Wahrzeichen von Demmin.

Der Großteil des Gebäude-Altbestands ist gründerzeitlich geprägt. Die zahlreichen Plattenbauten prägen das Stadtbild. Innerstädtische Neubauten des letzten Jahrzehnts weisen nur selten Referenzen an die historischen Bauweisen auf.

Die Gewerbeviertel Demmins befinden sich hauptsächlich im Stadtteil Meyenkrebs im nördlichen Stadtgebiet. Kleinere Gewerbebetriebe sind im gesamten Stadtgebiet verteilt.

Die Haupteinfahrstraßen sind die Bundesstraßen B110 und B194, die sich an der Peene kreuzen. Die Stadt hat außerdem einen Bahnanschluss an die Strecke Neubrandenburg-Grimmen.

Im Südosten der Innenstadt liegt ein kleiner Stadtpark der Marienhain und ein Gewässer der Schwanenteich. Weiter außerhalb finden sich verschiedene Grünanlagen, die auch zur Naherholung genutzt werden können.

Demmin verfügt als Stadt im Zentrum über eine gute Nahversorgung durch den Einzelhandel und Gastronomie.

Mit dem Kreiskrankenhaus ist die medizinische Grund- und Regelversorgung in Demmin als Mittelzentrum gesichert. Es verfügt über 203 stationäre Betten und 94 teilstationäre Plätze. Insgesamt vier Apotheken gibt es innerhalb der Stadt.

Innerstädtischen öffentlichen Personennahverkehr gibt es zwischen 5:20 Uhr und 19 Uhr in Form einer Buslinie.

Verkehrsanbindung

Demmin besitzt eine Anbindung an Bundesstraßen und die Regionalbahn. Der Bahnhof ist an das InterCity-Netz angeschlossen. Einen regulären Personenfahrverkehr gibt es derzeit nicht.

Das nächste Oberzentrum (Hansestadt Greifswald), die nächste Fährstation nach Skandinavien (Rostock) sind alle ähnlich weit entfernt und mit dem Auto in weniger als einer Stunde zu erreichen. Durch die Lage weiter im Inland ist die nächste landseitig erreichbare Bundesgrenze (Polen) rund 120 km entfernt. In kürzerer Entfernung kann man die Landesgrenze nach Dänemark mit der Fähre überwinden.

Strecke (ca.)	Ziel	Modus
20 km	Autobahnauffahrt (BAB 20)	Bundesstraße
40 km	Oberzentrum (Greifswald)	Bundesstraße
60 km	Oberzentrum (Neubrandenburg)	Bundes- und Landesstraße
120 km	Grenzübergang (Polen)	Landes- und Bundesstraße, BAB
80 km	Autofähre n. Skandinavien (Rostock)	Bundesstraße, BAB
64 km	Flughafen (Rostock-Laage)	Flughafen
170 km	Hbf Berlin	Bahnschiene

Abbildung 84: Entfernungen Stadt Demmin

Hafennutzung

Die gewerbliche Nutzung des Demminer Stadthafens geht mehr und mehr zurück. Bereits seit 2008 finden keine Transporte mehr über Wasser statt. Die HaGe Nord als Speicher- & Silobetreiber bewirtschaftet ohne Nutzung der Peene zwei Silos und einen Teil des Speichers. Der Umschlag findet per LKW statt.

Die HaGe Nord hat jedoch ihren Abzug und den Rückbau der Silos angekündigt (in den nächsten Jahren). Ein Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan des Hafengebiets soll kurzfristig gefasst werden.

Der Demminer Hafen weist noch ehemalige Gleise auf, die jedoch nicht mehr in Funktion sind und auch keinen Anschluss mehr haben.

Der Wirtschaftshafen am Nordufer hat eine Länge von 320 m. 1995 wurde er mit einer Wassertiefe von 2,70 m bei MW ausgebaut. Die anschließende befestigte Lagerfläche hat eine Größe von rund 1.100 m². Es finden sich 4 Liegeplätze mit Wasser- und Stromanschluss sowie Fäkalienübernahme.

Die Uferbefestigung gegenüber dem Wirtschaftshafen hat eine Länge von 86 m und auf einer Länge von 40 m eine Wassertiefe von 2,70 m bei MW.

Der Fahrgastanleger am Hanseufer wurde ebenfalls 1995 ausgebaut, hat eine Länge von 90 m und eine Wassertiefe von 2,70 m bei MW. Hier finden sich 2 Liegeplätze mit Wasser- und Stromanschluss.

An dem östlichen Uferbereich finden sich Anlegemöglichkeiten für Hausboote und Sportboote sowie Ein- und Ausstiege für Paddler.

Betreiber des Hafens ist die Hansestadt Demmin. Als Hafenbehörde fungiert das Ordnungsamt der Stadt. Der Hafenmeister hat sein Dienstgebäude vor Ort.

Der Lübecker Speicher Demmin ist zum Ort für Kunst, Kultur und Austausch geworden. Im Speicher finden Ausstellungen, Konzerte, Filmvorführungen, Lesungen und Feiern statt.

4.8.2. Bestandsaufnahme des Hafens

Bestand	Anzahl	Bezeichnung / Art	Größe (ca.)	Nutzung
Umschlagshafen	1	Stadthafen Demmin	320 m Kailänge, 2,70 m Tiefgang	ehemals Frachtschiffahrt, Warenumschlag
Industrielle Gebäude	5	Speicherensemble	2250 m ²	k.A.
		Silos	490 m ²	
Sonstige Gebäude	1	Klinkerbau, eingeschossig	189 m ²	Hafenmeister
Lagerfläche	1	Freilager	1.105 m ²	ehemals Schütt- und Stückgut (z.B. Splitt, Holz)
Gerät	1	Portaldrehkran	5t Hubkraft	k.A.

Abbildung 85: Infrastruktur Hafen Demmin

Bestand	Anzahl	Bezeichnung / Art	Größe (ca.)	Nutzung
Schiffsanleger	2	Westanleger Stadthafen	80 m Kailänge, 2,70 m Tiefgang	k.A.
		Anleger gegenüber Fischerinsel	87 m Kailänge, 2,50 m Tiefgang	Fahrgast-schiffahrt
Sportbootanleger	2	Marina Demmin	30 Liegeplätze, inkl. Campingplatz	Sportboote (Segel- und Motorboote), Paddler
		WWR "Blau-Weiss" Demmin"	18 LP, inkl. Zeltplatz	
		Kaianlage Ost-Stich	50 m Kailänge	Sportboote (Segel- und Motorboote), Paddler

Abbildung 86: Anleger Hafen Demmin

Pläne

Plan	Fokus	Jahr
ISEK Hansestadt Demmin (1. Fortschreibung)	-Erhalt und Stärkung der Binnenschiffahrt auf Peene (Güter von Straße auf Wasserweg) -Nutzbarkeit Wasserstraßen für Fahrgastschiffahrt, den Sportbootverkehr und Wasserwandertourismus entwickeln	2015
FNP Demmin	-Hafen als Gewerbebaufläche ausgewiesen. Angrenzend Mischgebiete -Auf Fischerinsel (heutige Hanseviertelfläche) SO Fahrgastschiffahrt ausgewiesen -Anleger Meyenkrebs ausgewiesen mit Zweckbestimmung Hafen	1999
B-Plan 22 (1. Änderung)	-Am Westanleger Stadthafen öffentliche Parkfläche, angrenzend Mischgebiet -Gegenüber der Fischerinsel SO Hafen, mit Fußgängerbereich, Wendeschleife und Grünfläche	2012
B-Plan 14	-Freilichtmuseum Hansesiedlung auf Fischerinsel	2002
B-Plan 12	-Anleger am Industriegebiet Meyenkrebs wiederertüchtigen (ausgewiesen als Hafen)	1999
Naturparkplan NP Flusslandschaft Peenetal	-Konflikte mit Natur- und Umweltschutz vermeiden durch infrastrukturelle Mindestangebote. -Sicherung der Peene zum Wasserwandern durch Qualifizierung und Ergänzung der Infrastruktur und Angebote (an bereits genutzten und auch aus Naturschutzsicht geeigneten Standorten), inklusive begleitender Infrastruktur -Lenkung des zum Übernachten zulässigen Ankerns in weniger sensible und dafür vorgesehenen Bereiche wie Häfen, Marinen, Wasserwanderrastplätzen. Kapazitäten dieser Einrichtungen darauf ausrichten und - naturverträglich – bei Erfordernis erweitern	2021

Abbildung 87: Rahmenplan Stadt Demmin

4.8.3. Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit

Demmin besitzt viel Raum entlang des Wassers. Der Großteil ist bereits beplant oder in Nutzung.

Die nachfolgenden Karten zeigen den Bestand an Flächen und Bauten, die für den Hafenbetrieb und seine mögliche Entwicklung von hoher Relevanz sind.

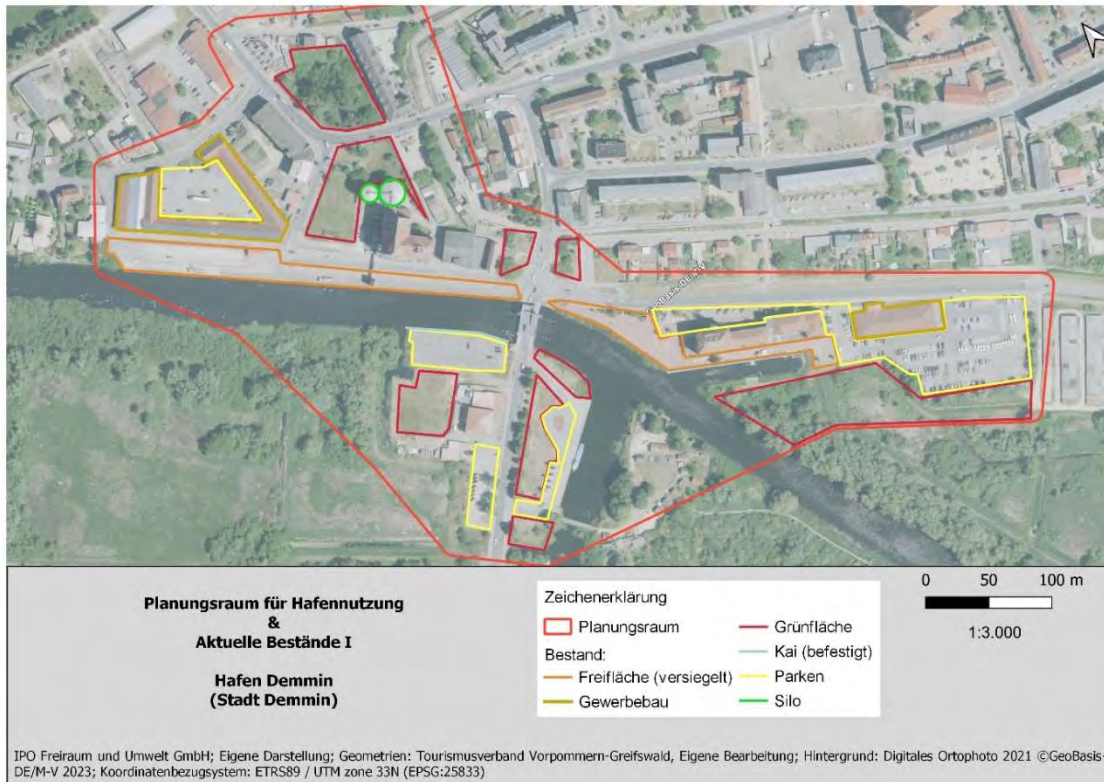


Abbildung 88: Bestandsstrukturen Hafen Demmin

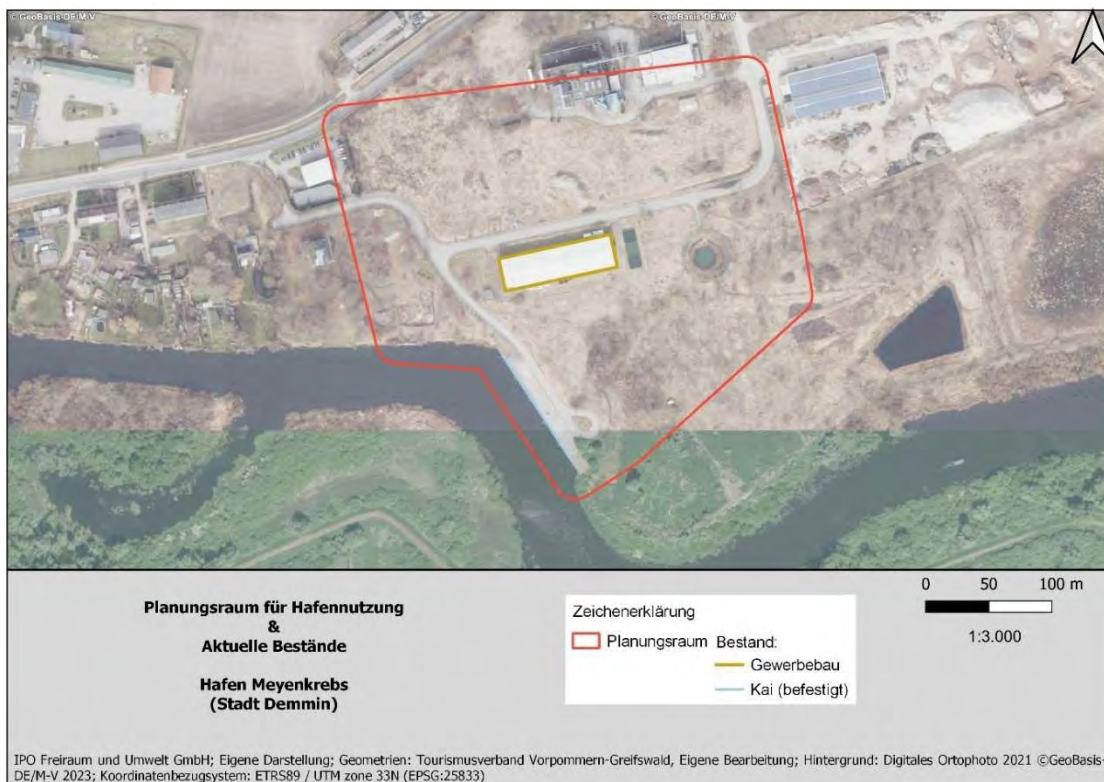


Abbildung 89: Bestandsstrukturen Hafen Demmin-Meyenkrebs

4.9. Stadt Lissan

4.9.1. Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort

Naturraum

Der Hafen Lissan liegt am westlichen Ufer des Peenestroms. Der Hafen befindet sich in der Landschaftszone „Ostseeküstenland“. Innerhalb dieser Landschaftszone ist das terrestrische Hafensareal der Großlandschaft „Usedomer Hügel- und Boddenland“ zuzuordnen. Die zugehörige Landschaftseinheit wird als „Peenestromland“ betitelt. Der Wasserkörper befindet sich bereits in der Landschaftszone „Arkonasee“, der Großlandschaft „Innere Seegewässer der Arkonasee“ und der Landschaftseinheit „Peenestrom und Achterwasser“.

Der Peenestrom und die Uferbereiche sind verschiedenen Schutzkategorien zugeordnet.

Außerhalb des Hafensbereiches befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Insel Usedom mit Festlandgürtel“.

Natura 2000-Gebiete

Östlich des Hafens im Verlauf der Küstenlinie des Peenestroms schließt sich das EU-Vogelschutzgebiet DE 1949-401 „Peenestrom und Achterwasser“ an. Dieses umfasst laut Natura 2000-LVO M-V eine Fläche von ca. 16.100 ha und sieht 18 Vogelarten als Zielarten vor. Diese umfassen sowohl Wat- und Wasservögel als auch Arten der Röhrichte, halboffenen und offenen Landschaften.

Ebenfalls östlich des Hafenbeckens schließt sich das Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) DE 2049-302 „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“ an. Dieses umfasst ca. 53.200 ha Fläche und umfasst 21 FFH-Lebensraumtypen (davon 4 prioritär) sowie 17 Zielarten.

Das Gelände des Hafens Lissan ist eingebettet in die Ortslage Lissan und bildet den Abschluss zum Wasser.

Demografie

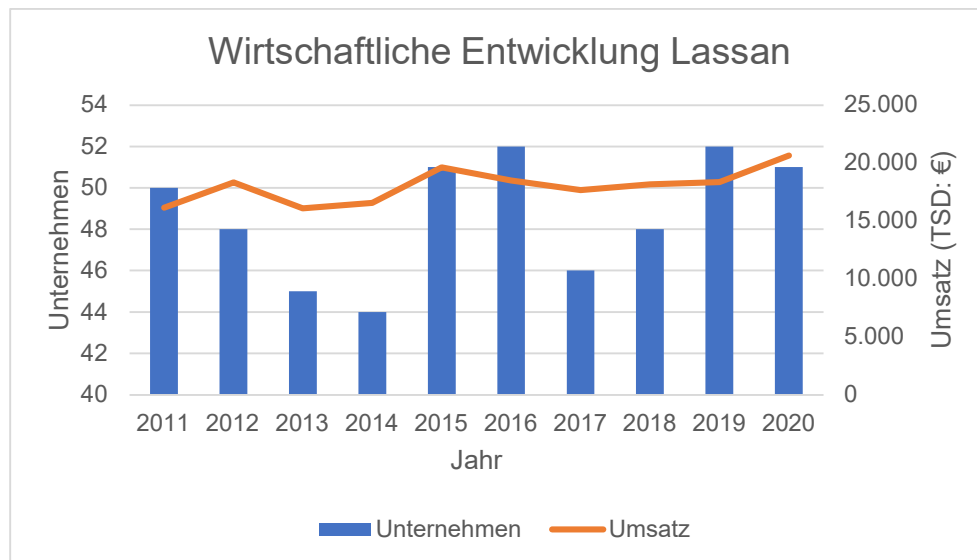
Die Gemeinde Stadt Lissan hat in den frühen Neunziger Jahren einen Bevölkerungseinbruch erfahren. Seitdem ist die Bevölkerungszahl relativ konstant geblieben. Dies steht entgegen dem allgemeinen Trend der ländlichen Gemeinden der Region. Die Zahl liegt in Zehnjahresvergleich bei etwa 1.460 Einwohnenden.



Abbildung 90: Bevölkerungsentwicklung Gemeinde Stadt Lissan

Wirtschaft

Eine gewerbliche Nutzung des Hafens ist seit längerer Zeit nicht gegeben. Die ursprüngliche Funktion als Fischereihafen ist aufgegeben. Es existieren einige hafennahe Gewerbe wie Motorenreparatur in näherer Umgebung. Die angrenzende Bootswerft ist derzeit nicht in Betrieb.



* Die Y-Achsenwerte sind auf Unternehmensseite beschnitten. Da nicht die Gesamtzahl optisch dargestellt wird, zeigt das Verhältnis der Balkengröße somit keine relativen Verhältnisse zwischen den Jahren.

Abbildung 91: Wirtschaftsentwicklung Gemeinde Lissan

Mit Stand 2020 sind gesamtwirtschaftlich 51 Unternehmen in Lissan gemeldet. Sowohl Unternehmensanzahl als auch Umsätze haben innerhalb der letzten zehn Jahre relativ stark geschwankt. Dabei ist der Umsatz im Mittel leicht gestiegen.

Rund 65 % der Betriebe und Unternehmen in Lissan sind in der Dienstleistung tätig. 3 % entfallen auf den Produktionssektor. Für den Beherbergungs- und Gastronomiesektor liegen keine gesonderten Daten vor.



Abbildung 92: Gewerbe in der Gemeinde Lissan

Der Hafen Lissan wird ausschließlich von Sportbooten und Paddlern angelaufen. Fahrgastschiffe wie „Weiße Düne“ oder „Ückeritzer Personenschiffahrt“ legen am Kopfsteig wegen fehlender Tiefe derzeit nicht mehr an.

Tourismus

Lassan ist kein klassischer Tourismusort. Mit seiner Lage zwischen Wolgast und Anklam und mit der Insel Usedom in erreichbarer Nähe macht das für viele den Charme der kleinen Stadt aus. Verschiedene Übernachtungsangebote bieten den Gästen der Stadt Unterkunft und Verpflegung. Es gibt unterschiedliche Einkaufsmöglichkeiten.

Insbesondere die Anbindung ans Wasser bietet ein weiteres Potential. Der bestehende Anleger ist bereits so umgerüstet, dass Paddler eine Ausstiegsmöglichkeit haben.

In Lassan gibt es zwei Campingplätze, von denen einer bereits einen Zugang zum Wasser hat.

In Lassan gibt es ein auflebendes kulturelles Angebot. In der Kirche St. Johannis finden Konzerte statt, die ehemalige Mühle Lassan kann besichtigt werden, im Ortsteil Klein Jasedow finden ebenfalls kulturelle Veranstaltungen und Veranstaltungen für Kinder (Kinderzirkus) statt.

Rund um Lassan gibt es Rad- und auch Wanderwege.

Folgende Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele gibt es im Umland von Lassan:

- Kirche St. Johannis
- Alte Mühle
- Tastgarten Klein Jasedow (4 km)
- Till Richter Museum Schloss Buggenhagen im Lassaner Winkel
- Insel Usedom (20 km)
- Anklam (18 km)
- Wolgast (22km)

In den Jahren 2017 bis 2020 waren 4 Betriebe im Beherbergungssektor verzeichnet. Es ist davon auszugehen, dass zusätzliche Beherbergungskapazitäten vorhanden sind.

Städtebau & Infrastruktur

Die ursprüngliche slawische Fischersiedlung mit einer Burg erfuhr die erste urkundliche Erwähnung des Ortes mit der dann deutschen Burg erfolgte 1136. Ab 1200 legten die pommerschen Herzöge den Ort planmäßig an. Lassan erhielt 1274 das Stadtrecht. Die günstige Lage am Peenestrom ließen den Hafen und dann die Stadt an Bedeutung gewinnen. Um 1300 wurde mit dem Bau der Kirche St. Johannis begonnen.

Der Ort Lassan besteht weitgehend aus Wohnhäusern auf privaten Grundstücken und ist als reiner Wohnort zu klassifizieren. Die Struktur ist die einer ländlichen Kleinstadt. Die Bebauung hat sich entlang der zwei zum Hafen führenden Straßen angelegt. Die neuere Entwicklung bildet Wohngebiete jenseits der moorigen Niederungen aus.

Der Hafen öffnet den Ort zum Wasser hin. Der Hafenplatz bietet Möglichkeiten für verschiedene Veranstaltungen und zum einfachen Aufenthalt. Die südwestliche Raumkante wird zur Zeit von einer Baumreihe gebildet, das dahinterliegende Grundstück ist nicht bebaut.

Eine Nahversorgung durch Angebote des örtlichen Einzelhandels, Gastronomien oder Gesundheitsfürsorge ist gegeben.

Öffentlicher Personennahverkehr ist durch den Busbetrieb Pasternak zwischen 5:40 Uhr und 19:00 Uhr gegeben.

Verkehrsanbindung

Der Ort Lissan verfügt über einen Anschluss an das Kreisstraßennetz.

Das nächste Oberzentrum (Greifswald) befindet sich mit rund 40 km nicht mehr in fahrradfähiger Entfernung. Das nächste Seebad (Zinnowitz) liegt rund 30 km entfernt.

Strecke (ca.)	Ziel	Modus
38 km	Autobahnauffahrt (BAB 20)	Bundesstraße
40 km	Oberzentrum (Greifswald)	Bundesstraße
30 km	Seebad (Zinnowitz)	Bundes- und Landesstraße
45 km	Grenzübergang (Polen)	Bundesstraße
48 km	Autofähre n. Skandinavien (Swinemünde)	Bundesstraße

Abbildung 93: Entfernungen Hafen Lissan

Hafennutzung

Der Hafen Lissan ist ein Sportboothafen mit Ergänzungsnutzungen. Eigentümer der Infrastruktur ist die Gemeinde Lissan. Die angrenzenden Flächen zählen zur Verwaltung durch die WSV.

Die Gesamtnutzung teilt sich die Gemeinde mit dem Segelverein (Lassaner Seglerclub e.V.) betrieben.

Die Solltiefe im Hafen beträgt 2,90 bis 3 Meter. Dafür muss gebaggert werden.

Das Hafengelände umfasst außerdem sanitäre Anlagen, Parkplätze und Freiraumausstattung (Bänke, Papierkörbe).

Der Hafen Lissan wird als Regionalhafen gewertet. Eine lokale Wertschöpfung über die touristische Nutzung hinaus findet nicht statt.

4.9.2. Bestandsaufnahme des Hafens

Folgende Bestände an Flächen, Gerät und Bausubstanz steht im Hafen Lissan zur Verfügung:

Bestand	Anzahl	Bezeichnung / Art	Größe (ca.)	Nutzung
Schiffsanleger	1	Stadthafen Lissan, Kopf der Steganlage	20 m Dalbenspanne	Fahrgastschiffahrt, Großschiffe
Sportbootanleger	1	Stadthafen Lissan	50 Liegeplätze	Sportboote (Segel- und Motorboote)

Abbildung 94: Bestand Hafen Lissan

Die Werft wird derzeit nicht betrieben, es besteht jedoch der Wunsch, diese Nutzung weiterhin aufrechtzuerhalten. Bei Nutzung können einige Hafendienstleistungen wie eine Reparaturwerkstatt derzeit angeboten werden. Angebote zur Nahversorgung sind verfügbar (Sanitär, Bänke, Fahrradständer, Fahrradladestationen, Gastronomie, Einkaufsmöglichkeiten).

Fördermittel

Die Infrastruktur und Erschließung des Hafens Lissan wurde seit den 1990er-Jahren durch das bundesdeutsche Programm Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ gefördert.

Für die anstehende Hafenausbaggerung werden in den Jahren 2023/2024 Fördermittel für die Planungsphasen 1-4 in Aussicht gestellt. Dies dient als vorbereitende Maßnahme für die Durchführung des Investitionsvorhabens, hier Hafenausbau. Bei jenem Ausbau wird aktuell von Gesamtausgaben von ca. 4-5 Millionen Euro ausgegangen. Vorrangiges Ziel ist hierbei, dass der Lissaner Hafen an Attraktivität für den Wassertourismus gewinnt und folglich der gesamte touristische Wirtschaftszweig Lassans und des Lissaner Winkels durch die Umsetzung der Maßnahme gesichert und gestärkt wird sowie deren Auswirkungen und Befruchtungen langfristig einen wichtigen Beitrag für die Tourismusentwicklung in der Planungsregion Vorpommern leisten.

Pläne

Insbesondere während der Saison wird der zusätzliche Bedarf von Gästeliegeplätzen deutlich.

Aufgrund der in jüngerer Vergangenheit umgesetzten baulichen Änderungen liegen derzeit keine Planungen für den Umbau des Hafens vor.

Die Sicherung der Hafennutzung ist für die Anwohner und Touristen ein Schwerpunkt der Ortsentwicklung.

Die Gemeinde Lissan hat keinen Flächennutzungsplan. Für westlich am Hafen angrenzende Flächen, also das an den Hafenplatz angrenzende Grundstück, existiert ein B-Plan (vorhabensbezogener Bebauungsplan Lissan Nr. 2 Appartementanlage am Hafen).

Plan	Fokus	Jahr
Erhaltungssatzung	-Erhaltung des historischen baulichen Charakters und Bestands	1991
Gestaltungssatzung (2. Änderung)	-siehe oben	2010
B-Plan 2	-Anlage einer Appartementanlage auf den Grünflächen am Hafen	2002

Abbildung 95: relevante Rahmenpläne Gemeinde Lissan

4.9.3. Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit

Im Folgenden werden jene Bestände an Flächen, Bauten und Anlagen dargestellt, welche für die Weiterentwicklung des Hafenstandorts Lissan relevant sind:

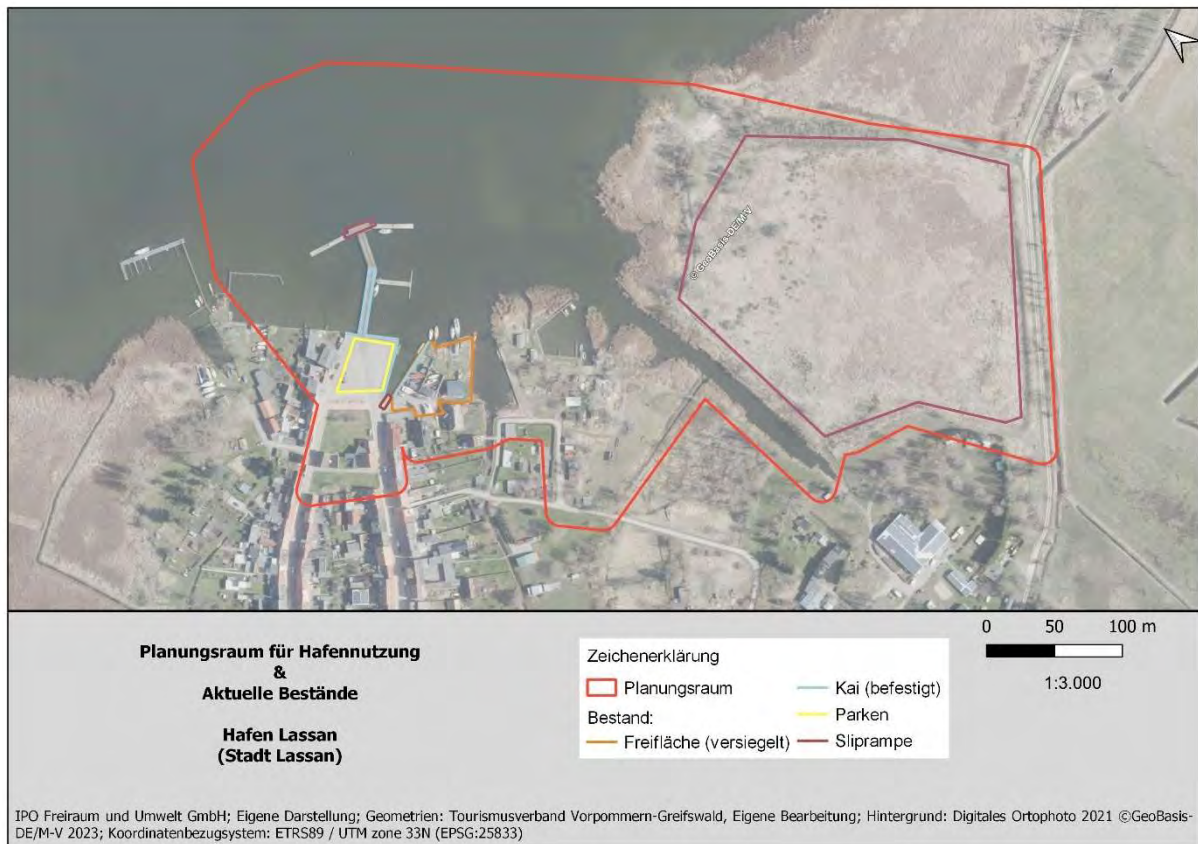


Abbildung 96: Aktuelle Bestände Hafen Lissan

4.10. Stadt Wolgast

4.10.1. Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort

Naturraum

Die Stadt Wolgast liegt zum größten Teil am Westufer des Peenestroms, der Ortsteil Mahlzow liegt bereits auf Usedom. Das schmale Ausgleichsküstengewässer zwischen Festland und Insel Usedom verbindet das Stettiner Haff über das Achterwasser mit dem Greifswalder Bodden. Es verbindet also Randgewässer der Ostsee und zählt dementsprechend nicht mehr zu den Binnengewässern.

Die Stadt Wolgast wird durch eine Bahn- und Bundesstraßenanbindung nach Usedom als Tor zur Insel Usedom betrachtet.

Wolgast liegt nördlich der Ziesemündung in den Peenestrom. Das historische Stadtzentrum liegt etwa 10 m über Normalhöhennull (NHN). Nach Westen erstreckt sich das Gelände auf ebendieser Höhe. Das Gelände nach Norden, Osten und Süden fällt allmählich zum Peenestrom und zur Ziese hin ab.

Im Bereich des Peenestroms befinden sich zwei Natura 2000 Schutzgebiete. Bei diesen handelt es sich um ein EU-Vogelschutzgebiet („Peenestrom und Achterwasser“) und ein Gebiet besonderer Bedeutung („Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“). Der gesamte Hafenbereich südlich der Peenebrücke ist von diesen Naturschutzgebieten ausgenommen. Hier ist ein Streifen der Peene mit einer Breite von rund 120-170m keinem Schutzgebiet zugewiesen.

Demografie

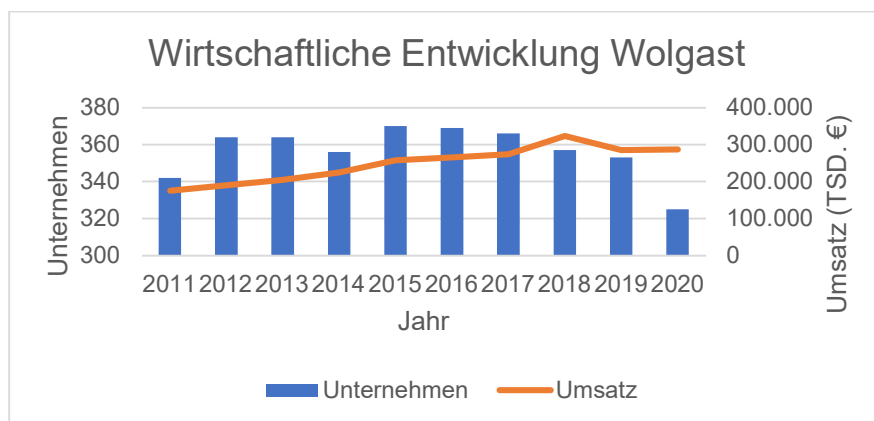
Die rund 800 Jahre alte Stadt bildet ein Mittelzentrum in Vorpommern. Hier leben gut 11.890 Menschen. Es gab einen deutlich spürbaren Bevölkerungsrückgang nach der Wende Anfang der 1990er Jahre. Erst seit der letzten Dekade nimmt die Personenanzahl wieder zu. Heute ist das Wanderungssaldo positiv.



Abbildung 97: Bevölkerungsentwicklung Wolgast

Wirtschaft

Insgesamt sind aktuell 325 Unternehmen in Wolgast gemeldet (Stand 2020)⁹. Im Zehnjahresvergleich sind die Zahlen stark geschwankt zwischen 325 und 370 angemeldeten Unternehmen. Der sichtbare Abwärtssprung in 2020 könnte mit dem Beginn der Corona-Pandemie zusammenhängen. Gleichzeitig hat er sich nicht sichtbar auf den Gesamtumsatz ausgewirkt. Das deutet darauf hin, dass die Abnahme verhältnismäßig kleine Unternehmungen betraf. Die Entwicklung des Umsatzes ist in den letzten 10 Jahren positiv verlaufen.



* Die Y-Achsenwerte sind auf Unternehmensseite beschnitten. Da nicht die Gesamtzahl optisch dargestellt wird, zeigt das Verhältnis der Balkengröße somit keine relativen Verhältnisse zwischen den Jahren.

Abbildung 98. Wirtschaftliche Entwicklung Wolgast

Landestypisch macht auch in Wolgast der Dienstleistungssektor den größten Teil der lokalen Wirtschaft aus. Im Landkreis Vorpommern Greifswald sind dies gut 80 %. Regionaltypisch sind viele klein- und mittelständische Dienstleistungsunternehmen in Wolgast ansässig. Diese sind zum größeren Anteil in der Bildung, dem Finanzwesen, dem Tourismus, dem Einzelhandel und der Wohnungswirtschaft tätig.

Die Produktion macht rund 3,7 % der Betriebe aus. Das größere Unternehmen in der Stadt ist die Peenerwerft mit rund 300 Beschäftigten.

Land- und Forstwirtschaft decken etwas mehr als 1 % der Unternehmen ab.

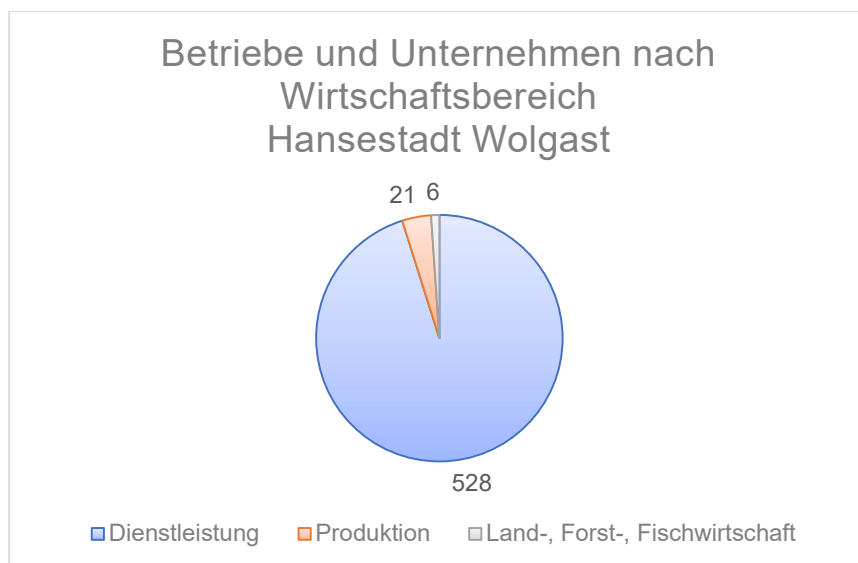


Abbildung 99: Betriebe u. Unternehmen Wolgast

Größere für Wolgast als Hafenstadt relevante industrielle oder gewerbliche Standorte gibt es nicht im Umland.

⁹ IHK Neubrandenburg für das östliche Mecklenburg-Vorpommern (pers. Mitteilung, 16.12.2022)

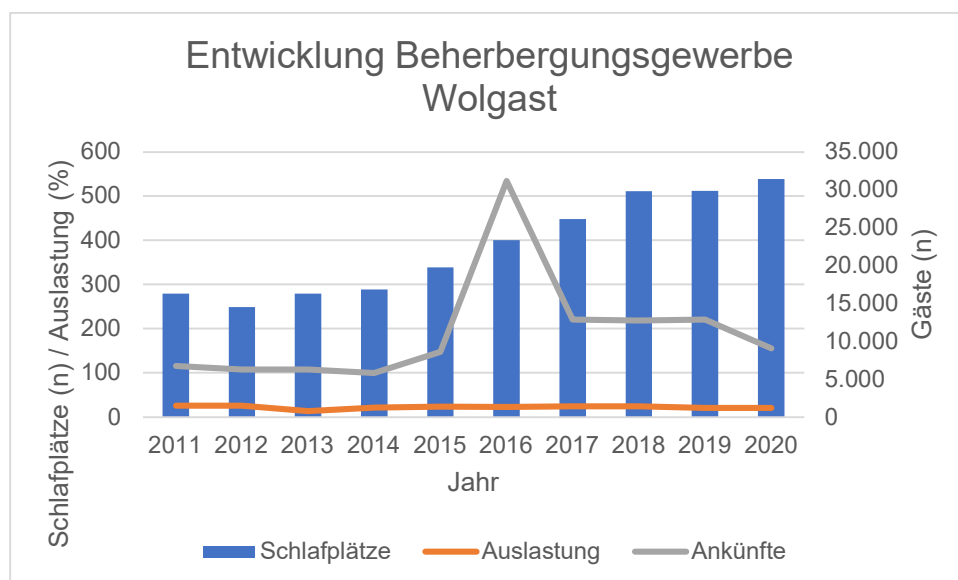
Tourismus

Wolgast ist bisher nicht im großen Stil auf den Tourismus ausgerichtet. Dennoch wirken die historische Altstadt und die Lage am Wasser und als Tor nach Usedom als Besuchermagnet. Von der nördlich der Peenebrücke gelegenen Marina abgesehen, spielen die Hafengebiete keine große Rolle für den Tourismus. Nicht Promenaden, sondern Schwerlastkais und praktikable Verkehrsanbindung für Lastwagen und Güter-Bahnwaggons prägen das Bild. Doch mit schwindendem Güterumschlag und entsprechend dem wassertouristischen Trend ändert sich auch hier das öffentliche Interesse.

Mit derzeit 20 Beherbergungsbetrieben und 41 Restaurants auf rund 11.900 Einwohnende ist die Stadt zwar nicht als touristischer Hotspot der Region zu verstehen, bildet jedoch eine Verbindungsstation zwischen der Insel Usedom und dem Binnenland.

Rund 32.000 Touristen übernachten in Wolgast aktuell pro Jahr.

Die Entwicklung der letzten zehn Jahre zeigt, dass Wolgast eine stete Zunahme von Schlafplatz-Angeboten vorweisen kann. Bei einem entsprechenden Ausbau des Erlebnisangebots und der Aufenthaltsqualität scheint eine erneute Zunahme an Schlafplätzen und Beherbergungsbetrieben gerechtfertigt. Bei steigender Gästezahl nehmen die Ankünfte ab, was bedeutet, dass die Gäste länger bleiben.



*Schlafplätze und Auslastung werden als Jahresdurchschnitt angegeben (im Sommerhalbjahr sind Angebot und Nachfrage erhöht).

Abbildung 100: Entwicklung Beherbergung Wolgast

Das touristische Angebot in Wolgast umfasst neben Wassersport und Erholung auf dem Achterwasser zwei Museen, das historische Rathaus und verschiedene historische Gebäude. Die Brücke nach Usedom, das „blaue Wunder“, ist ein häufiges Foto-Objekt.

Im Sommer findet Open-Air-Theater auf der Fläche des ehemaligen Speichers statt. In der St. Petri-Kirche und über weitere Veranstalter werden Konzerte angeboten.

Im Norden der Stadt liegt der Tierpark Tannenkamp mit einem abwechslungsreichen Angebot insbesondere für Familien. Im Süden befindet sich eine Motocrossstrecke „Am Ziese-Berg“.

Im näheren Umfeld finden sich als touristisch interessante Orte: der Skulpturenpark Katzow (ca. 7 km), Wald der Sinne in Buddenhagen (ca. 10 km), das Schloss Karlsburg (ca. 16 km) und die nah gelegene Insel Usedom (ab 2 km).

Wolgast ist an den Ostseeküsten-Radweg in Richtung Norden, Osten (Usedom) und Süden angeschlossen. Darüber hinaus bieten sich weitere Radtouren in alle Himmelsrichtungen an.

Städtebau & Infrastruktur

Wolgast liegt am Peenestrom. Die Uferzone ist auf einer Länge von rund 1,5 km weitgehend durchgängig befestigt. Für die fast komplett umspundete Schlossinsel kommen noch einmal rund 1,1 km dazu. Der Großteil der Stadt liegt westlich des Peenestroms. Das direkte Stadtzentrum umfasst die Flächen zwischen dem Rathaus mit Rathausplatz und der St. Petrikirche. Die weitgehend sanierte Altstadt zieht sich bis zum Peenestrom und wird im Westen und Süden von den ehemaligen Stadtbauerabschnitten und Wallbereichen begrenzt. Im Süden schließt südlich der B111 das Stadtviertel „Fischerwiek“ an. Das heutige Stadtbild basiert in wesentlichen Teilen auf barocker Architektur mit dem historischen Rathaus als herausragendes Beispiel bei weitgehend mittelalterlichem Straßengrundriss. Die Stadt hat für die historischen Bereiche Sanierungsgebiete ausgewiesen.

Die Siedlungsbereiche, die sich in Richtung Süden entwickelt haben, stammen aus dem ersten Drittel des letzten Jahrhunderts und wurden in der jüngeren Vergangenheit weitgehend modernisiert. Mit der Industrialisierung wurden auch in Wolgast Speicher- und Handelshäuser errichtet. Die Bahnanbindung und die Schaffung von Wirtschaftsflächen im Hafenbereich

Zu Zeiten der DDR wurde 1948 die Peene-Werft gegründet. Mit der Schaffung von Arbeitsplätzen wurde auch der Bedarf an Wohnraum größer, damit hat die Bebauung mit kostengünstigem Geschossbau den Städtebau der Nachkriegszeit geprägt. Nach der politischen Wende kamen eine Vielzahl von Einfamilienhäusern und Gewerbeflächen dazu.

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Wolgast (von 2021) ist ein Wohnungsleerstand von 9,4 % für 2020 angegeben. Aus der Analyse der betroffenen Bereiche und Gebäude ergibt sich die Schlussfolgerung, dass es im marktfähigen Bestand in diesem Segment keine strukturellen Wohnungsleerstände gibt, aber einen Fehlbedarf größerer marktgerechter Wohnungen.

Das Ziel ist, „um dem Prozess der sozialen und der räumlichen Segregation entgegenzuwirken, ist für Wolgast Nord kleinteiliger Wohnungsneubau und bezahlbarer Wohnraum für Familien mit Kindern sowie für barrierefreie Wohnraum für die ältere Generation geplant, um schrittweise eine soziale Durchmischung zu erreichen. Das oberste Ziel ist jedoch die Ausweisung von Wohnbauflächen und die Schaffung von Potenzialflächen, um den Fortzug der besserverdienenden Bevölkerung zu stoppen und damit der freiwilligen räumlichen Segregation entgegenzuwirken“.

Die Gewerbeviertel der Stadt Wolgast befinden sich einerseits direkt am Peenestrom südlich der Brücke, des Weiteren am südwestlichen Stadtrand an der B111 sowie im Norden nordwestlich des Tannenkamp an der L262.

Die prägende Grünfläche der Innenstadt ist der Lustwall.

Wolgast verfügt als Stadt im Zentrum und auf der Schlossinsel über eine gute Nahversorgung durch den Einzelhandel und Gastronomie.

Mit dem Kreiskrankenhaus ist die medizinische Grund- und Regelversorgung in Wolgast als Mittelzentrum gesichert. Es verfügt über 155 Betten. Drei Apotheken gibt es innerhalb der Stadt.

Öffentlichen Personennahverkehr gibt es in Form von vier Buslinien der Anklamer Verkehrsbetriebe und zwei Buslinien der UBB. Verbindungen gibt es insgesamt zwischen 05:00 und 18:34 Uhr

Außerdem gibt es drei Zug-Haltepunkte /Bahnhöfe, den Bahnhof Wolgast, den Haltepunkt Wolgast Hafen und den Haltepunkt Wolgast Fähre auf der östlichen Seite des Peenestroms.

Verkehrsanbindung

Wolgast besitzt eine Anbindung an Bundesstraßen und die Regionalbahn. Einen regulären Personenfähverkehr gibt es derzeit nicht.

Das nächste Oberzentrum (Hansestadt Greifswald), das nächste Seebad (Heringsdorf) und die nächste Bundesgrenze (Polen) sind alle ähnlich weit entfernt und mit dem Auto in weniger als einer Stunde zu erreichen.

Strecke (ca.)	Ziel	Modus
30 km	Autobahnauffahrt (BAB 20)	Bundesstraße
25 km	Oberzentrum (Greifswald)	Bundesstraße
10 km	Seebad (Lubmin)	Bundes- und Landesstraße
38 km	Grenzübergang (Polen)	Bundesstraße
40 km	Autofähre n. Skandinavien (Swinemünde)	Bundesstraße
30 km	Hbf Hansestadt Greifswald	Bahnschiene
171 km	Hbf Berlin	Bahnschiene

Abbildung 101: Entfernungstabelle Wolgast

Hafennutzung

Die an den Peenestrom angrenzenden Hafenbereiche unterliegen unterschiedlichen Nutzungen. Nördlich der Peenebrücke ist das Umfeld touristisch geprägt. Weiter nördlich befinden sich Sportbootanleger. An der Südostspitze der Schlossinsel finden sich zwei Anleger für Kreuzfahrern.

Südlich der Peenebrücke und östlich der Bahnlinie weiten sich gewerblich genutzte, meist hafenauffine Flächen zunächst bis zur Werft aus. Nach einigen Bereichen, die als Sportboothafen und Campingplatz genutzt werden, schließen die Flächen des Südhafens an.

Der Südhafen ist ein dualer Hafen. Neben der Schifffahrt ist er auch an die Straße angeschlossen.

Der Umschlag im Stadthafen ist stillgelegt.

Die Werft nutzt sowohl Land- als auch Wasserflächen.

Als Hafenbehörde fungiert das Hafenamtsamt der Stadt.

Wolgast wird als Regionalhafen gewertet. Es findet wenig Wertschöpfung direkt vor Ort statt und die Arbeitsintensität ist gering. Aktuell ist eine Einordnung als Lokalhafen nicht möglich.

4.10.2. Bestandsaufnahme des Hafens

Die Hafenstrukturen liegen sämtlich entlang des Peenestroms. Der Stadthafen besteht aus den befestigten Flussufern und wird im Westen von der Eisenbahnstrecke begrenzt. Zuwegungen finden sich im Norden über die Straße „Am Kai“ sowie im Süden über die Straße „Schiffbauerdamm“. Der Südhafen wird über den Bahnübergang Bahnhofstraße/Pollerstraße erreicht.

Insgesamt sind etwa 1.000 m des Flussufers mit Kais ausgebaut. Mit Ausnahme der Sportboothäfen mit Steganlagen machen die Boote und Schiffe längsseits fest.

Serviceangebote für Gastlieger (z.B. Tankstelle, Landstrom, Frischwasseranschluss, Müllentsorgung) gibt es im Südhafen nicht. Diese Infrastruktur findet sich nur im Stadthafen.

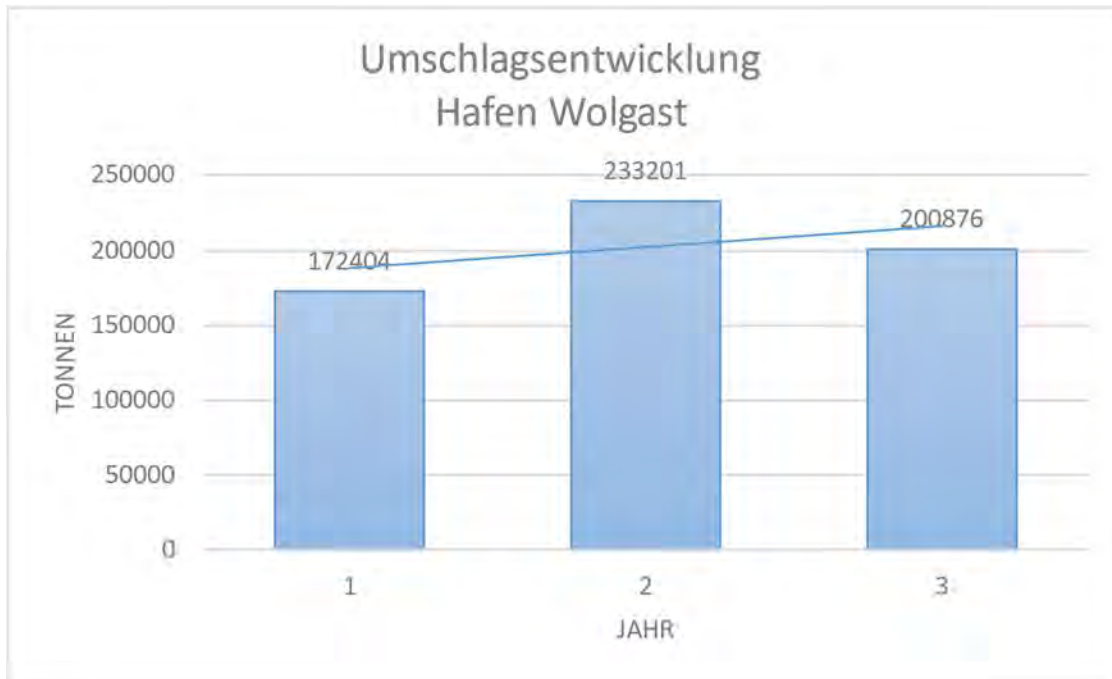


Abbildung 102: Umschlagsentwicklung Hafen Wolgast; Südhafen

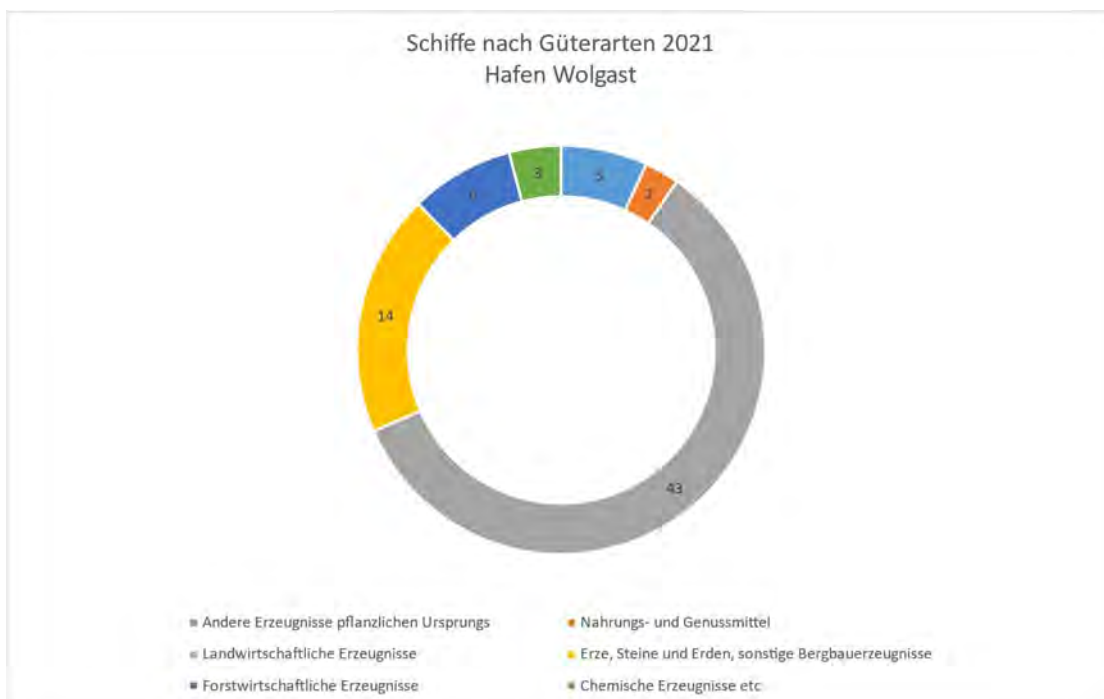


Abbildung 103: Schiffe nach Güterarten 2021 Hafen Wolgast, Südhafen

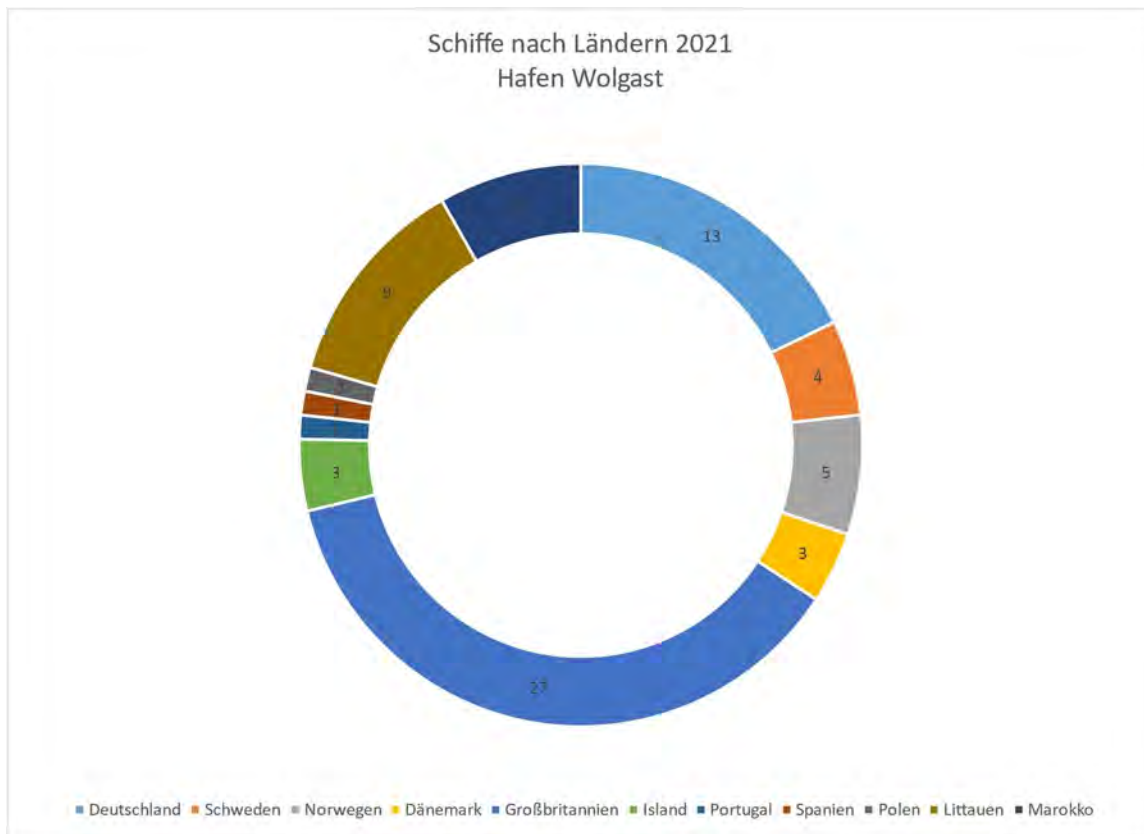


Abbildung 104: Schiffe nach Ländern 2021 Wolgast, Südhafen

Bestand	Anzahl	Bezeichnung / Art	Größe (ca.)	Nutzung
Umschlagshafen	1	Südhafen / Industriehafen Wolgast	1.150 m Kailänge (entlang Peenestrom), 6,50 m Tiefgang	Frachtschiffahrt, Warenumschlag
Industrielle/ Gewerbliche Gebäude	4	Industrie- / Gewerbhallen	13.240 m ²	Lagerung Getreide, Geräte, Baustoffe
	div.	Silo-Anlage	4.440 m ²	Lagerung und Umschlag Agrarprodukte
	1	Bootshaus	1.250 m ²	Lagerung, Reperatur Boote, Bootsmotoren
Lagerfläche	2	Freilager	15.000 m ²	Schütt- und Stückgut (z.B. Sand, Splitt, Holz)
Gerät	2	Umschlagsbagger	250 t/Stunde	Umschlag
	div.	Radlader 3- 25to	3- 25 t	
	div.	Förderbänder	200 t/Stunde	
Anlagen	1	Ortsfeste Getreideverladung	100 t/Stunde	Umschlag
Hafenbecken	1	Stich Südhafen	2.250 m ² Wasserfläche, 25 m Breite,	Liegeplätze

Abbildung 105: Bestand Infrastruktur Hafen Wolgast

Nördlich der Peenebrücke nutzt der Kanusportverein eine Teilfläche der Schlossinsel, hier können Wasserwander-Paddler anlegen. Nördlich des Haltepunktes Wolgaster Fähre befindet sich der Ruderverein Wolgast.

Im Norden existiert ein Angelvereinshafen mit Steganlagen und Slip-Anlage.

Bestand	Anzahl	Bezeichnung / Art	Größe (ca.)	Nutzung
Schiffsanleger	5	Stadthafen (südöstlich Bahnbrücke)	550m Kailänge, 5,70 m Tiefgang	Fahrgastschiffe, Privatschiffe, größere Sportboote, Traditionsschiffe, Arbeitschiffe, Flusskreuzfahrtschiffe
		Östliches Schlossinselufer	145 m Kailänge	
		äußerer Stadthafen (angrenzend Peenewerft)	235 m Kailänge	
		Museumshafen (nordwestl. Straßenbrücke)	100 m Kailänge	Sportboote, Traditionsschiffe, Arbeitschiffe
		Stich Südhafen	2.250 m ² Wasserfläche, 25 m Breite	nicht legitimierte Nutzung
Sportbootanleger	4	Schlossinselmarina Werft Horn	75 Liegeplätze, 5,40 m Tiefgang	Sportboote (Segel- und Motorboote, Traditionsschiffe)
		Segelclub Wolgast e.V.	k.A.	
		Stadthafen (südöstlich Bahnbrücke)	550m Kailänge, 5,70 m Tiefgang	
		Museumshafen (nordwestl. Straßenbrücke)	100 m Kailänge	
		Stich Südhafen	2.250 m ² Wasserfläche, 25 m Breite,	

Abbildung 106: Hafenanlagen Wolgast

Fördermittel

Seit den 1990er-Jahren wurden Fördermittel für die Hafenstruktur ausgezahlt. Hauptsächlich beteiligt war das bundesdeutsche Förderprogramm Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) in Verbindung mit Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE).

Diese Förderungen wurden für einen Erhalt und Ausbau des Südhafens und Stadthafens bewilligt. Die Zweckbindungsfrist dieser Förderungen ist zum Teil beendet bzw. laufen in der nahen Zukunft aus. Damit einhergehend wird es möglich, die Infrastruktur anderweitig zu nutzen.

Pläne

Die auf den Warenumsatz spezialisierte Erschließung des Wolgaster Hafens soll nach aktuellen Plänen der Stadtverwaltung teils rückgebaut werden. Zu Gunsten einer gesteigerten Aufenthaltsqualität und öffentlicher Nutzung durch Touristen und Anwohner sollen der gewerbliche Betrieb hier eingestellt werden.

Insbesondere die Schlossinsel soll einer touristischen und Wohnnutzung zugeführt werden. Die Zielstellung ist die Erhöhung der Attraktivität und Anziehungskraft der Altstadt durch Ansiedlung von gehobener Gastronomie und Erlebnisgastronomie. Geplante Standortentwicklung im Bereich Stadthafen mit touristischem Highlight lässt eine Belebung der Innenstadt erhoffen.

Anders stellt sich der Blick auf den Südhafen im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) von 2020 dar. Angestrebt wird der Ausbau des Südhafens, die Vertiefung des Peenestroms und der Hafenzufahrten als Grundlagen für positive Entwicklungen.

Das „Hafengewerbegebiet-Süd“ (138.400 m²) als voll erschlossenes Gewerbegebiet direkt am Südufer des Peenestroms soll gefördert werden. Schienennetzanschluss möglich.

Im aktuell gültigen Flächennutzungsplan (1. Änderung in 2006) sind die gewerblichen Flächen als Gewerbegebiete ausgewiesen.

Plan	Fokus	Jahr
FNP Wolgast	-Auf Freifläche Schlossinsel SO Fremdenverkehr (4. Änderung FNP, 2015), daneben SO Maritimes Gewerbe (Hornwerft), Gemischte Baufläche & Wohnbaufläche -Stadthafen als SO Hafen ausgewiesen -Südhafen als Gewerbliche Baufläche ausgewiesen	2003
B-Plan 11	-Fundamente Schloss erhalten -Bebauung mit Fremdenverkehrseinrichtungen (z.B. Hotels) zulässig -Steganlagen für Sportboote zwischen Hornwerft und Bundesstraßenbrücke zulässig	2013
ISEK Wolgast (3. Fortschreibung)	-Sanierung des Stadthafens, -Ausbau des Südhafens & Vertiefung Peenestrom und Hafenzufahrten sind Grundlagen für positive Entwicklung -„Hafengewerbegebiet-Süd“ (138.400 m ²) als voll erschlossenes Gewerbegebiet, direkt am Südufer des Peenestroms. Schienennetzanschluss möglich. Gefördertes Gewerbegebiet im Rahmen der GA. -Attraktivität und Anziehungskraft der Altstadt durch Ansiedlung von gehobener Gastronomie und Erlebnisgastronomie erhöhen. Geplante Standortentwicklung im Bereich Stadthafen mit touristischem Highlight lässt eine Belebung der Innenstadt erhoffen.	2021
3. Fortschreibung des Tourismuskonzeptes „Insel Usedom“	-Ausbau des Hafenumfeldes zum touristischen Zentrum	2016

Abbildung 107: Rahmenpläne Wolgast

4.10.3. Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit

Wolgast besitzt viel Raum entlang des Wassers. Der Großteil ist bereits beplant oder in Nutzung.

Die nachfolgenden Karten zeigen den Bestand an Flächen und Bauten, die für den Hafenbetrieb und seine mögliche Entwicklung von hoher Relevanz sind.



Abbildung 108: aktuelle Bestände Stadthafen Wolgast

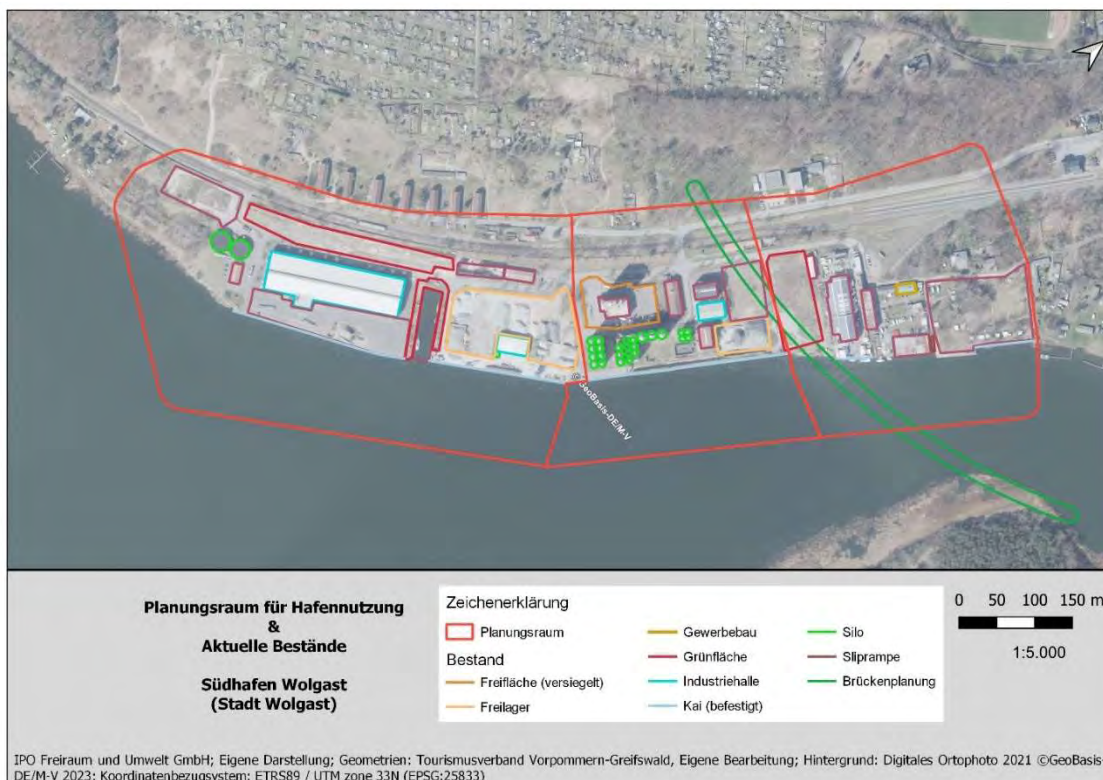


Abbildung 109: aktuelle Bestände Südhafen Wolgast

4.11. Stadt Ueckermünde; Hafen Berndshof

4.11.1. Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort

Naturraum

Die Stadt Ueckermünde liegt am Stettiner Haff an der Uecker.

Ueckermünde liegt in mehreren Stadtteilen westlich und östlich der Uecker und ihrer Niederungsbereiche. Das Stadtzentrum liegt etwa 2,5 m über Normalhöhennull (NHN).

Die Stadt wird vom Landschaftsschutzgebiet Haffküste umschlossen. Für den Hafen Berndshof sind die internationalen Schutzgebietsausweisungen relevant. Das Stettiner Haff ist Teil des Gebietes gemeinschaftlicher Bedeutung („Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“ sowie des EU-Vogelschutzgebietes Kleines Haff, Neuwarper See und Riether Werder.

Demografie

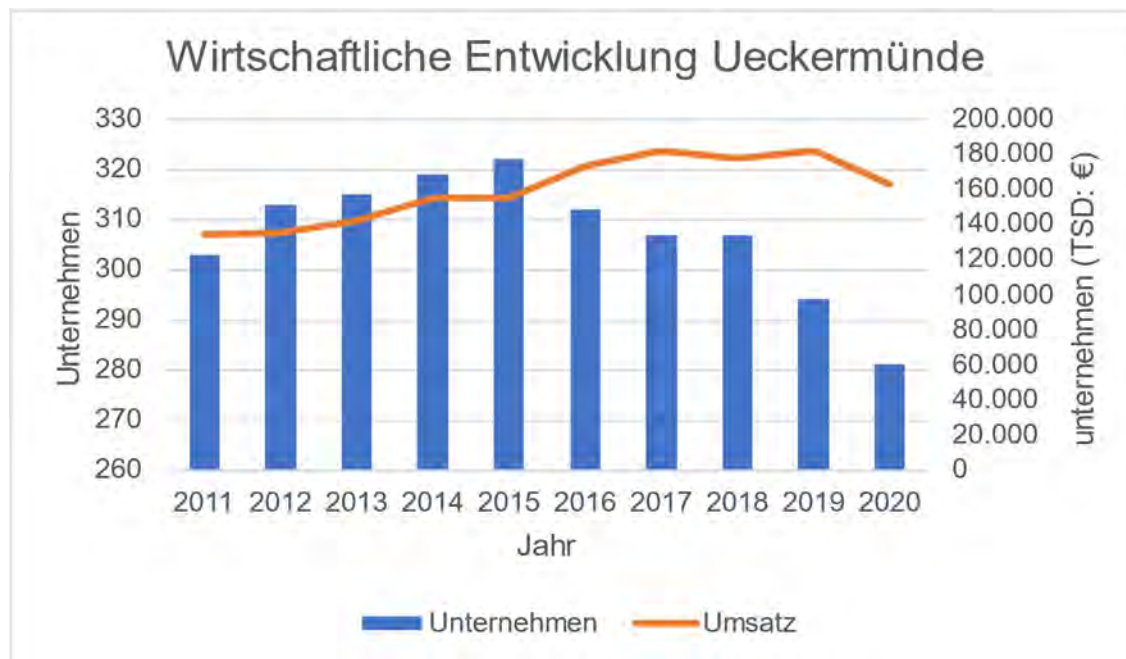
Die rund 800 Jahre alte Stadt bildet ein Mittelzentrum in Vorpommern. Hier leben gut 8.500 Menschen. Vor zehn Jahren waren es noch 500 Personen mehr, ein starker Bevölkerungsrückgang ist jedoch zwischen 2001 und 2011 zu verzeichnen. Im Verhältnis zu anderen Standorten ist hier die Abwanderung nach der Wende nicht so ausgeprägt.



Abbildung 110: Bevölkerungsentwicklung Ueckermünde

Wirtschaft

Insgesamt sind aktuell 281 Unternehmen in Ueckermünde gemeldet (Stand 2020)¹⁰. Im Zehnjahresvergleich schwanken die Zahlen zwischen 281 und 322 angemeldeten Unternehmen. Es zeigt sich eine Abwärtsbewegung ab 2015. Gleichzeitig hat er sich nicht sichtbar auf den Gesamtumsatz ausgewirkt. Das deutet darauf hin, dass die Abnahme verhältnismäßig kleine Unternehmungen betrifft. Bei dem Umsatz ist ein Einbruch in den Jahren 2019-2020 zu erkennen, der wahrscheinlich auf die Corona-Pandemie zurückzuführen ist.



* Die Y-Achsenwerte sind auf Unternehmensseite beschnitten. Da nicht die Gesamtzahl optisch dargestellt wird, zeigt das Verhältnis der Balkengröße somit keine relativen Verhältnisse zwischen den Jahren.

Abbildung 111. Wirtschaftliche Entwicklung Ueckermünde

Der Dienstleistungssektor macht mit rund 96 % den größten Teil der lokalen Wirtschaft aus. Dazu kommen ca. 2,5 % Betriebe der Produktion, 7 Betriebe sind in der Landwirtschaft tätig. Im Beherbergungssektor und in der Gastronomie sind aktuell 54 Betriebe gemeldet.

¹⁰ IHK Neubrandenburg für das östliche Mecklenburg-Vorpommern (pers. Mitteilung, 16.12.2022)

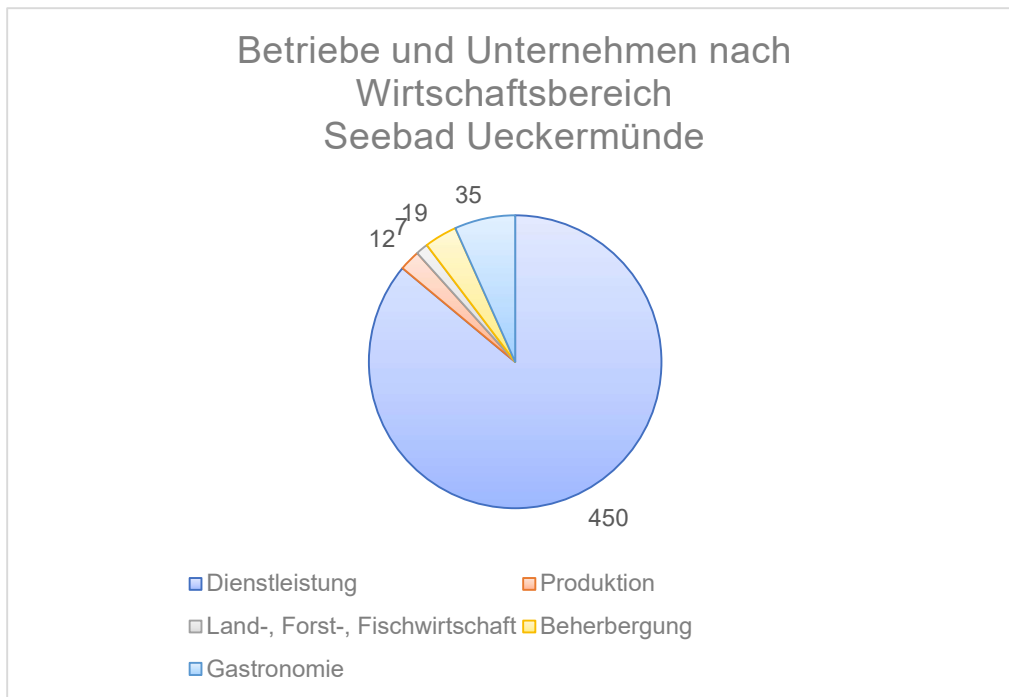


Abbildung 112: Betriebe u. Unternehmen Ueckermünde

Der Hafen Berndshof ist als Wirtschaftshafen für die Hafenstadt relevant. In Ueckermünde selbst gibt es keine industriellen Standorte, jedoch sind die Beziehungen zu den Gewerbestandorten im Umland, wie z.B. der Eisengießerei Torgelow, von großer Relevanz. Gewerbliche Standorte haben sich weitgehend aus den in der Vergangenheit ehemals landwirtschaftlich genutzten Flächen entwickelt.

Tourismus

Der Tourismus entwickelt sich in Ueckermünde stetig. Die Nähe der Natur, die geschlossene Altstadtbebauung und die zahlreichen Möglichkeiten für Erholung am Wasser sind die Schwerpunkte dieser Entwicklung. Nach landesplanerischen Zielvorstellungen liegt Ueckermünde in einem Tourismusentwicklungsraum.

Urlauber wie Einheimische schätzen an Ueckermünde seine Wasser- und Waldnähe und die damit verbundenen Möglichkeiten einer aktiven Erholung und Freizeitgestaltung. Touristisch ist die Stadt Seebad Ueckermünde über den Tourismusverein „Stettiner Haff“ als Mitglied im Tourismusverband Vorpommern mit der gesamten Region vernetzt. Es herrscht u.a. ein reger Austausch der Touristik-Informationen untereinander. Was die Region Peene betrifft, ist die Zusammenarbeit mit der Hansestadt Anklam und den touristischen Einrichtungen hervorzuheben. Hier gibt es zum Beispiel eine Kooperation mit Abenteuer Flusslandschaft.

Insgesamt verteilen sich um die 1.000 Bootsliegeplätze über das Stadtgebiet.

Die Häfen werden entsprechend unterschiedlich genutzt. Im Bereich des öffentlichen Hafengebiets befinden sich neben dem Stadthafen mehrere Sportbootvereine, zwei Bootswerften und ein Bootsverleih.

Segel- und Motorbootliegeplätze sind vorwiegend auf Vereinsbasis organisiert. Die Nutzung im Stadthafen erfolgt fast ausschließlich touristisch.

Der Industriehafen Berndshof dient in erster Linie dem Güterumschlag und hat darüber hinaus eine mittelbare Bedeutung für den Tourismus. Zwar haben Touristen keinen Zugang zum Hafen, aber für die Tourismuswirtschaft hat der Hafen eine wesentliche Bedeutung. Dies gilt insbesondere für maritime Gewerbetreibende (z.B. Bootswerften, Bootsverleih), die im Hafen Boote in und aus dem Wasser heben. Das prominenteste Beispiel ist die Pommernkogge „Ucra“. Die Masse (in 2022 90 Boote) machen aber touristisch genutzte Boote von im Industriegebiet angesiedelten maritimen Betrieben aus.

Die Anzahl der gemeldeten Beherbergungsbetriebe weist wie auch die Bevölkerungsentwicklung eine Reduzierung im Jahr 2015 auf. Danach bleibt die Anzahl der angebotenen Schlafplätze auf einem etwa gleichen Niveau.

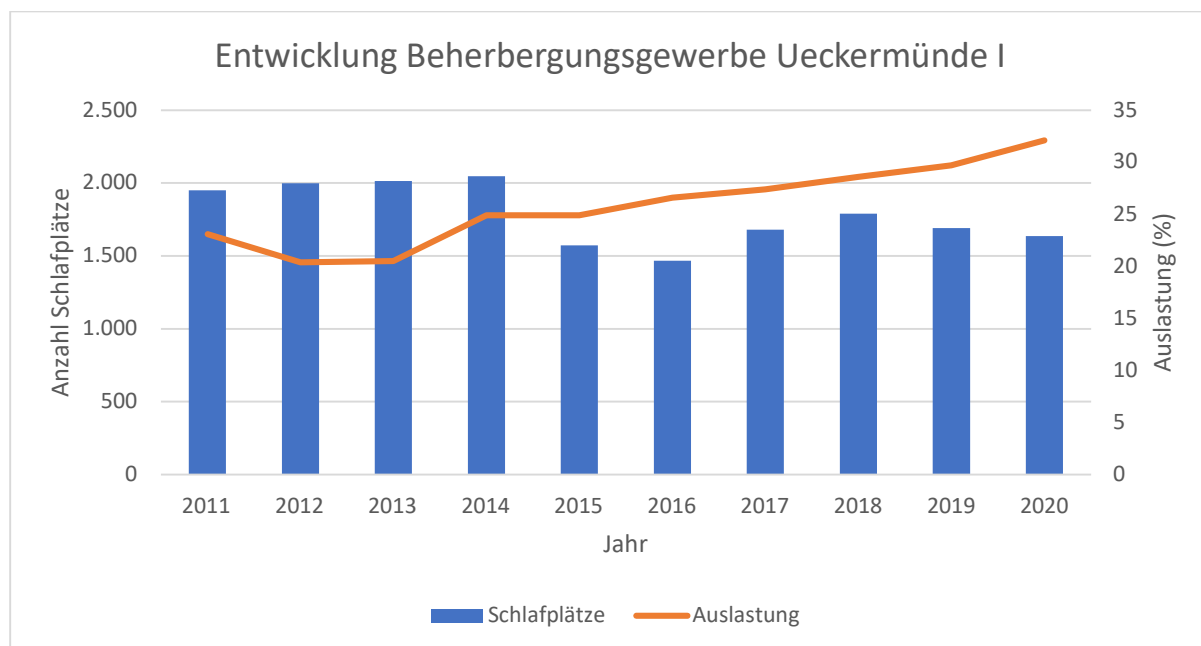
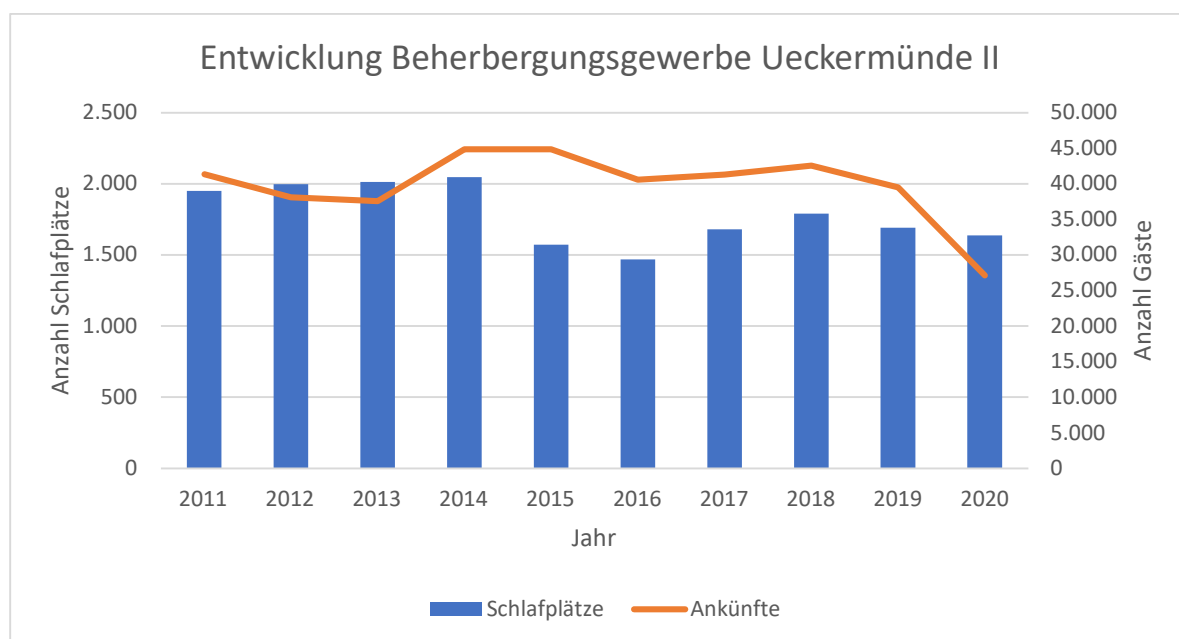


Abbildung 113: Entwicklung Beherbergungsbetriebe nach Auslastung Ueckermünde



*Schlafplätze werden als Jahresdurchschnitt angegeben (im Sommerhalbjahr ist das Angebot erhöht).

Abbildung 114: Entwicklung Beherbergungsbetriebe nach Ankünften Ueckermünde

Die Zahl der Ankünfte weist ebenfalls ein fast gleichbleibendes Niveau auf. Im Jahr 2019-2020 kam es Corona-bedingt zu einem Einbruch der Ankünfte. Die Auslastung der Schlafplätze hat jedoch nicht darunter gelitten.

Zwischen 26.000 und 40.000 Touristen übernachteten in Ueckermünde pro Jahr.

Das touristische Angebot umfasst neben Wassersport und Erholung auf dem Haff ein Museum, ein Schloss, die Kirche St. Marien, den Tierpark und bauliche Sehenswürdigkeiten wie Gebäude, Schiffe und Kunstobjekte.

Im näheren Umfeld finden sich als touristisch interessante Orte: der Hafen Mönkebude, der Fährhafen Altwarp, die Binnendünen Altwarp und neben der Dorfkirche Rieth zahlreiche Rad- und Wanderwege.

Ueckermünde ist an den Oder-Neiße-Radweg, den Stettiner Haff-Rundweg und an die Wanderwege Naturparkweg E9a, den Usedomweg Berin-Stralsund angeschlossen und wird Teil des im Entwurf vorliegenden Fernwanderweg Mecklenburg-Schwerin sein.

Städtebau & Infrastruktur

Die Altstadt Ueckermünde liegt an der Uecker, ca. 1 km von der Haff-Küste entfernt. Das Stadtzentrum bildet der Marktplatz. Ihn säumen historische Gebäude und mehrstöckige Wohnhäuser, deren Ladenzeilen Gastronomie sowie Einzelhandel vorhalten.

Die Stadtentwicklung hat weitere Flächen, die nicht durch Niedermoor geprägt waren, in Anspruch genommen, so dass sich die besiedelten Bereiche über weiter verzweigte Achsen erstrecken.

Im Stadtzentrum wurde von 1991 bis 2021 eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme durchgeführt.

Sowohl Geschossbau als auch Einfamilienhäuser prägen die gut durchgrünte Stadt.

Die Industrieanlagen und Gewerbeviertel erstrecken sich am Stadtrand entlang.

Der Tierpark Ueckermünde nimmt große Flächen südwestlich der Stadt südlich der Landesstraße L28 ein.

Ueckermünde bietet sowohl im Zentrum als auch in den Randbereichen eine gute Nahversorgung durch den Einzelhandel und Gastronomie.

Mit dem „Ameos“ Klinikum Ueckermünde ist die medizinische Grund- und Regelversorgung gesichert. Es verfügt über 217 Betten und 17 tagesklinische Plätze. Es gibt außerdem drei Apotheken innerhalb der Stadt.

Innerstädtischen sowie regionalen öffentlichen Personennahverkehr gibt es zwischen 6:35 und 17:25 Uhr in Form von zwei Buslinien.

Verkehrsanbindung

Ueckermünde besitzt eine Anbindung an Landesstraßen und die Regionalbahn. Der Verkehrslandeplatz „Flugplatz Anklam - Otto Lilienthal“ stellt eine Anbindung für den privaten Luftverkehr dar. Der Hafen stellt den nordöstlichsten Seehafen Deutschlands dar.

Einen regulären Personenfäherverkehr gibt es derzeit nicht.

Strecke (ca.)	Ziel	Modus
36 km	Autobahnauffahrt (BAB 20)	Bundesstraße
59 km	Oberzentrum (Stettin)	Bundesstraße
0 km	Seebad (Ueckermünde)	-
30 km	Grenzübergang (Polen)	Bundesstraße
82 km	Autofähre n. Skandinavien (Swinemünde)	Bundesstraße
75 km	Hbf Hansestadt Greifswald	Bahnschiene
150 km	Hbf Berlin	Bahnschiene

Abbildung 115: Entfernungstabelle Ueckermünde

Hafennutzung

Der Stadthafen wird in dem hier vorliegenden Konzept nicht weiter behandelt. Der Hafen Berndshof ist an die Straße angeschlossen. Er ist auf den Warenumsschlag spezialisiert erschlossen.

Die Hauptumschlagsgüter sind Roheisen, Konstruktionsteile, Düngemittel, Hackschnitzel und Baustoffe. Außerdem werden Sportboote gekrant.

Der Hafen gehört dem Landkreis Vorpommern-Greifswald. Die Umschlaggesellschaft Industriehafen Ueckermünde mbH ist der Betreiber.

Das Hafenbecken hat eine Breite von 40 Meter und eine Tiefe von fünf Meter. Der Anteil der im Eigentum des Landkreises stehenden Flächen des Industriehafens hat eine Größe ca. 5 ha. Der Hafen verfügt über 3 Liegeplätze und eine Gesamtlänge der Kaianlage von 410 m. Der Westanleger hat eine Länge von 140 m, die Breite seeseitig beträgt 45 m, landseitig 55 m.

Die Lagerflächen auf rund 4 ha sind zum überwiegenden Teil als Umschlagsflächen (Holz, Granit, Stahl) genutzt.

Durchschnittlich wurden 2020 ca. 30.000 t Roheisen, 12.500 t Konstruktionsteile, 1.200 t Hackschnitzel, 7.000 t Düngemittel umgeschlagen. Zusätzlich wurden in den letzten Jahren 50-80 Sportboote gekrant.

Innerhalb des eingezäunten Hafengeländes befinden sich darüber hinaus größere Flächen, welche sich gegenwärtig im Eigentum der Colcrete Wasserbau GmbH & Co. KG befinden. Diese sich auf dem Hafengelände in Privateigentum befindlichen Flächen werden sowohl für den Umschlag (Kai 2) als auch der Lagerung genutzt.

Ueckermünde gilt als Regionalhafen.

4.11.2. Bestandsaufnahme des Hafens

Der Industriehafen Berndshof wird ausschließlich gewerblich genutzt. Dabei sind auf rund 4 von 5 ha Lagerflächen angeordnet. Hierbei handelt es sich um Lagerflächen für Schüttgüter (Holzumschlag) und Stückgüter, aber auch um die zugehörige Infrastruktur wie z.B. Bürocontainer, Unterflurwaage und Beleuchtung. Dazu kommen die Privatflächen, die ebenfalls für Umschlag und Lagerung genutzt werden.

Dazu kommen Zwischenlagerflächen für die Verschiffung von Stückgütern.

Der gesamte öffentliche Bereich ist eingezäunt.

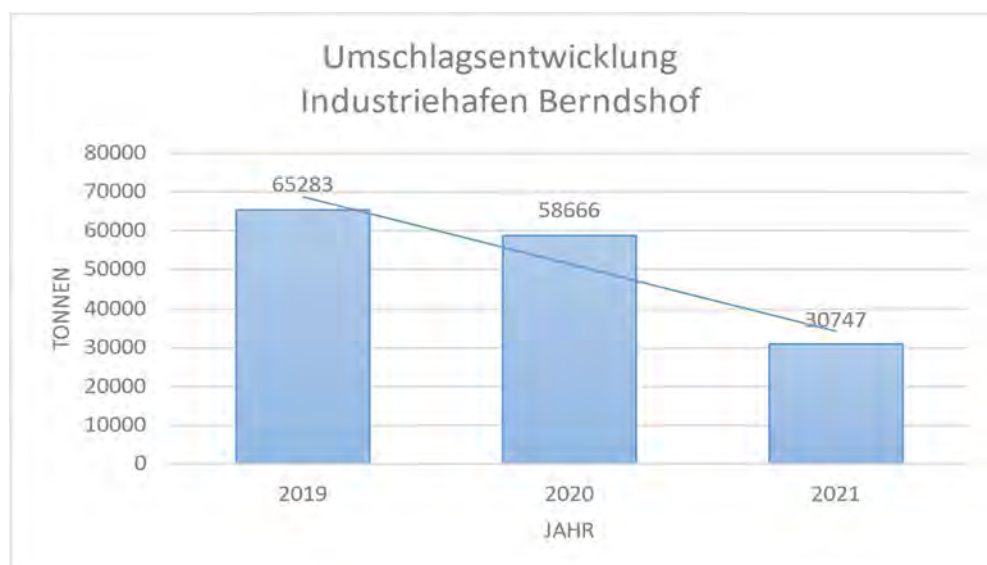


Abbildung 116: Umschlagsentwicklung Industriehafen Berndshof



Abbildung 117: Schiffe nach Güterart 2021 Industriehafen Berndshof

Bestand	Anzahl	Bezeichnung / Art	Größe (ca.)	Nutzung
Umschlagshafen	1	Industriehafen Berndshof	410 m Kailänge, 3,40 m Tiefgang (Anfahrt)	Frachtschiffahrt, Warenumsschlag
Lagerfläche	1	Freilager	39.000 m ²	Schütt- und Stückgut (z.B. Splitt, Holz, Eisen-Konstruktionsteile)
Hafenbecken	1	Hafenbecken	5700 m ² Wasserfläche, 40 m Breite, 270 m Liegeplätze	Anlegen (2 gegenüberliegende Liegeplätze), Verladung
Pier	1	Westanleger	7500 m ² Lager-/Arbeitsfläche, 140 m Liegeplatz	Anlegen, Verladung,

Abbildung 118: Bestand Infrastruktur Hafen Berndshof

Im Industriehafen können keine Segler oder Paddler anlegen. Diese nutzen den Stadthafen Ueckermünde. Allerdings dient der Hafen zum Kranen von Booten.

Bestand	Anzahl	Bezeichnung / Art	Größe (ca.)	Nutzung
Schiffsanleger	1	Innerer Stadthafen Ueckermünde	980 m Kailänge (520 m rechtes, 460 m linkes Ufer)	Flusskreuzfahrer
Schiffswendebecken	1	Wendebecken Stadthafen Ueckermünde	13.465 m ² Wasserfläche, 100 m Breite	Wenden größerer Schiffe
Sportbootanleger	11	Stadthafen Ueckermünde	200 Liegeplätze (inkl. Schiffsanleger)	Sportboote (Segel- und Motorboote)
		Yachtclub Ueckermünde e.V.	k.A.	
		Seesportclub "Vorpommern" e.V.	29 LP	
		Yachtclub "Pommerscher Greif" e.V.	9 LP	
		Sportbootvereine "Köhnscher Kanal I" e.V.	65 Parzellen	
		Sportbootvereine "Köhnscher Kanal II" e.V.	26 Parzellen	
		Sportbootvereine "Köhnscher Kanal III" e.V.	21 Parzellen	
		Sportbootverein "Köhnscher Kanal IV" e.V.	14 LP	
		Sportbootverein "Köhnscher Kanal V" e.V.	7 LP	
		Bootsklub "Kastanienallee" e.V.	20 LP	
		Bootshafen "Schwarzer Weg" Ueckermünde e.V.	16 LP	
		IG "Sportboothafen Neuendorf Ueckermünde" e.V.	25 LP	
		Segelsportverein "Blau-Weiß" Ueckermünde e.V.	16 LP	
		"Sportbootgemeinschaft" Bellin e.V.	k.A.	
Marina Lagunenstadt GmbH & Co.KG	k.A.			

Abbildung 119: Hafenanlagen Stadthafen Ueckermünde

Fördermittel

Seit den 1990er-Jahren wurden Fördermittel für die Hafenstruktur investiert.

Diese Förderungen wurden für einen Erhalt und Ausbau als Wirtschaftshafen bewilligt. Die Teilprojekte waren der Ausbau der Kreisstraße zur Erschließung des Hafens, der Bau des Westanlegers, die Verbreiterung des Hafenbeckens mit Vertiefung, die Schaffung weiterer Umschlagsflächen sowie die Sicherung der Nutzbarkeit durch Baggararbeiten.

Pläne

Im RREP Vorpommern wird zur wirtschaftlichen Entwicklung und Häfen folgendes gesagt:

„Neue Gewerbe- und Industrieansiedlungen bzw. Standortverlagerungen sind vorrangig auf erschlossene Flächen in den bestehenden Gewerbe- und Industriegebieten der Planungsregion zu lenken. Vor allem auf das gemeinsame Oberzentrum Stralsund und Greifswald und Mittelzentren Bergen auf Rügen, Grimmen, Pasewalk, Ribnitz-Damgarten, Ueckermünde und Wolgast.“

Die Stadtvertretung Ueckermünde hat in ihrer Sitzung am 26.02.2015 die 2. Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) für das Seebad Ueckermünde beschlossen. In diesem Dokument sind ausgehend von den Ausgangslagen zum Zeitpunkt der Erarbeitung Handlungsfelder und konkrete Ziele festgelegt worden, nach denen sich die Stadt Ueckermünde in den nächsten zehn Jahren entwickeln soll. Für Teilobjekte werden hier Maßnahmen im Rahmen des Schwerpunktes Wirtschaft und Verkehrsinfrastruktur aufgeführt, die inzwischen bereits umgesetzt sind. Zum einen ist das der Rückbau der ehemaligen Justizvollzugsanstalt, zum anderen die Schaffung von Baurecht für das Gewerbegebiet Industriehafen Berndshof, 2. BA. Aktuell läuft die 3. Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes.

Im aktuell gültigen Flächennutzungsplan (2020) ist der gesamte Bereich zwischen Gewässer und Landesstraße als Gewerbegebiet ausgewiesen. Der Hafen selbst ist im Gewässerbereich ausgewiesen.

Für die städtebauliche Planung des Industriehafens wurden zwei Bebauungspläne aufgestellt:

Plan	Fokus	Jahr
B-Plan Nr 21 (1. Änderung)	-Erweiterung (bzw. Ergänzung) des Industriehafens durch Anlage und Erschließung eines südl. angrenzenden Gewerbegebiets	2011
B-Plan Nr. B-28	-Erweiterung (bzw. Ergänzung) des Industriehafens durch Anlage und Erschließung eines östl. angrenzenden Industriegebiets, sowie eines Gewerbegebiets	2006

Abbildung 120: Rahmenpläne Ueckermünde

4.11.3. Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit

Die Hafenstrukturen sind gut für gewerbliche Nutzung erschlossen. Die Nahbereiche zum Hafenbecken sind in Nutzung. Die gewerblichen Flächen sind teilweise noch ungenutzt.

Die nachfolgenden Karten zeigen den Bestand an Flächen und Bauten, die für den Hafenbetrieb und seine mögliche Entwicklung von hoher Relevanz sind.

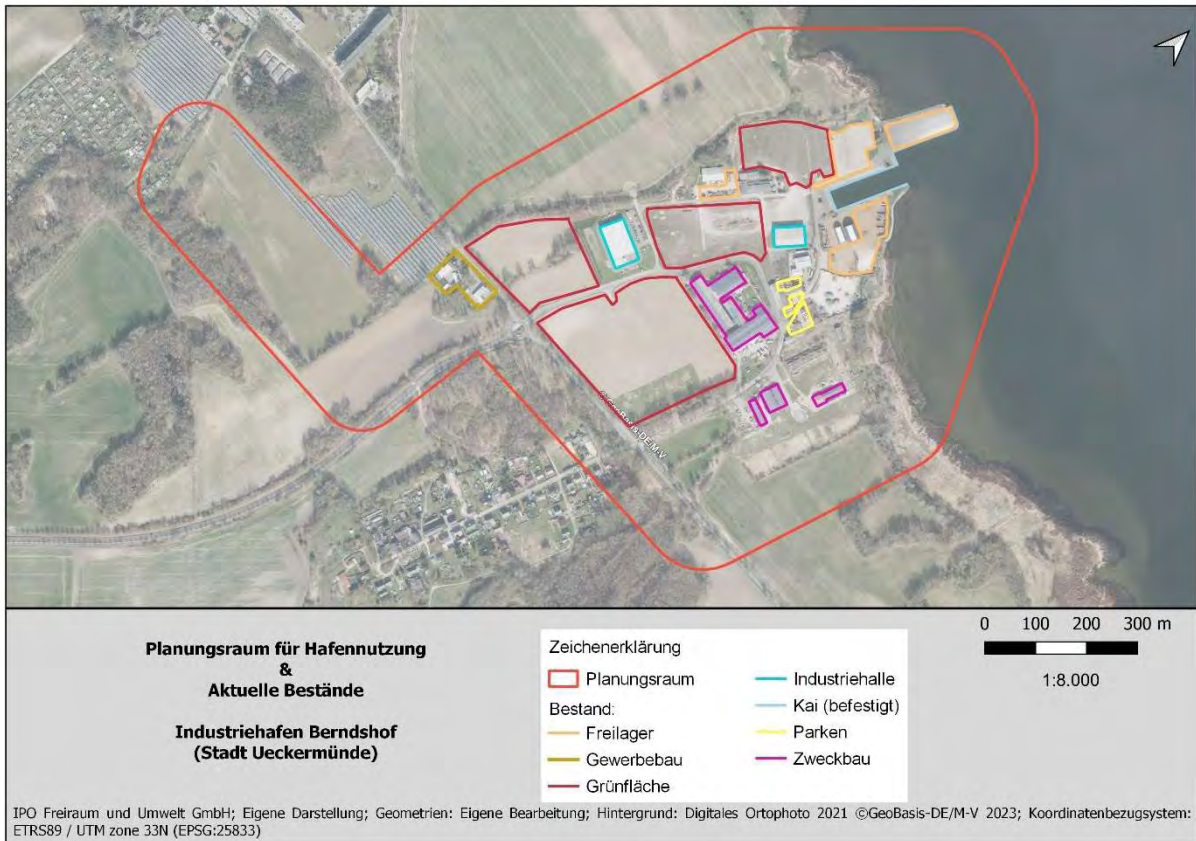


Abbildung 121: Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit Industrieafen Berndshof

Zu ergänzen sind die Spülfeldfelder Berndshof.

4.12. Hafen Lubmin

4.12.1. Kurzprofil von Hafengemeinde & Hafenstandort

Naturraum

Der Hafen Lubmin liegt am Südufer des Greifswalder Boddens. In westlicher und östlicher Richtung verlaufen Sandstrandabschnitte. Diese sind durchschnittlich ca. 15 m breit. Landseitig werden sie von ca. 3-5 m hohen Abbruchkanten des Geschiebemergelkliffs begrenzt, vor dem vorgelagert Sandaufspülungen zum Küstenschutz vorgenommen wurden.

An den Hafen bindet südlich das Gewerbegebiet Lubmin/Rubenow des ehemaligen Atomkraftwerkes an, das heute verschiedene Gewerbebetriebe beheimatet.

Angrenzend an größere Waldflächen zieht sich eine dünn besiedelte Ackerlandschaft auf 5 bis über 20 m Höhe NHN inlands bis zum Ziesetal im Süden.

Das Gelände des Hafens Lubmin grenzt seeseitig und im nordöstlichen Bereich an das Natura-2000-Gebiet DE1747-301 „Greifswalder Bodden, Teile des Strelasundes und Nordspitze Usedom“.

Der Wasserbereich um den Einfahrtskanal ist aus diesem Gebiet ausgenommen. Das EU-Vogelschutzgebiet DE 1747-402 „Greifswalder Bodden und südlicher Strelasund“ umfasst den Bereich nördlich der Küste und nordöstlich des Kanals. Hier sind nur die aktiv genutzten Flächen (Nord-Stream-Anlandestation) ausgenommen.

Das Landschaftsschutzgebiet „Greifswalder Bodden“ umfasst die Gewässerflächen mit Ausnahme des Hafenbereiches und beinhaltet Teile der Niederungsbereiche zwischen Kanal und Freesendorfer See.

Gleichzeitig ist der gesamte Bodden als „Küstenbiotop“ und die angrenzenden Bereiche als „Boddengewässer mit Verlandungsbereichen“ gesetzlich geschützt. In Teilabschnitten finden sich Sandmagerrasen, geschützte Gebüsche und Gehölze sowie Seggen- und binsenreiche Nasswiesen.

Demografie

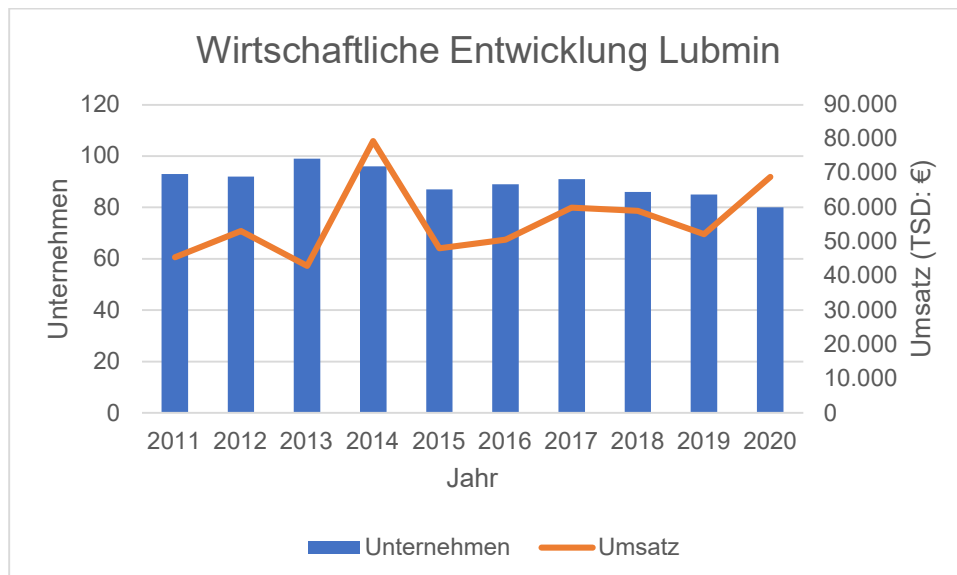
Die Gemeinde Lubmin weist eine seit den frühen neunziger Jahren stetig steigende Bevölkerungszahl auf. In den neunziger Jahren lebten rund 1.480 Menschen in Lubmin, 2021 waren es rund 2.130.



Abbildung 122: Bevölkerungsentwicklung Gemeinde Lubmin

Wirtschaft

Mit Stand 2020 sind 80 Unternehmen in der Gemeinde Lubmin gemeldet. Die Unternehmensanzahl ist in den letzten zehn Jahren leicht gesunken, die Umsätze blieben dabei relativ konstant. Das erste Jahr der Corona-Pandemie hatte bei abnehmender Anzahl von Unternehmen keine messbar negative Auswirkung auf die Gewerbetreibenden in Lubmin, es ist sogar eine Umsatzzunahme zu verzeichnen.



* Die Y-Achsenwerte sind auf Unternehmensseite beschnitten. Da nicht die Gesamtzahl optisch dargestellt wird, zeigt das Verhältnis der Balkengröße somit keine relativen Verhältnisse zwischen den Jahren.

Abbildung 123: Wirtschaftsentwicklung Gemeinde Lubmin

Rund 136 der Betriebe und Unternehmen in Lubmin sind mit Stand 2020 in der Dienstleistung tätig. Sieben Betriebe wirtschaften im Produktionssektor. Im Beherbergungs- und Gastronomiesektor sind 11 Betriebe oder Unternehmen und 13 in der Gastronomie innerhalb der Gemeinde gemeldet.

Das größte Betriebsgelände in der Gemeinde Lubmin ist das dem Hafen angeschlossene Gewerbegebiet mit den EWN, der Deutsche Ölwerke Lubmin GmbH, dem ZLN Zwischenlager Nord GmbH, der Viterra Lubmin GmbH und weiteren Betrieben sowie der Nord-Steam-Anlandestation.

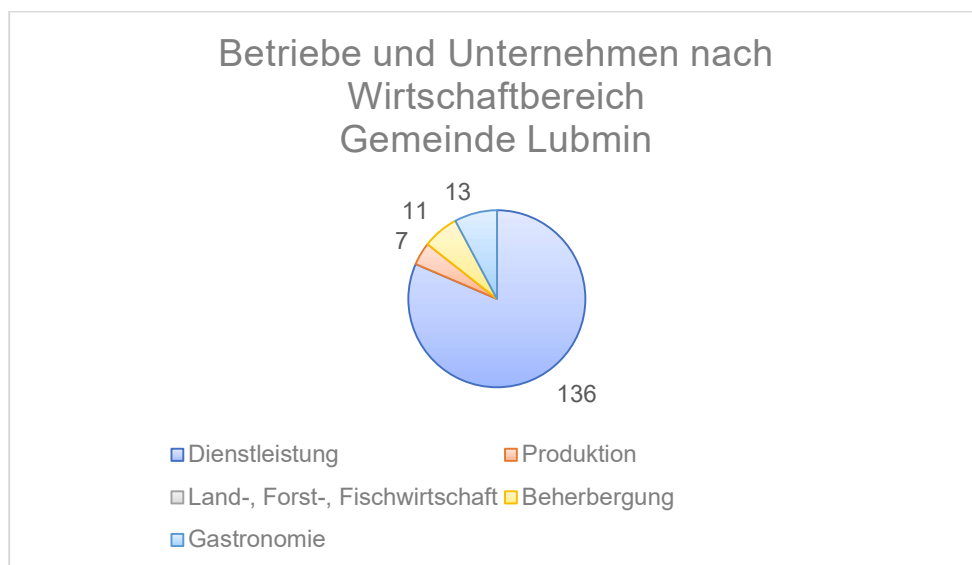


Abbildung 124: Gewerbe im Hafen Lubmin

Tourismus

Innerhalb der Gemeinde Lubmin existieren verschiedene touristischen Einrichtungen. Das Seebad konzentriert seine Angebote dabei in der Ortslage Lubmin. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Hafen befindet sich jedoch ein Parkplatz für die Marina, der teilweise auch als Campingplatz genutzt wird. Der Badestrand reicht von Lubmin bis zum Hafen und erstreckt sich von der Seebrücke Lubmin nach Westen.

Lubmin bietet als Seebad zahlreiche kleinere kulturelle Veranstaltungen, es finden sich viele Gastgeber und auch das Angebot des Einzelhandels hat sich an die Besucherstrukturen angepasst. Mit dem Schloss Ludwigsburg in erreichbarer Nähe, der Nähe zu Greifswald und zu Usedom sowie dem Fischerort Freest gibt es nennenswerte touristische Ausflugsziele. Durch den Ostseeküstenradweg, welcher direkt durch Lubmin führt, ist der Ort an einen bedeutenden überregionalen Fernradwanderweg angeschlossen. Dieser führt auch nach Greifswald und auf die Insel Usedom.

Städtebau & Infrastruktur

Der Hafen Lubmin liegt östlich abseits des eigentlichen Ortes. Dieser besteht aus Einfamilienhäusern auf privaten Grundstücken und ist als reiner Wohnort zu klassifizieren. Das Seebad ist aus einem Bauerndorf entstanden und ist noch im 19. Jahrhundert durch Fischerei und Landwirtschaft geprägt. Teilweise sind noch Gebäude dieser Zeit vorhanden, wie z.B. die Heimatstube. Mit der Anbindung an die Eisenbahn mit der Kleinbahnstrecke Greifswald-Wolgast wurde das Seebad besser erreichbar. Die Bahnstrecke fiel den Reparationsleistungen 1945 zum Opfer.

Die Ortsstruktur ist heute geprägt durch Hotels und Gästehäuser und durch die historische Grundstruktur. Mit Seebrücke und Kurpark wird der Charakter des Seebades gestärkt.

Eine Nahversorgung durch Angebote des örtlichen Einzelhandels, Gastronomien oder Gesundheitsfürsorge ist gegeben.

Öffentlicher Personennahverkehr ist durch eine Buslinie zwischen ca. 5:30 Uhr und 19:30 Uhr gegeben.

Das stillgelegte Kernkraftwerk Greifswald (genauer: Kernkraftwerk Lubmin, auch: Kernkraftwerk Nord) befand sich auf dem Gemeindegebiet des Seebads Lubmin bei Greifswald und war das größere der beiden betriebenen Kernkraftwerke der DDR.

Die Industrie- und Gewerbeflächen sind auf der Südseite von Wald umgeben. Die Kühltürme sind aus der Ferne zu erkennen.

Der Hafen wurde am Auslaufkanal errichtet. Auf Höhe der Küstenlinie wurde durch Aufweitung des Kanals ein Bereich für Liegeplätze Sportboote geschaffen, der als Marina genutzt wird. Die Sanitäranlagen der Marina sowie Parkplätze finden sich in direkter Nähe südlich der Marina.

Verkehrsanbindung

Die Gewerbeflächen am Lubminer Hafen verfügen über einen Anschluss an das Landesstraßennetz und einen Bahnanschluss. Die Bahnanbindung wird ausschließlich für den Güterverkehr genutzt.

Das nächste Oberzentrum (Greifswald) befindet sich noch in fahrradfähiger Entfernung (ca. 50 Minuten). Die Ortslage Lubmin ist auch zu Fuß erreichbar.

Strecke (ca.)	Ziel	Modus
35 km	Autobahnauffahrt (A20)	Bundesstraße
19 km	Oberzentrum (Greifswald)	Bundesstraße
0 km	Seebad (Lubmin)	Bundes- und Landesstraße
53 km	Grenzübergang (Polen)	Bundesstraße
55 km	Autofähre n. Skandinavien (Swinemünde)	Bundesstraße
60 km	Hbf Hansestadt Stralsund	Bahnschiene
256 km	Hbf Berlin	Bahnschiene

Abbildung 125: Entfernungen Hafen Lubmin

Hafennutzung

Der Hafen Lubmin ist ein Umschlaghafen mit Seeanbindung. Das Eigentum des Industriehafens liegt beim Zweckverband Energie- und Technologiestandort Freesendorf (ETF), der wiederum von den drei Standortgemeinden Lubmin, Kröslin und Rubenow getragen wird. Die Hafenbehörde ist das Amt Lubmin, Ordnungsamt.

Der Hafen ist Teil eines Energie- und Industrieparks *Lubminer Heide*, mit dem die frei gewordene Fläche um das Kernkraftwerk Greifswald genutzt werden soll. Der Hafen wurde am 9. August 2006 eingeweiht. 2009 erhielt der Hafen einen Gleisanschluss von der Bahnstrecke Greifswald–Lubmin. Von den 6 Liegeplätzen haben 5 einen direkten Gleisanschluss. Dazu kommen noch Notliegeplätze.

Die umgeschlagenen Güter bestehen hauptsächlich aus Nahrungs- und Genussmitteln, aus Kokerei- und Mineralölerzeugnissen, Maschinen, Metalle und Metallerzeugnissen. Dazu kommen weitere Erzeugnisse pflanzlichen Ursprungs. Unter Nahrungs- und Genussmittel fallen auch Öle, Stärke und Futtermittel. Verarbeitete Genussmittel werden in Lubmin nicht umgeschlagen.

Für das Zwischenlagern von Transportgütern gibt es eine Schwerlastfläche und eine ergänzende Lagerfläche.

Die Hafendienstleistungen umfassen daneben ein Containerdepot, die Vermittlung für Dienstleistungen rund ums Schiff sowie die Vermietung von Fendern.

Die angrenzende Marina Lubmin hat rund 180 Liegeplätze, davon 10 Gästeplätze, Strom- und Wasser-/Abwasseranschluss und weitere folgende Ausstattung:

- Tankstelle (Diesel, tagesaktuelle Preise)
- Wassertiefe: durchgehend 4 Meter bei NN
- Hafenzentrale
- Sanitärbereich
- Parkplätze
- Fahrradverleih

Als gastronomische Einrichtung in der Marina Lubmin dient das ehemalige Fahrgastschiff MS „Vaterland“.

Die Marina Lubmin stellt trotz seiner geringen Liegeplätze für Gastlieger eine Bereicherung der Region dar.

Der Hafen Lubmin gilt als Regionalhafen und ein wesentlicher Standortfaktor für das landesweit bedeutsame Industrie- und Gewerbegebiet „Lubminer Heide“. Eine lokale Wertschöpfung findet über den Lager- und Umschlagbetrieb und über die Marina statt.

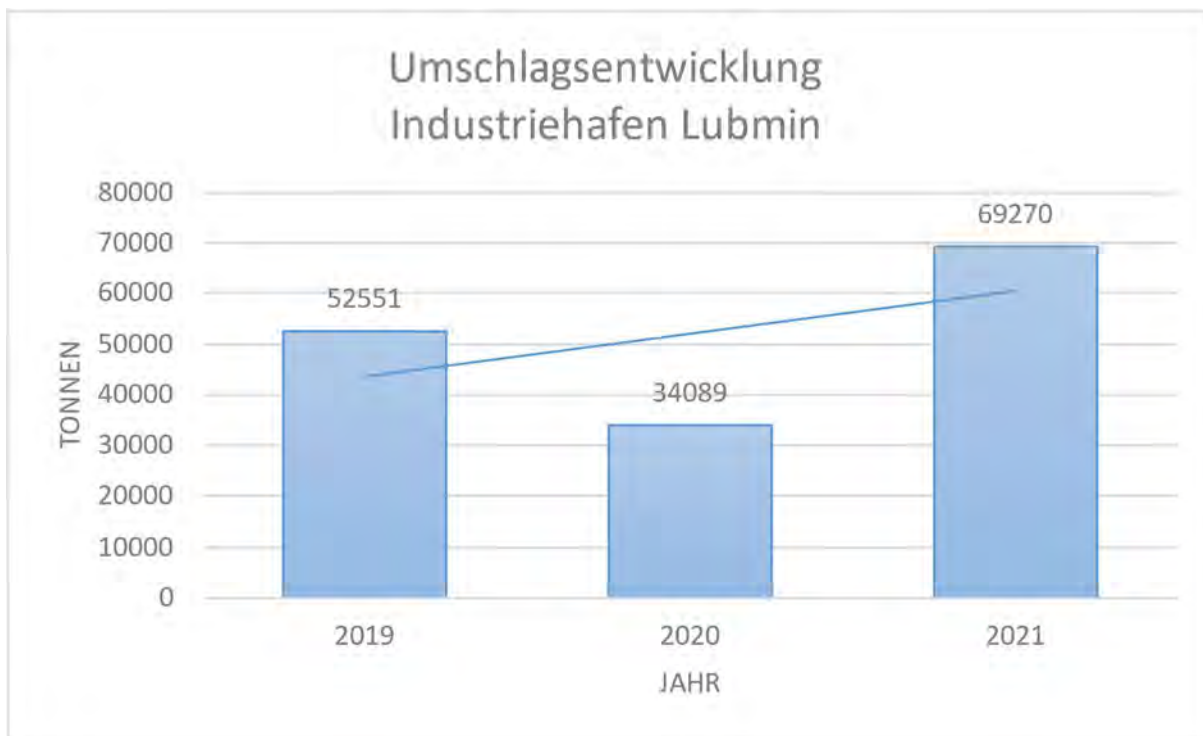


Abbildung 126: Umschlagentwicklung Hafen Lubmin

Der Umschlag in Lubmin schwankte in den Jahren 2019-2021 relativ stark. Die Umschlagsmengen liegen zwischen 34.000 und 69.000 t/Jahr. Dabei sind die unterschiedlichen Materialien der Transportgüter zu berücksichtigen.



Abbildung 127: Anzahl Schiffe nach Gütern Hafen Lubmin

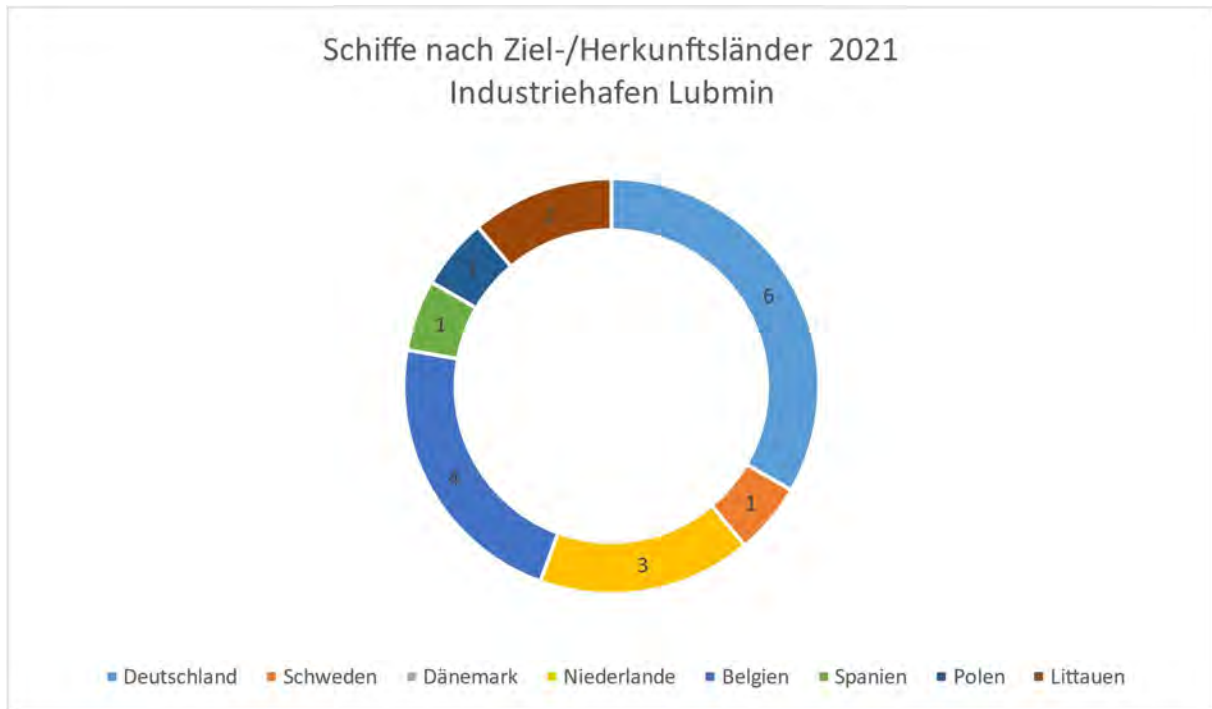


Abbildung 128: Schiffe nach Quell- u. Zielländern Hafen Lubmin

Im Jahr 2021 waren Schiffe aus Deutschland, Belgien und den Niederlanden die Haupttransporteure. Dahinter steht Litauen. Jeweils ein Schiff kam aus Polen, Dänemark und Schweden.

4.12.2. Bestandsaufnahme des Hafens

Der Industriehafen Lubmin mit angrenzender Marina ist der einzige Hafen der Gemeinde Lubmin. Die nächsten Häfen liegen in 8 km (Freest) und 11 km (Ludwigsburg) entfernt. Der nächste gewerbliche Hafen mit vergleichbarer Logistik ist der Hafen Vierow (8 km). Das gesamte Industriegebiet Lubminer Heide umfasst eine Fläche von 55 ha.

Der Hafen verfügt über eine moderne, ca. 10 Jahre alte Bahnanbindung. Das Fahrwasser zur Anfahrt des Auslaufkanals wird durch das Wasserschiffahrtsamt (WSA) offengehalten. Der Auslaufkanal wird durch den Betreiber unterhalten.

Über den Strelasund besteht ein Seeweg nach Nordwesten und über die Fahrrinne Landtief ist das offene Meer nach Nordosten und über das Osttief nach Osten anzufahren.

Für die Anleger ist eine Versorgung mit Wasser und Strom gegeben. Zu unterscheiden sind hier der Industriehafen und die Marina.

Bestand	Anzahl	Bezeichnung / Art	Größe (ca.)	Nutzung
Umschlagshafen	1	Industriehafen Lubmin	855 m Kailänge, 6,10 m Tiefgang	Erdgaslieferung und Verschickung, Warenumschlag
Lagerfläche	2	Freilager	25.000 m ²	Schütt- und Stückgut (z.B. Splitt, Holz)
		Schwerlastfläche	3.000 m ²	
Gerät	1	Mobilbagger Sennebogen 840E	60 t Tragkraft	Umschlag
Hafenbecken	1	Wendebecken	55.500 m ² Wasserfläche, 6,1 m Tiefgang	Manöverraum für große Schiffe
Sportboothafen	1	Marina Lubmin	180 Liegeplätze	Sportboote (Segel- und Motorboote)

Abbildung 129: Bestand Hafen Lubmin

Fördermittel

Zu Investitionskosten und Fördermitteln liegen derzeit keine Daten vor.

Pläne

Die Gemeinde Lubmin hat einen Flächennutzungsplan aus dem Jahr 2004. Für das Industriegebiet wurde der Bebauungsplan Nr. 1 Industrie- und Gewerbegebiet Lubminer Heide erstellt. Im Jahr 2006 wurde die 1. Änderung und Teilaufhebung gefasst.

Das Integrierte Raumentwicklungskonzept des Landkreises Vorpommern-Greifswald VG 2030+ (IREK GB 2035) ist das Kreisentwicklungskonzept für den Landkreis Vorpommern-Greifswald. Es ist ein übergeordnetes, strategisches, fachbereichsübergreifendes und integriertes Entwicklungskonzept für die Gebietskörperschaft. Rechtlich ist die Erstellung dieser Strategie eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe. Das IREK ist somit keine formale, sondern eine informelle Konzeption. Ein wichtiges Anliegen des Konzeptes ist es, die Entwicklung eines neuen regionalen Gesamtverständnisses zu unterstützen, das den Landkreis als kulturellen Identitätsraum, ökologischen Lebens- und politischen Entscheidungsraum begreift. Dazu sollen die vielfältigen unterschiedlichen Interessenlagen

zusammengeführt und die Potenziale der Teilgebiete zum Wohle des Großkreises insgesamt entwickelt werden – und dies stets vor einer gleichwertigen Entwicklung der Teilräume.

Als Teilziel wird hier T.1.2 „Stärkung und Qualifizierung der touristischen Infrastrukturen und Angebote in den Potenzialthemen Wasser, Aktiv, Natur, Kultur, Gesundheit etc. – qualitativ, vernetzt, zielgruppengerecht“ aufgeführt.

Dazu werden zukunftsfähige Leitlinien und Entwicklungsziele aufgezeigt, Handlungsfelder und Entwicklungsschwerpunkte herausgestellt sowie vorrangige Projekt- und Maßnahmenvorschläge benannt.

Das Tourismuskonzept der Gemeinde Seebad Lubmin (1. Fortschreibung) nimmt ebenfalls Bezug auf die Entwicklung des Hafenstandortes.

Plan	Fokus	Jahr
FNP Lubmin	-Industriehafen ausgewiesen Gewerbliche Bauflächen auf südwestl. Seite des Hafens -Zweckestimmung Gaskraftwerk auf nordöstl. Hafenseite -Heutige Marina als Yachthafen ausgewiesen -1. Änderung (2006): Sondergebiet Yachthafen erweitert die landseitige Fläche der Marina südöstlich	2004
B-Plan Nr. 1	-Schaffung "Industrie- und Gewerbegebiet Lubminer Heide" -1. Änderung (2006): Sondergebiet Yachthafen hinzugefügt	2005
IREK GB 2035	-Ansiedlung von Unternehmen, Schaffung von Arbeitsplätzen, Entwicklung der Infrastruktur des Hafens und Industriegebiets -Effektivität der Koordinierung zu optimieren, sollten geeignete Strukturen geschaffen werden, die sich möglichst flexibel der Koordinierungsaufgabe und den Erfordernissen der Zusammenarbeit anpassen können: Zweckverbände, Planungsverbände, ggf. Gemeindefusion.	2021/22
Tourismuskonzept der Gemeinde Seebad Lubmin(1. Fortschreibung)	-Ausbau touristischer Infrastruktur -Seebrücke Lubmin erhalten, inkl. Anlegemöglichkeit Fahrgastschiffahrt -Marina als wichtiger Baustein im Tourenhafennetz des Greifswalder Boddens -Ausbau des Uferweges von Marina in östlicher Richtung als Anbindung nach Lubmin	2012

Abbildung 130: Rahmenpläne Gemeinde Lubmin

4.12.3. Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit

Im Folgenden werden jene Bestände an Flächen, Bauten und Anlagen dargestellt, welche für die Weiterentwicklung des Hafenstandorts Lubmin relevant sind:

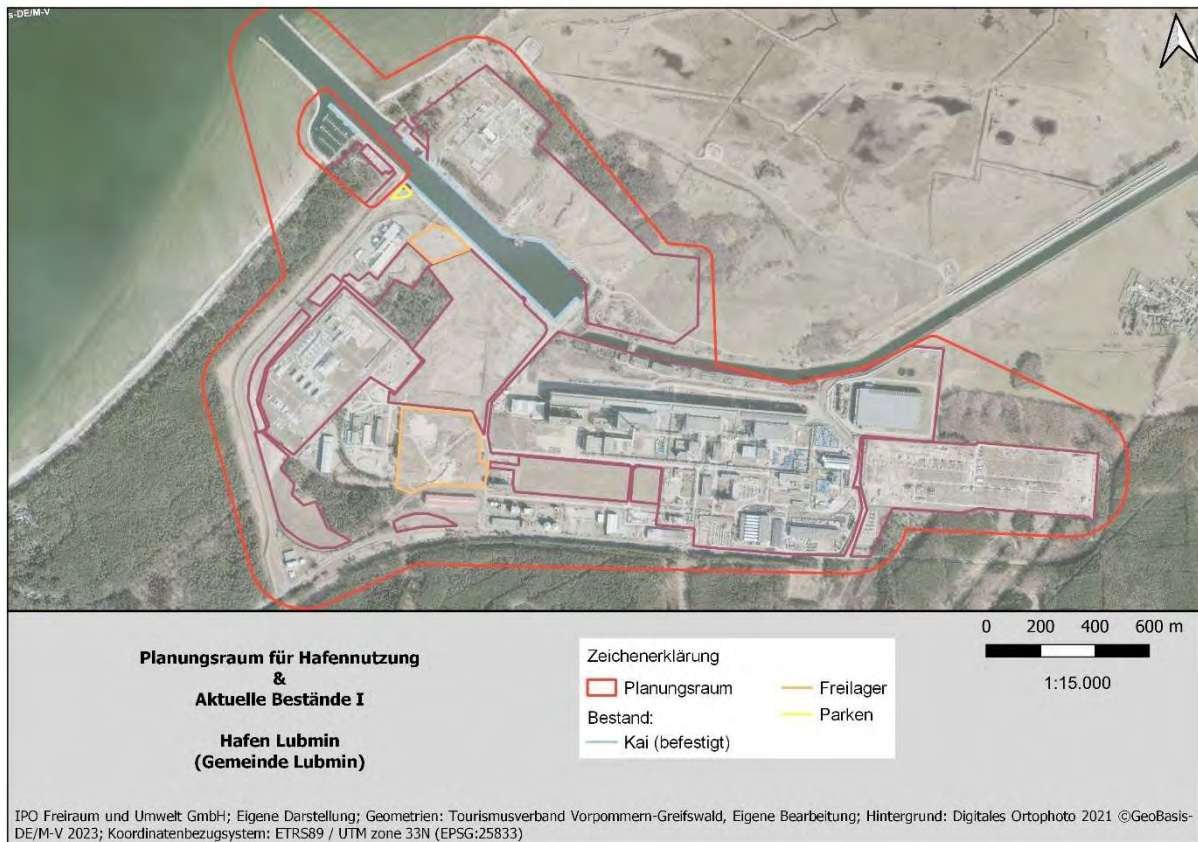


Abbildung 131: aktuelle Bestände Hafen Lubmin

5. Potentialanalysen

Manche Häfen der untersuchten Region (wie z.B. Ueckermünde) sind ausgebaut worden, in der Hoffnung, dass sich anschließend passende Unternehmen aus Industrie und Gewerbe ansiedeln. Die Alternative wäre gewesen, einen regionalen Hafenausbau zu fördern, der sich vorerst nur am Bedarf der bereits ansässigen Unternehmen orientiert. Einige bereits vorhandene Unternehmen (z.B. die Eisengießereien Ueckermünde und Torgelow) haben von der Verfügbarkeit eines funktionierenden nahen Hafens sicher profitiert. Doch auch sie haben teils andere regionale Häfen zur Rohstoffbeschaffung frequentiert (z.B. Ladebow).

Positiv ist, dass die Flächenverfügbarkeit durchaus mitgedacht wurde und entsprechende Sonder- und Gewerbegebiete vorgehalten werden. An manchen Standorten (z.B. Ueckermünde Berndshof, Lubminer Heide) ist die Nachfrage jedoch unter den Erwartungen geblieben. Zudem machen sich die kleinen Häfen der Region so weiterhin Konkurrenz.

Eine Spezialisierung der einzelnen Häfen sollte erwogen werden. An manchen Standorten ist dies bereits geschehen (z.B. Vierow, Lubmin, Ladebow). Andere (z.B. Ueckermünde) loten aktuell solche Möglichkeiten aus. Mit entsprechender regionaler Abstimmung könnte dieser Prozess der Professionalisierung durch Spezialisierung weiter vorangebracht werden. Das Auslaufen von Zweckbindungsfristen stellt eine Möglichkeit dar, entsprechende Nutzungsanpassungen vorzunehmen.

Im Folgenden werden die vielversprechendsten Entwicklungsschwerpunkte der einzelnen Häfen vorgestellt. Im Idealfall würde sich daraus eine produktive Spezialisierung ergeben.

Dabei wird die Methode der SWOT-Analyse angewandt. SWOT ist ein englisches Akronym für Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken). Diese Eigenschaften werden graphisch sortiert und so für strategische Abwägungsprozesse besser verfügbar gemacht.

5.1. Hansestadt Anklam

Der Stadthafen Anklam wurde oft als größter Binnenhafen Mecklenburg-Vorpommerns beworben. Seine Anlage lässt den Schwerpunkt im Güterumschlag erkennen. Obwohl am Ostende des Süduferkais auch noch immer Schrott auf Schiffe verladen wird, ist die Bedeutung des Hafens als Wirtschaftshafen stark gesunken. Das Groß der Liegeplätze entlang des Kais wird heute von Freizeitschifffahrt und Fahrgastschifffahrt genutzt. Die Kais des städtischen Peeneufers sind öffentlicher Spazierraum geworden. Eine kontinuierliche Nutzungsänderung hat also schon stattgefunden, auch wenn die bauliche und gestalterische Anpassung daran bisher noch langsam verläuft.

Güterumschlag	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Trimodale Anbindung (Wasser, Straße, Schiene) • Lange Kaikante • Wendebecken für lange Schiffe • Verbindung zum Stettiner Haff und zum Greifswalder Bodden • Noch ein aktives Umschlagsunternehmen vor Ort 	<ul style="list-style-type: none"> • Umschlagsrückgang • Konkurrenz durch Straßen- und Schienentransport • Peene ist Sackgasse, kein Transitverkehr, geringes wirtschaftliches Einzugsgebiet • Kleines Güterspektrum • Geringe Arbeitsintensivität • Keine angebundenen Gewerbe oder Industrien
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserte Abstimmung regionaler Häfen • Spezialisierung regionaler Häfen 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserter transregionaler Straßen- und Schienentransport • Steigende Energiepreise • Klimawandelfolgen (Frühjahrstrockenheit = abnehmende landwirtschaftliche Erträge)

Im nahen Swinemünde plant die polnische Regierung den Ausbau des Hafens als Tiefwasserhafen. Dann könnten Schiffe von bis zu 15 m Tiefgang dort einlaufen. Das entspricht der sogenannten Baltimax Klasse. Größere Schiffe kommen gar nicht über die Schwellen der dänischen Belte von der Nordsee in die Ostsee hinein. Aufgrund des geringen wirtschaftlichen Einzugsgebiets der Peene, die keine großen industriellen Zentren tangiert, ist vorerst nicht zu erwarten, dass der Hafen Anklam von diesem Vorhaben profitieren wird. Als Zubringerhafen der regionalen landwirtschaftlichen Güter zu den größeren Seehäfen wird der Hafen, aufgrund der verbesserten Straßen und Schienennetze, voraussichtlich auch weiterhin weniger genutzt werden. Die Wege zu den Häfen Vierow, Lubmin, Wolgast und Ueckermünde sind nur unwesentlich weiter, während sie wesentlich geeigneter liegen, um Güter zu großen Seehäfen Rostock, Mukran oder Swinemünde zu liefern.

Eine Umkehr der bisherigen Dynamik ist für den Hafen Anklam also unter aktuellen Bedingungen nicht zu erwarten.

Wohnen	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Freie Bauflächen nah an Hafen und Wasser • Schöne Altstadtstrukturen • Mittelzentrum mit Nah- und Gesundheitsversorgung • Nähe zu Greifswald und Usedom 	<ul style="list-style-type: none"> • Demographischer Schwund • Überalterung
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Vermehrtes Homeoffice (macht Wohnen außerhalb der Metropolen attraktiver) • Wohlstandssteigerung durch wachsenden Wassertourismusmarkt 	<ul style="list-style-type: none"> • Fachkräftemangel im Bausektor • Energiekrisenfolgen (Teuerungen im Bausektor, weniger Nachfrage nach hochpreisigen Wohnangeboten) • Klimawandelfolgen (steigende Flut- und Überschwemmungsgefahr)

Für den Ausbau hochwertiger Wohnlagen am Wasser könnte der Rückbau veralteter, energetisch schlecht zu sanierender Baustrukturen der Nachkriegszeit erwogen werden. So würde der Druck sinken, die Nachfrage durch starke Anwerbung von Zuziehenden befördern zu müssen. Gleichzeitig wäre mit der Modernisierung und Erschließung des Hafens als öffentliches Zentrum der Hansestadt Anklam damit zu rechnen, dass die Attraktivität für Zuziehende ohnehin steigt.

Tourismus	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Natürlichkeit des Peeneflusslaufs • Zwischen See- und Flussrevieren • Nähe zu Usedom und Greifswald • Markenidentität Lilienthalstadt • Mittelzentrum mit Nah- und Gesundheitsversorgung • Bahnanbindung 	<ul style="list-style-type: none"> • Wenig Gastronomie • Geringes Kulturangebot
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Wachsender Wassertourismusmarkt • Wachsendes Kulturangebot • Gemeinsame regionale Markenidentität Flusslandschaft Peenetal („Amazonas des Nordens“) • Zugänglichkeit für Segelboote von Haff und Bodden (bei Ausbau Liegeplätze östlich vor der Eisenbahnbrücke) 	<ul style="list-style-type: none"> • Pandemien • Fachkräftemangel im Tourismussektor • Tourismusflaute durch Energiekrisenfolgen • Klimawandelfolgen

Anklam kann sich als einziger Hafenstandort der untersuchten Projektregion zweibeinig für den Wassertourismus aufstellen. So kann die Stadt den Segel- und Tourenbootsektor ausbauen und damit eine feste Größe in Sportboothafennetz der vorpommerschen Bodden- und Haffküste werden. Gleichzeitig kann Anklam seine Stärke als Tor zur unteren Peene ausspielen. Als Start oder Endpunkt für Erkundungen des naturnahen Flusses oder für

Wochenend- und Langzeitbesuchende, die den Charme der Stadt genießen und die Möglichkeit nutzen wollen, jeden Tag einen anderen Naturraum zu erkunden (Flusslandschaft, Insel, Bodden/Haff, Meeresstrand).

Aus der Bestandsaufnahme, den Plänen von Gemeinde und Hafenbetreiber und der Abwägung aus der SWOT-Analyse stellt sich eine sinnvolle Nutzung der Ufer- und Hafentflächen der Hansestadt Anklam wie folgt dar:

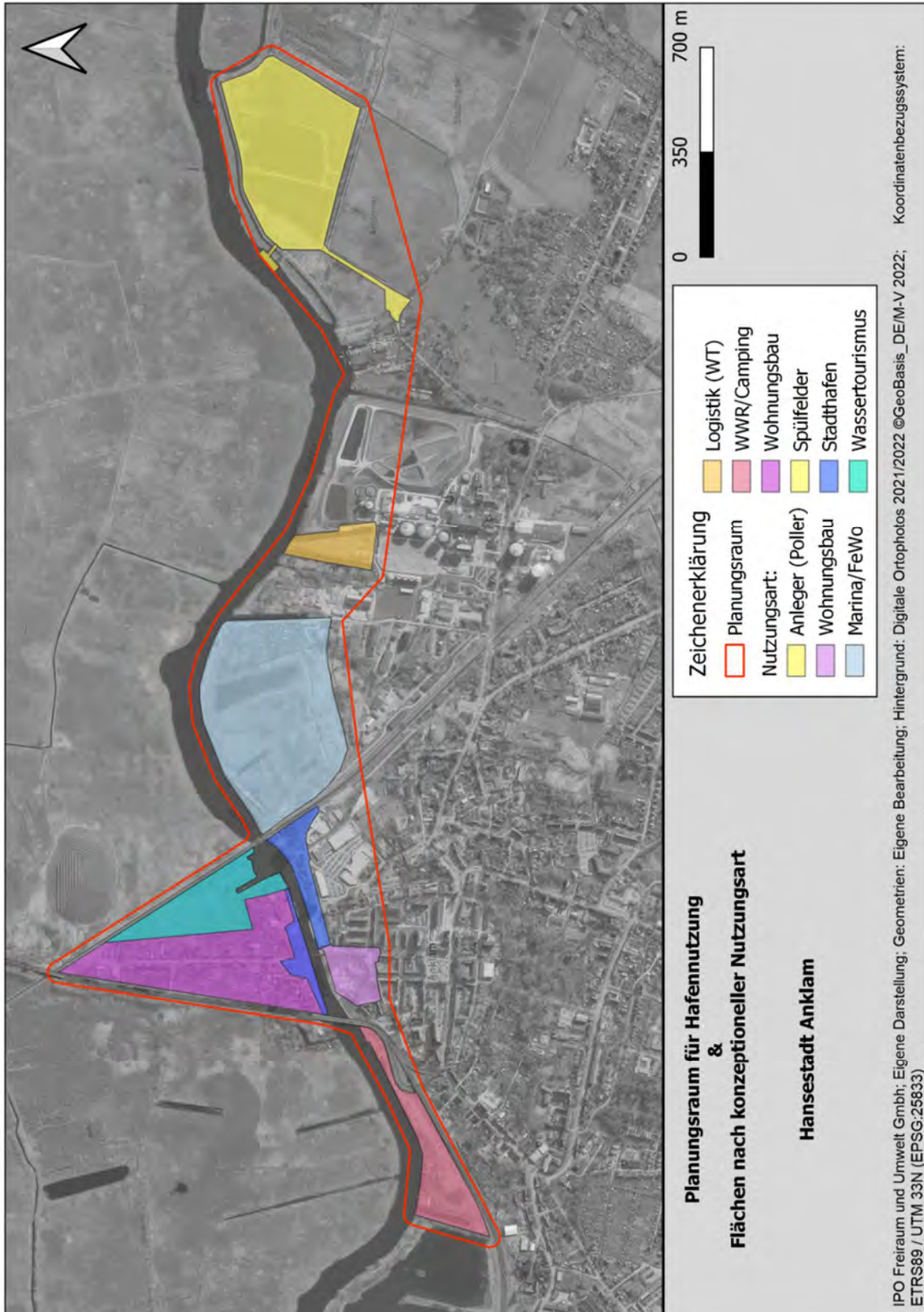


Abbildung 132: Übersichtskarte Anklam – Flächen nach konzeptioneller Nutzungsart

Die Übersichtskarte zeigt die Flächen entlang des Anklamer Peeneufers und Hafensareals, für die es lohnenswert scheint, sie neu- und weiter zu entwickeln.

Im stadtteiligen Masterplan „Peeneufer Nord und Süd“ wurden bereits die Nutzungen der meisten Flächen ausgearbeitet. Dieser Masterplan ist Ziel der Stadtplanung und von der Stadtvertretung offiziell als Handlungsgrundlage angenommen.

Die daraus übernommenen Flächen sind:

Der westlichste Teil des Südufers (rot). Hier soll ein bestehender Wasserwanderrastplatz ausgebaut werden, vorhandene Campingmöglichkeiten ebenso. Damit soll hier Anklaams Zentrum für Paddelboot-Tourismus entstehen.

Der Nordteil der Stadt, am Nordufer gelegen. Hier soll langfristig das Wohngebiet aufgewertet werden (neonila). Zudem soll ein Zentrum des Wassertourismus (türkis) entstehen, mit entsprechenden Wohnmöglichkeiten (Ferienhäuser, Appartements, Lodges, o.ä.), Liegeplätzen und Bootsanbietern. Einen Grundstein dieser Entwicklung könnten die dort bereits ansässigen Tourenanbieter „Abenteuer Flusslandschaft“ und Bootsbauer der „Bootswerft Anklam“ darstellen.

Der Stadthafen selbst (blau). Dieser soll kein Wirtschaftshafen mehr sein. Stattdessen soll er gänzlich der Öffentlichkeit erschlossen werden und zum neuen maritimen Zentrum der Stadt werden. Durch ansprechende Gestaltung soll er Aufenthalts- und Flanierort werden.

Östlich anschließend soll eine große neue Marina mit Ferienwohnbauten entstehen. Dazu ist eine großzügige Parkanlage geplant. Dieses Teilprojekt des Masterplans trägt den Titel „Lagunenstadt“. Eine ähnliche Marina-Anlage gibt es bereits in Ueckermünde unter gleichem Namen.

An der Zuckerfabrik ist eine Fläche für die firmeneigene Logistik markiert (orange). Derzeit ist der Umschlag über Schiff nicht relevant für die Zuckerfabrik. Mit Blick auf die – auch mit diesem Konzept angestrebte – steigende Vernetzung der vorpommerschen Häfen könnte dies jedoch wieder interessant werden. In diesem Fall könnten an dem gekennzeichneten Ort ein bereits vorhandener Anlege-Kai ausgebaut werden. Hier könnte auch das Betriebs-Modell der river-sea-road-systems (automatisierbaren Binnencontainerschiffe) interessant werden.

Ganz im Westen des berücksichtigten Planungsgebiets in Anklam gibt es mit den alten Absetzbecken (gelb) der Zuckerfabrik eine Fläche, die als Spülfeld für etwaige Hafenausbauten und den Erhalt der Mindestsolltiefen der Wasserstraße Peene genutzt werden könnten. Eingezeichnet ist eine nötige Zuwegung von der Straße und Anlegepoller am Ufer, wo sich Baggerschiffe für die Entladung festmachen könnten.

5.2. Ladebow (Universitäts- und Hansestadt Greifswald)

Der Seehafen Ladebow ist in Anlage und Nutzung ein reiner Wirtschaftshafen. Einzige Ausnahme bilden die privat vermieteten Liegeplätze an der Nordseite des Tankanleger-Fingerpiers, die für Segelyachten genutzt werden (ca. 6 Stück).

Das Umschlagsgeschäft mit Gefahrgütern ist eine Besonderheit des Hafens. Mit der Kapazität der Tanklager ist gleichzeitig auch das mittelfristige Wachstumspotenzial dieses Geschäftssegments für den Seehandel beschränkt.

Das Umschlagsgeschäft mit Bauzuschlagstoffen, Holz und Sekundärrohstoffen kann ohne weitere bauliche Anpassung mindestens auf das Niveau des Jahres 2000 (>500.000 t/Jahr) wachsen. Mit der aktuell stattfindenden Wiederherstellung der Solltiefe von 6,90 m können auch wieder Schiffe mit Tiefgängen von 6,10 m anlegen. Die letzten Jahre war dies aufgrund von Versandung nicht möglich. Wenn die Schiffe wieder tiefer gehen und damit auch mehr laden können, wird ihr Besuch im Hafen Ladebow wieder rentabler, was gut für die Entwicklung sein sollte.

Weitere umschlagsaffine Gewerbe könnten sich ansiedeln. Noch sind Flächen verfügbar. Zusätzlich hält sich die Stadt Greifswald speziell für diese Option eine strategische Reservefläche im Hinterland des bestehenden Gewerbegebiets Seehafen Ladebow frei. Diese ist bisher aus diesem Grund nicht beplant. Eine Erschließung wäre bei Bedarf und Nachfrage möglich.

Eine mögliche (und gewünschte) Erweiterung des wassertouristischen Angebots wird seitens der Stadt im Bereich zwischen der Nordmole des Hafens Wieck und der Südmole/Fingerpier des Hafens Ladebow favorisiert.

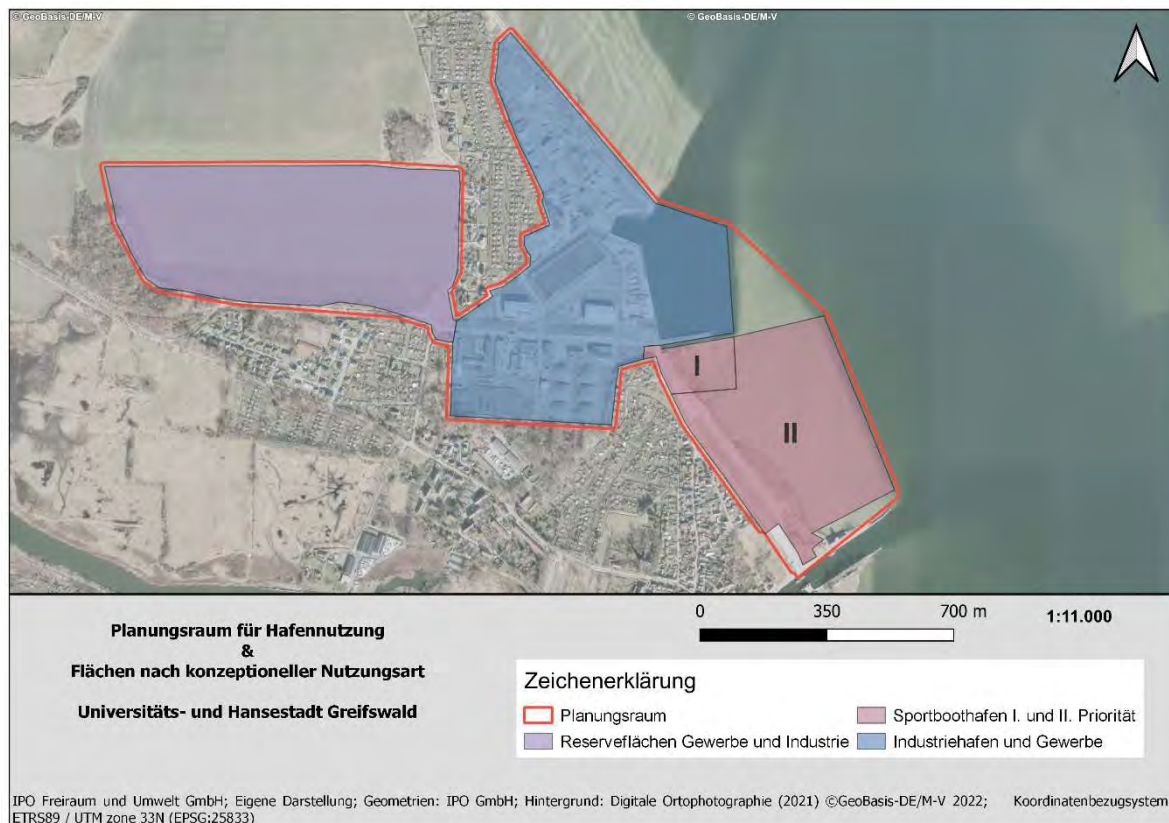


Abbildung 133: Übersichtskarte Hafen Ladebow – Flächen nach konzeptioneller Nutzungsart

Die Abbildung zeigt die Aufteilung der betrachteten Flächen rund um den Seehafen Ladebow, sortiert und gekennzeichnet nach sinnvoller potentieller Nutzungsart für die zukünftige Entwicklung. Das Gewerbegebiet könnte vollständig ausgenutzt und gegebenenfalls auf der Reservefläche erweitert werden. Die Vorzugsfläche für einen neuen Sportboothafen ist sowohl von Norden als auch Süden erschließbar. Aus Sicherheitsgründen müsste eine eigene Zufahrt

aus dem Fahrwasser des Greifswalder Boddens gegeben sein, damit keine Konflikte mit dem Frachtverkehr in den Seehafen Ladebow entstehen.

Die Stärken, Schwächen, Risiken und Chancen des Seehafens Ladebow in den Entwicklungsmöglichkeiten Güterumschlag, Wohnen und Tourismus gestalten sich wie folgt:

Güterumschlag	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Trimodale Anbindung (Straße, Schiene, Wasser) • Konzession als Gefahrgut-Umschlagshafen • Keine sensiblen Bebauungen direkt angrenzend (Wohnen, Kur o.ä.) • Anbindung an regionales wirtschaftliches Zentrum (Stadt Greifswald) • Große Flächenverfügbarkeit für gewerbliche Ansiedlungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Versandung • Geringe Arbeitsintensivität • Keine angebotenen produzierenden oder verarbeitenden Gewerbe oder Industrien der umgeschlagenen Güter • Geringe lokale Wertschöpfung
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Verstärkung wirtschaftlicher westbindung Skandinaviens und Baltikums • Verbesserte Abstimmung regionaler Häfen • Spezialisierung regionaler Häfen • Wiederherstellung Solltiefe • Städtisches Wachstum 	<ul style="list-style-type: none"> • Zunehmende Frachtergröße • Verbesserter transregionaler Straßen- und Schienentransport • Energiekrisenfolgen

Greifswald profitiert als Oberzentrum von den aktuellen inneren und äußeren Migrationsströmen Vorpommerns. Die Stadt wächst. Das kann (bspw. über Bedarfe des Baugewerbes oder Unternehmensneugründungen/-Ansiedlungen) auch dem Umschlagsstandort Seehafen Ladebow zu Gute kommen.

Wenn es gelingt, verarbeitende oder produzierende Gewerbe oder Industrien anzusiedeln, könnte die Wertschöpfung vor Ort gesteigert werden.

Eine Wohnnutzung im Hafenareal und unmittelbarem Umfeld ist derzeit nicht angedacht in Ladebow. Es gibt angrenzende Wohnviertel, deren Bestand größtenteils jedoch entweder denkmalgeschützt (ehemalige Flugplatzsiedlung aus den 1930er-Jahren), oder sehr neu (Wohngebiet zwischen Max-Reimann-Straße und Ladebower Chaussee) ist.

Der Hafen als Wirtschaftsstandort für Gewerbe und Warenumschlag ist weder für Wohnbau ausgewiesen noch dafür geeignet.

Damit entfällt die SWOT-Analyse für diese Nutzungsart des Seehafens Ladebow.

Für die Nutzungsart Tourismus wird in der SWOT-Analyse von einem möglichen Sportboothafen ausgegangen, dessen Lage auf der Karte zu sehen ist:

Wassertourismus	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Das alte Fischerdorf Wieck • Gastronomie am Hafen Wieck • Reparatur- und Motorservice im Hafen Ladebow • Bestehende ÖPNV-Verbindung in die Innenstadt • Gut erreichbare Zusanbindung (inkl. Direktverbindungen Greifswald-Berlin) • Geschütztes Bootsrevier 	<ul style="list-style-type: none"> • Emissionen Gewerbegebiet (besonders Lärm, bspw. bei Kiesverladung) • Kulturangebote nicht im Hafenumfeld • Wenig Nahversorgung
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Wachsender Wassertourismusmarkt • Hoher Liegeplatzbedarf am Greifswalder Bodden • Bootstourismus als Individualtourismus in Pandemiefolge gestärkt • Klappbrücke Wieck (mit Öffnungszeiten und Nachtruhe) entfällt als Hindernis 	<ul style="list-style-type: none"> • Emissionsbedingte Konflikte zw. Umschlagsgeschäft und Tourismus (Lärm, Geruch, Staub) • Pandemien • Fachkräftemangel im Tourismussektor • Tourismusflaute durch Energiekrisenfolgen

Die Lage zwischen Hafen Wieck und Hafen Ladebow ist attraktiv. Etwaige Maßnahmen zur Emissionsminderung im Umschlaggeschäft wären sicher von großem Vorteil. Jedoch ist gerade das laute Einfüllen von Schüttgut in Frachtschiffe schwer ohne hohen Kostenaufwand zu dämpfen. Hier wäre es eventuell angebracht, auf Seite der Anlage des Sportboothafens bauliche Vorkehrungen zur Schallbegrenzung zu schaffen.

Der Mangel an Kultur- und Einkaufsmöglichkeiten direkt vor Ort würde zu einem guten Teil durch die Nähe und Erreichbarkeit der Greifswalder Innenstadt ausgeglichen.

Für tourensegelnde Gäste wäre es ein großer Vorteil, wenn sie Greifswald als Etappenziel erreichen könnten, ohne die Klappbrücke in Wieck als Hindernis zwischen Segelrevier und Liegeplatz zu haben. Deren Öffnungszeiten beschränken das Ein- und Auslaufen in den kritischen Morgen- und Abendstunden. Den Sonnenuntergang auf dem Wasser nicht auslassen zu müssen, ist auch für reine Tagesausfahrten interessant. Diese Möglichkeiten sind derzeit durch die Klappbrücke und begrenzte Liegeplatzzahlen im Hafen Wieck eingeschränkt. Ein neuer Sportboothafen könnte Greifswald als Fahrtenziel deutlich interessanter machen.

Die weiteren Risiken für den Wassertourismus in Ladebow/Wieck sind nicht standortspezifisch und gelten somit für alle Konkurrenzangebote ebenso.

5.3. Vierow (Gemeinde Brünzow)

Der Hafen Vierow ist bisher rein auf den Güterumschlag geprägt. Mit der Umsetzung des bestehenden Bebauungsplans Nr. 10 zur Errichtung eines Wasserwanderrastplatzes wird sich dies ändern.

Mit seiner positiven Entwicklung im Umschlagsgeschäft gehört Vierow zu den Hafenstandorten, wo dieses wirtschaftliche Modell nicht infrage gestellt wird. Der Tourismussektor wird hier also nicht als Alternative, sondern wertschöpfende Ergänzung betrachtet.

Güterumschlag	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Trimodale Anbindung • Klares Profil (Landwirtschaftliche Massegüter) • Keine sensiblen Bebauungen direkt angrenzend (Wohnen, Kur o.ä.) • Moderne Infra- und Suprastruktur • Betreiber Personalunion mit Wolgaster Hafengesellschaft (Abstimmung und Absicherung) • Geschütztes Boddengewässer • Wachsende Umschlagsmengen 	<ul style="list-style-type: none"> • Geringer Tiefgang • Versandung • Kleines Güterspektrum • Geringe Arbeitsintensivität • Keine angebundenen Gewerbe oder Industrien • Geringe lokale Wertschöpfung
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Verstärkung wirtschaftlicher Verbindung Skandinaviens und Baltikums • Verbesserte Abstimmung regionaler Häfen • Spezialisierung regionaler Häfen 	<ul style="list-style-type: none"> • Zunehmende Frachtergröße • Verbesserter transregionaler Straßen- und Schienentransport • Steigende Energiepreise • Klimawandelfolgen (Frühjahrstrockenheit = abnehmende landwirtschaftliche Erträge, Meeresspiegelanstieg & Zunahme Stürme = verstärkter Steilküstenabbruch)

Innerhalb des Wirtschaftshafennetzes in Vorpommern steht Vierow gut dar. Mit einer weiteren Vernetzung und kooperativen Abstimmung unter diesen Häfen kann Vierow den Risiken durch zunehmende Frachtergrößen und dem Konkurrenzdruck von Straße und Schiene gewachsen sein. Eine solche Kooperation könnte auch in ein Zubringersystem (sogenannter Feeder-Dienst) für die größeren Seehäfen Mecklenburg-Vorpommerns münden. Wobei der direkte Frachtverkehr im Ostseeraum auch von den Schiffen, die Vierow anlaufen können, weiterhin möglich bleiben sollte. Die vom Hafen Vierow maximal abfertigen Schiffgrößen von 140 m Länge und 7000 t Ladung entsprechen genau den Durchschnittsmaßen der die Ostsee befahrenden Massengutfrachter¹¹.

Die meisten anderen Risiken sind durch den Betrieb des Hafens nicht zu beeinflussen.

Ein wassertouristischer Hafen könnte durch Reparatur, Pflege und gastronomische Dienste die lokale Wertschöpfung im Hafen steigern.

Wohnen

Für die Nutzungskategorie Wohnen am Wasser entfällt in Vierow die SWOT-Analyse. Es ist vorerst nicht damit zu rechnen, dass sich die gering bevölkerte Gemeinde bis an den Hafen heran baulich ausdehnen wird.

¹¹ Dr. ing. Stefan Jankowski (2019): Overview Baltic Sea Shipping; Baltic Sea Region Liquefied Natural Gas Competence Center; Shanghai

Tourismus

Wassertourismus	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Malerische Küste mit regionalem Seltenheitswert durch Blocksteingründe • Seebad Lubmin in fußläufig/fahrradfahrend erreichbarer Nachbarschaft • Gute Sicht auf Rügens hügelige Südostspitze • Oberzentrum Greifswald schnell per PKW erreichbar 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Gastronomie • Keine Nahversorgung (Einzelhandel, Gesundheitsfürsorge) • Schlechte ÖPNV Anbindung • Kein Kulturangebot
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Wachsender Wassertourismusmarkt • Hoher Liegeplatzbedarf am Greifswalder Bodden • Für Tourensegelnde /-Motorbootfahrende gute Erreichbarkeit von Rügen, Greifswald und Peenemünde, auch bei widrigeren Bedingungen • Saisonalität der Hafennutzung durch Wirtschaftsteil gemindert 	<ul style="list-style-type: none"> • Emissionsbedingte Konflikte zw. Umschlagsgeschäft und Tourismus (Lärm, Geruch, Staub) • Pandemien • Fachkräftemangel im Tourismussektor • Tourismusflaute durch Energiekrisenfolgen • Klimawandelfolgen

Als Wasserwanderrastplatz wird sich Vierow voraussichtlich gut in das bestehende Regionalhafennetz einfügen. Lange blieb die südliche Küste des Greifswalder Boddens arm an Sportboothäfen. Zusammen mit der 2004 eröffneten Marina Lubmin würde ein WWR in Vierow diese Lücke in Vorpommerns Tourenhafen schließen. Die Marina in Lubmin war zuletzt in der Hochsaison ausgebucht. Dauerliegeplätze gab es nirgends an der vorpommerschen Küste mehr, nachdem die Corona-Pandemie dem Bootsbesitz zusätzlichen Aufschwung gebracht hat. Ein solcher Erfolg direkt neben einem Industriehafen zeigt, dass industriell-gewerbliche Häfen durchaus mit Tourismus zu vereinen sind. Das könnte auch in Vierow gelingen.

Manche Ideen aus dem Integrierten Regionalentwicklungskonzept für den südlichen Greifswalder Bodden könnten Vierows Entwicklung positiv unterstützen. Dabei ist besonders die darin beworbene Passagierbahnanbindung besonders hervorzuheben. Die weiteren Schwächen können durch entsprechende Angebote im Ausbau als Tourismushafen selbst gelindert werden, etwa durch Ansiedlung von Einkaufsmöglichkeiten oder Gastronomie.

Aus der Bestandsaufnahme, den Plänen von Gemeinde und Hafenbetreiber und der Abwägung aus der SWOT-Analyse stellt sich eine sinnvolle Nutzung der Flächen am Hafen Vierow wie folgt dar:

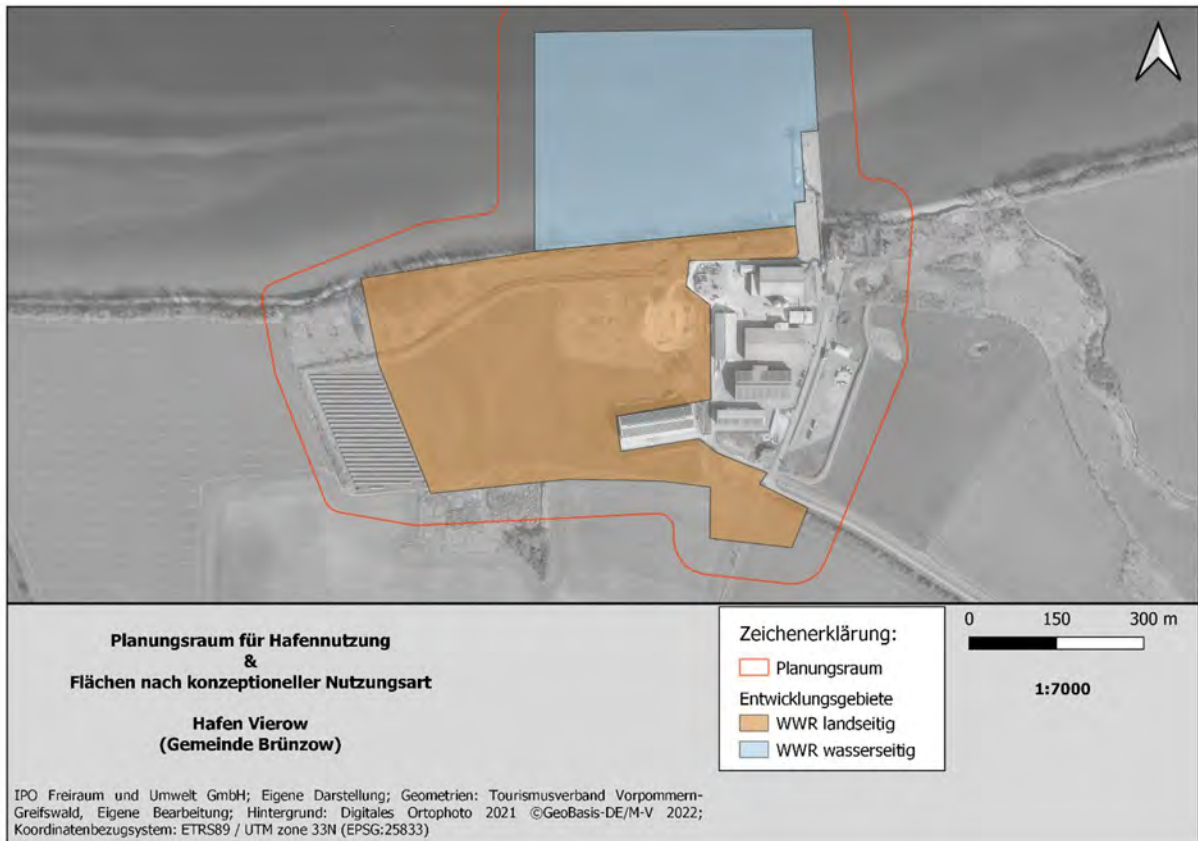


Abbildung 134: Übersichtskarte Hafen Vierow – Flächen nach konzeptioneller Nutzungsart

Die Übersichtskarte zeigt die neben dem Wirtschaftshafen zur Verfügung stehenden Land- und Wasserflächen. Dieses Areal wird durch den aktuellen B-Plan 10 der Schaffung eines Wasserwanderrastplatzes gewidmet. Effektive Vorrichtungen gegen übermäßige Emissionen aus dem Umschlag von Schüttgütern (vor allem bei nordöstlichen Windrichtungen) sind angeraten.

5.4. Loitz

In Loitz findet kein Warenumschlag statt. Angesichts der rein touristischen Nutzung und des entsprechenden Hafenumfeldes ist auch nicht damit zu rechnen, dass sich dies in absehbarer Zukunft ändert.

Wohnen	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Freie Bauflächen nah an Hafen und Wasser • Schöne Altstadtstruktur • Nähe zu Greifswald und Demmin • Existierendes Kulturangebot • Nahversorgung • Günstige Grund und Immobilienpreise 	<ul style="list-style-type: none"> • Bevölkerungsabnahme • Überalterung • Kleine Verwaltung • Entfernung zu dynamischeren ökonomischen Zentren • Keine Bahnanbindung
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Vermehrtes Homeoffice (macht Wohnen außerhalb der Metropolen attraktiver) • Wohlstandssteigerung durch wachsenden Wassertourismusmarkt • Bekanntheitssteigerung durch wachsenden Wassertourismusmarkt 	<ul style="list-style-type: none"> • Fachkräftemangel im Bausektor • Energiekrisenfolgen (Teuerungen im Bausektor, weniger Nachfrage nach hochpreisigen Wohnangeboten) • Klimawandelfolgen (steigende Flut- und Überschwemmungsgefahr)

Loitz als Landstadt mit attraktiver Lage am Flussidyll Peene könnte zukünftig von der steigenden Flexibilität und Ungebundenheit der digitalen Arbeitswelt profitieren. Die Nähe zum Mittelzentrum Demmin und zum Oberzentrum Greifswald könnte Menschen anziehen, ohne dass diese direkte Arbeit in der Stadt finden müssten. Gleichzeitig wird die Entwicklung als Wohnstadt vorerst nicht gänzlich vom Arbeitsmarkt vor Ort unabhängig sein. Eine ausgewogene Entwicklung des Wohnungsmarkts braucht einen stabilen Arbeitsmarkt.

Den Hafen als identitätsstiftenden und attraktiven städtischen Raum auszubauen, könnte die Grundlage schaffen, dass sich künftig gut ausgebildete Menschen für den Ort Loitz und seine Lebensperspektiven interessieren.

Wassertourismus	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Naturnähe des Flusses Peene • Ruhe • Hafen mit Gastronomie und Camping • Nahversorgung (Einzelhandel, Gesundheitsfürsorge) 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Gastronomie • Schlechte ÖPNV Anbindung • Kleines Kulturangebot
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Wachsender Wassertourismusmarkt • Naturerfahrung als Urlaubsziel • Attraktivitätssteigerung der Peeneregion durch gemeinsames Konzept & kooperatives Vorgehen 	<ul style="list-style-type: none"> • Fachkräftemangel im Tourismussektor • Pandemien • Tourismusflaute durch Energiekrisenfolgen • Klimawandelfolgen

Loitz besitzt einen ruhigen, modern ausgebauten Hafen. Sanitäreanlagen und Gastronomie sowie die Campingmöglichkeit direkt am Wasser machen es zu einem idealen Wasserwanderrastplatz für Gäste, für welche die Naturerfahrung im Vordergrund steht, ohne auf jeden Komfort verzichten zu wollen.

Wenn zusätzlich zu einem etwaigen Ausbau der Wohnlage am Hafen die Wasserkante als öffentlicher Raum erhalten bleibt, steht der Hafen gut für die Zukunft da. Ein Ausbau an touristischen Wohnmöglichkeiten (Ferienhäuser, Stelzenhäuser o.ä.) erscheint erwägenswert.

Loitz könnte sein Profil als Paddelparadies und Zentrum für Naturausflüge weiter schärfen. Eine beständige Abstimmung mit den anderen Hafengemeinden entlang der Peene ist zu empfehlen. So können Investitionsrisiken gemindert und eine gemeinsame Marke gestärkt werden.

Der Speicher als markantestes Gebäude entlang der Loitzer Wasserkante bietet sich ebenfalls für eine moderne Nutzung an. Sei es als Hotel mit Weitblick, Kletterturm, Museum oder Wohngebäude mit Seltenheitswert.

5.5. Jarmen

Der stetige Rückgang des Warenumschlags auf Schiffe, der gerade die Binnenhäfen an der Peene stark betrifft, ist sicher nicht so leicht wieder umzukehren. Neue Technologien wie die (teil-)automatisierten Systeme der niederländischen Innovation „River-sea-road-system“ könnten dieses Geschäft langfristig jedoch wieder beleben. Eine solche Wiederbelebung entspräche auch dem strategischen Anspruch der deutschen Bundespolitik, mehr Frachtverkehr von den Straßen auf Schiene und Wasserstraßennetze zu bringen.

Jarmen ist direkt an die Bundesautobahn 20 angeschlossen und hat Gewerbeflächen, die beispielsweise durch weitere Logistikzentren genutzt werden könnten.

Waren mit Herkunft oder Ziel Seehäfen oder etwa Polen könnten hier weiterhin umgeschlagen werden. Auch verarbeitende oder produzierende Unternehmen könnten sich ansiedeln und dementsprechend benötigte Rohstoffe oder Teile sowie ihre fertigen Produkte über die Kaikante umschlagen.

Güterumschlag	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Autobahnanbindung • Lange Kaikante • Noch ein aktives Umschlagsunternehmen vor Ort • Discounter-Logistikzentrum • Freie Gewerbegebietsflächen 	<ul style="list-style-type: none"> • Umschlagsrückgang • Konkurrenz durch Straßen- und Schienentransport • Peene ist Sackgasse, kein Transitverkehr, geringes wirtschaftliches Einzugsgebiet • Kleines Güterspektrum • Geringe Arbeitsintensivität • Keine weiteren angebotenen Gewerbe oder Industrien • Geringe lokale Wertschöpfung
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserte Abstimmung regionaler Häfen • Spezialisierung regionaler Häfen • Neue Wassertransporttechnologien (z.B. river-sea-road-system) 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserter transregionaler Straßen- und Schienentransport • Steigende Energiepreise • Klimawandelfolgen (Frühjahrstrockenheit = abnehmende landwirtschaftliche Erträge, Meeresspiegelanstieg und Starkregenereignisse = erhöhte Überflutungsgefahr)

Die Kleinstadt Jarmen bietet idyllisches und naturnahes Wohnen in einer kleinen intakten Gemeinde. Die Nähe zum Oberzentrum Greifswald bringt gut erreichbare Nahversorgungs- und Kulturangebote, die ansonsten in der kleinen Stadt gering ausfallen. Jarmen hat ein lebendiges Sportvereinsleben (Angelclub, Judo, Motoball u.a.).

Es gibt so gut wie keinen Wohnungsleerstand in der Stadt. Es ist kein Rückbau derzeit geplant. Wohnungsbau am Hafen wäre demnach nur interessant, wenn sich der langjährige Trend zur Bevölkerungsabnahme umkehren lässt. Wobei die Rolle von attraktivem Wohn-raum dabei nicht unterschätzt werden sollte.

Ein Ende 2022 verabschiedetes Leitbild soll das vorhanden Potential stärker in den Fokus rücken und auf Jarmen aufmerksam machen. Der Namenszusatz „Brücken- und Peenestadt“ zeigt hierbei die große Verbundenheit zur Peene auf.



Abbildung 135: Marketing für Jarmen I



Abbildung 136: Marketing für Jarmen II

Mithilfe dieses Markenauftritts wird der Wiedererkennungswert gefördert, so dass die Stadt Jarmen mehr Präsenz ausstrahlt. Gleichzeitig lässt es den Ämtern und Einrichtungen der Verwaltung Spielraum, unter diesem Dach ihre vielfältigen Angebote und Aktionen zielgruppengerecht zu präsentieren. Die Verwendung soll beispielsweise auf Briefbögen, Visitenkarten, Flyern und anderen Dokumentationen erfolgen. Es werden zudem konkrete Kampagnen geplant, die z.B. auf bezahlbaren Wohnraum aufmerksam machen.



Abbildung 137: Marketing für Jarmen III

Ein Netzwerkverein, welcher sich derzeit in Gründung befindet, soll zukünftig für den stetigen Austausch von verschiedensten Protagonisten (Vertreter der Stadt, Gewerbetreibende, Vereinsvertreter etc.) dienen mit dem Ziel, Jarmen als attraktiven Lebensort zu gestalten. Innerhalb des Vereins sollen diverse Sparten wie z.B. Gesundheit, Tourismus, Bildung, Sport, Kultur und Wirtschaft mit einsprechenden Fachverantwortlichen definiert werden. Aktiv sollen Kinder und Jugendliche frühzeitig mit ins Geschehen eingebunden werden, um Jarmen auch für Zuzug noch attraktiver gestalten zu können.

Wohnen	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Freie potentielle Bauflächen nah an Hafen und Wasser • Nähe zu den Zentren Greifswald und Neubrandenburg • Ruhe und Naturnähe • Lebendige Vereinsstrukturen (Sportvereine) • Abwechslungsreiches Kulturangebot 	<ul style="list-style-type: none"> • Bevölkerungsrückgang • Überalterung • Sanierungslücken im vorhandenen kommunalen Wohneigentum
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Vermehrtes Homeoffice (macht Wohnen außerhalb der Metropolen attraktiver) • Wohlstandssteigerung durch wachsenden Wassertourismusmarkt • Wegfall der Zweckbindung für Hafennutzung 	<ul style="list-style-type: none"> • Fachkräftemangel im Bausektor • Energiekrisenfolgen (Teuerungen im Bausektor, weniger Nachfrage nach hochpreisigen Wohnangeboten) • Klimawandelfolgen (steigende Flut- und Überschwemmungsgefahr)

Die größte Stärke für den Tourismus in Jarmen stellt der naturnahe Zustand des Flusses Peene dar. Die Nähe zu Greifswald und auch der Insel Usedom kann für Urlaubsgäste, die länger bleiben, ebenfalls positiv sein. Über die Autobahn ist Jarmen im Individualverkehr sehr gut aus Süden und Norden zu erreichen.

Ein Ausbau des Hafens als attraktiver Wassertourismushotspot kann jedoch gleichzeitig mit einer Verbreiterung des kulturellen Angebots einhergehen. Risiken wie der allgegenwärtige Fachkräftemangel sind nur wenig von kleinen Gemeinden wie Jarmen direkt zu beeinflussen. Allgemein sollten gute Arbeitschancen generell auch hier die Verfügbarkeit eher erhöhen.

Tourismus	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> Natürlichkeit des Peeneflusslaufs Nähe zu Usedom und Greifswald Autobahnanschluss 	<ul style="list-style-type: none"> Wenig Gastronomie Reiner Wirtschaftshafen Kein Camping- oder Zeltplatz Kein Bahnanschluss
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> Wachsender Wassertourismusmarkt Gemeinsame regionale Markenidentität Flusslandschaft Peenetal („Amazonas des Nordens“) Wegfall der Zweckbindung für Hafennutzung 	<ul style="list-style-type: none"> Pandemien Fachkräftemangel im Tourismussektor Tourismusflaute durch Energiekrisenfolgen Klimawandelfolgen

5.6. Gützkow

Die Nutzungskategorien Wohnen und Tourismus entfallen vorerst für den Anleger Gewerbegebiet Liebenthal. Bei einem eventuellen Fährnetzausbau auf der Peene würde jedoch der Anlegeplatz Gützkower Fähre wieder von Interesse werden. Besonders, um Fahrradrouten besser zu erschließen und eine Querung der Peene zu ermöglichen.

Güterumschlag/Handwerk	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Bestehendes Unternehmen im Wachstum • Existierende Kaikante & Liegeplätze • Anbindung an Bundeswasserstraße Peene • Verbindung zu den Boots- und Schiffsrevieren Peene, Kummerower See, Malchiner See, Stettiner Haff und Greifswalder Bodden • Geringes Konfliktpotential durch bestehende Nutzung & fehlende Wohnquartiere nebenan • Hohe Arbeitsintensivität und lokale Wertschöpfung 	<ul style="list-style-type: none"> • Konkurrenz durch Straßen- und Schienentransport • Peene ist Sackgasse, kein Transitverkehr, geringes wirtschaftliches Einzugsgebiet • Kleines Angebotsspektrum • Keine weiteren angebotenen Gewerbe oder Industrien • Enge Zufahrt und fehlende Wendemöglichkeiten
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserte Abstimmung regionaler Häfen • Neue Technologien (z.B. river-sea-road-Systeme) • Wachstum Bootsmarkt, Wassersportbranche, Flusskreuzfahrtsmarkt 	<ul style="list-style-type: none"> • Fachkräftemangel • Steigende Energiepreise • Klimawandelfolgen • Verkrautung der Zufahrt • hohe naturschutzfachliche Wertigkeiten; schwierige Rahmenbedingungen

Das in Gützkow ansässige Unternehmen der Tischlerei- und Bootsinnenausbau-Branche besitzt auch Expertise in Hotelausstattungen. Gerade für luxuriöse Haus- und Tourenboote sowie Flusskreuzfahrtschiffe sind hier Ansprüche und Wünsche ganz ähnlich. Der Betrieb könnte in diesem Marktsegment schnell weiterwachsen, wenn er die Möglichkeit hätte, die vorhandene Infrastruktur vor Ort auszubauen und voll auszuschöpfen. Dazu gehört insbesondere die Anbindung an die Peene. Die naturschutzfachlichen Rahmenbedingungen stellen die wohl stärkste Schwelle dar und sind daher mittels umfangreicher Untersuchungen zu berücksichtigen.

5.7. Demmin

Der stetige Rückgang des Warenumschs auf Schiffe, der gerade die Binnenhäfen an der Peene stark betrifft, ist auch in Demmin wahrzunehmen. Neue Technologien wie die (teil-) automatisierten Systeme der „River-sea-road-system“ könnten dieses Geschäft langfristig jedoch wieder beleben. Eine solche Wiederbelebung entspräche auch dem strategischen Anspruch der deutschen Bundespolitik, mehr Frachtverkehr von den Straßen auf Schiene und Wasserstraßennetze zu bringen.

Demmin ist direkt an die Bundesstraße und die Regionalbahn angeschlossen, der nächste Autobahnauffahrt (BAB 20) ist 20 km entfernt. Demmin hat Gewerbeflächen mit Potentialflächen, die beispielweise durch weitere Logistikzentren genutzt werden könnten und die direkt am Hafen Meyenkrebs angeordnet sind.

Waren mit Herkunft oder Ziel Seehäfen oder etwa Polen könnten hier weiterhin umgeschlagen werden. Auch verarbeitende oder produzierende Unternehmen könnten sich ansiedeln und dementsprechend benötigte Rohstoffe oder Teile sowie ihre fertigen Produkte über die Kaikante umschlagen.

Güterumschlag	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Bundesstraßenanbindung • Regionalbahnanbindung • Gesonderter Anleger Wirtschaftshafen • Freie Gewerbegebietsflächen 	<ul style="list-style-type: none"> • Umschlagsrückgang, abziehendes Umschlagunternehmen • Konkurrenz durch Straßen- und Schienentransport • Peene ist Sackgasse, kein Transitverkehr, geringes wirtschaftliches Einzugsgebiet • Kleines Güterspektrum • Geringe Arbeitsintensivität • Keine weiteren angebotenen Gewerbe oder Industrien • Geringe lokale Wertschöpfung
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserte Abstimmung regionaler Häfen • Spezialisierung regionaler Häfen • Neue Wassertransporttechnologien (z.B. river-sea-road-system) 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserter transregionaler Straßen- und Schienentransport • Steigende Energiepreise • Klimawandelfolgen (Frühjahrstrockenheit = abnehmende landwirtschaftliche Erträge, Meeresspiegelanstieg und Starkregenereignisse = erhöhte Überflutungsgefahr)

Die Stadt Demmin bietet verschiedene Wohnstrukturen von Geschosswohnungsbau bis zum Einfamilienhaus mit Blick auf die Peene. Demmin bietet gut erreichbare Nahversorgungs- und Kulturangebote. Bildungseinrichtungen sowie das Krankenhaus stärken das Mittelzentrum.

Es gibt so gut wie keinen Wohnungsleerstand in der Stadt. Es ist kein Rückbau derzeit geplant. Wohnungsbau am Hafen wäre demnach nur interessant, wenn sich der langjährige Trend zur Bevölkerungsabnahme umkehren lässt. Wobei die Rolle von attraktivem Wohnraum dabei nicht unterschätzt werden sollte.

Lt. Stadtentwicklungskonzept soll das vorhanden Potential stärker in den Fokus gerückt werden und die Lage an der Peene mit zusätzlichen Wohnflächen wieder zu einer Zunahme von Einwohnern führen.

Wohnen	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Freie potentielle Bauflächen nah an Hafen und Wasser • Verschiedene Anlegemöglichkeiten im Stadthafen • Attraktive historische Gebäude • Lebendige Vereinsstrukturen • Abwechslungsreiches Kulturangebot • Gute Versorgungsstrukturen • Bildungseinrichtungen, Schulen • Krankenhausstandort 	<ul style="list-style-type: none"> • Bevölkerungsrückgang • Überalterung • Sanierungslücken im vorhandenen kommunalen und privaten Wohneigentum
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Vermehrtes Homeoffice (macht Wohnen außerhalb der Metropolen attraktiver) • Wohlstandssteigerung durch wachsenden Wassertourismusmarkt • Bestehende Hafengebäude können umgenutzt werden • Entwicklungsflächen für Belebung des Hafenumfeldes 	<ul style="list-style-type: none"> • Fachkräftemangel im Bausektor • Energiekrisenfolgen (Teuerungen im Bausektor, weniger Nachfrage nach hochpreisigen Wohnangeboten)

Die größte Stärke für den Tourismus in Demmin stellt die Attraktivität des Flusses und des gesamten angrenzenden Peenetals dar. Die Nähe zu Greifswald und auch der Insel Usedom kann für Urlaubsgäste, die länger bleiben, ebenfalls positiv sein. Über die Regionalbahn ist Demmin ebenso erreichbar wie über Autobahn und Bundesstraßen im Individualverkehr. Die Anbindung an die Fahrradrouten führt zu einer Einbindung in das touristische Netz.

Ein Ausbau des Hafens als attraktiver Wassertourismushotspot kann jedoch gleichzeitig mit einer Verbreiterung des kulturellen Angebots einhergehen. Risiken wie der allgegenwärtige Fachkräftemangel sind nur wenig direkt zu beeinflussen. Allgemein sollten gute Arbeitschancen im Zusammenhang mit einem attraktiven Wohnungsangebot generell auch hier die Verfügbarkeit eher erhöhen.

Tourismus	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> Natürlichkeit des Peeneflusslaufs Vorhandene Infrastruktur und Einkaufsmöglichkeiten kulturelle Angebote Verkehrsanbindungen Bahn, KFZ, Rad 	<ul style="list-style-type: none"> wenige gut erkennbare Liegeplätze wenige offensichtlich touristische Angebote
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> wachsender Wassertourismusmarkt Gemeinsame regionale Markenidentität Flusslandschaft Peenetal („Amazonas des Nordens“) bestehende Hafengebäude können umgenutzt werden Entwicklungsflächen für Belebung des Hafenumfeldes 	<ul style="list-style-type: none"> Pandemien Fachkräftemangel im Tourismussektor Tourismusflaute durch Energiekrisenfolgen

5.8. Ueckermünde Berndshof

Der Hafen Berndshof in Ueckermünde wird als Industriehafen bezeichnet und ausschließlich gewerblich genutzt.

Diese Nutzung ist aktiv und soll zukünftig auch nicht verändert werden. Eine Umnutzung zu Wohn- oder touristischen Zwecken ist nicht vorgesehen.

Güterumschlag	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung an Landesstraße • Klares Profil (Schütt und Stückgüter) • Keine sensiblen Bebauungen direkt angrenzend (Wohnen, Kur o.ä.) • Moderne Infra- und Suprastruktur • trägt zur lokalen Wertschöpfung bei 	<ul style="list-style-type: none"> • Unterhaltungsaufwand • Kleines Güterspektrum • Geringe Arbeitsintensivität
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Verstärkung wirtschaftlicher Verbindung Skandinaviens und Baltikums • Verbesserte Abstimmung regionaler Häfen • Spezialisierung regionaler Häfen • Vorhandene Kapazitäten Gewerbeflächen 	<ul style="list-style-type: none"> • Zunehmende Frachtergröße • Verbesserter transregionaler Straßen- und Schienentransport • Steigende Energiepreise

Innerhalb des Wirtschaftshafennetzes in Vorpommern steht der Hafen Berndshof gut dar. Dazu zählt auch der wirtschaftliche Funktionszusammenhang mit der Eisengießerei Torgelow, die für den Transport großer Gussteile auf den Hafen angewiesen ist. Mit einer weiteren Vernetzung und kooperativen Abstimmung unter diesen Häfen kann der Hafen den Risiken durch zunehmende Frachtergrößen und dem Konkurrenzdruck von Straße und Schiene gewachsen sein. Eine solche Kooperation könnte auch in ein Zubringersystem (sogenannter Feeder-Dienst) für die größeren Seehäfen Mecklenburg-Vorpommerns münden. Wobei der direkte Frachtverkehr im Ostseeraum auch von den Schiffen, die den Hafen Berndshof anlaufen können, weiterhin möglich bleiben sollte. Die im Hafen Berndshof vorhandenen Kaikanten haben eine Länge von mind. 140 m, so dass sie genau den Durchschnittsmaßen der die Ostsee befahrenden Massengutfrachter entsprechen¹². Auch größere Frachter können anlegen.

Die meisten anderen Risiken sind durch den Betrieb des Hafens nicht zu beeinflussen.

Für die Nutzungskategorie Wohnen am Wasser entfällt in Ueckermünde Hafen Berndshof die SWOT-Analyse. Es ist vorerst nicht damit zu rechnen, dass sich die Gemeinde bis an den Hafen heran baulich ausdehnen wird.

Für die Nutzungskategorie Tourismus entfällt in Ueckermünde Hafen Berndshof die SWOT-Analyse. Es ist vorerst nicht damit zu rechnen, dass die Gemeinde in dem Hafen touristische Attraktionen etabliert oder touristische Funktionen unterbringt, da sie diese gut im Bereich des Stadthafens strukturiert hat.

¹² Dr. ing. Stefan Jankowski (2019): Overview Baltic Sea Shipping; Baltic Sea Region Liquefied Natural Gas Competence Center; Shanghai

5.9. Lubmin

Der Hafen Lubmin ist von seiner Entwicklung her auf den Güterumschlag geprägt. Parallel dazu spielt der Standort auch als Marina und als Wasserwanderrastplatz eine Rolle.

Mit seiner stabilen Entwicklung im Umschlagsgeschäft gehört Lubmin zu den Hafenstandorten, wo dieses wirtschaftliche Modell nicht infrage gestellt wird. Der Tourismussektor wird hier also nicht als Schwerpunkt, sondern als Funktion und als wertschöpfende Ergänzung betrachtet.

Güterumschlag	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Trimodale Anbindung • Anbindung an das Gewerbe- und Industriegebiet Lubminer Heide • Keine sensiblen Bebauungen direkt angrenzend (Wohnen, Kur o.ä.) • Moderne Infra- und Suprastruktur • Betreiber Personalunion mit Wolgaster Hafengesellschaft (Abstimmung und Absicherung) • Geschützte Einfahrt • Touristische Nutzung • Wasserwanderrastplatz/ Marina mit erforderlicher Infrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> • Geringe Arbeitsintensivität • Geringe lokale Wertschöpfung • Keine Entwicklungsmöglichkeiten für touristische Gewerbe
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Verstärkung wirtschaftlicher Verbindung Skandinaviens und Baltikums • Verbesserte Abstimmung regionaler Häfen • Spezialisierung regionaler Häfen 	<ul style="list-style-type: none"> • Zunehmende Frachtergröße • Verbesserter transregionaler Straßen- und Schienentransport • Steigende Energiepreise • Klimawandelfolgen (Frühjahrsstrockenheit = abnehmende landwirtschaftliche Erträge, Meeresspiegelanstieg & Zunahme Stürme = verstärkter Steilküstenabbruch) • Beeinträchtigung der Nutzung der Marina durch gewerbliche Nutzung

Innerhalb des Wirtschaftshafennetzes in Vorpommern steht Lubmin gut dar. Mit einer weiteren Vernetzung und kooperativen Abstimmung unter diesen Häfen kann Lubmin den Risiken durch zunehmende Frachtergrößen und dem Konkurrenzdruck von Straße und Schiene gewachsen sein. Eine solche Kooperation könnte auch in ein Zubringersystem (sogenannter Feeder-Dienst) für die größeren Seehäfen Mecklenburg-Vorpommerns münden. Wobei der direkte Frachtverkehr im Ostseeraum auch von den Schiffen, die Lubmin anlaufen können, weiterhin möglich bleiben sollte.

Die meisten anderen Risiken sind durch den Betrieb des Hafens nicht zu beeinflussen.

Für die Nutzungskategorie Wohnen am Wasser entfällt in Lubmin die SWOT-Analyse. Die Gemeinde Lubmin und die an das Gewerbegebiet angrenzenden Gemeinden Rubenow und Kröslin weisen in ihren Rahmenplanungen kein Ziel „Wohnen“ für diesen oder angrenzende Bereiche aus.

Als Wasserwanderrastplatz fügt sich Lubmin gut in das bestehende Regionalhafennetz ein. Lange blieb die südliche Küste des Greifswalder Boddens arm an Sportboothäfen. Eine Lücke hat die 2004 eröffneten Marina Lubmin geschlossen.

Wassertourismus	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Malerische Küste mit Sandstränden • Seebad Lubmin in fußläufig/fahrradfahrend erreichbarer Nähe, hier auch Einzelhandel • Gute Sicht auf Rügens hügelige Südostspitze • Oberzentrum Greifswald schnell per PKW erreichbar 	<ul style="list-style-type: none"> • kaum Gastronomie • Schlechte ÖPNV Anbindung • Kein Kulturangebot • Beeinträchtigung durch Gewerbe- und Industriegebiet • Keine Ausbaureserven
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Wachsender Wassertourismusmarkt • Hoher Liegeplatzbedarf am Greifswalder Bodden • Für Tourensegelnde /-Motorbootfahrende gute Erreichbarkeit von Rügen, Greifswald und Peenemünde, auch bei widrigeren Bedingungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Emissionsbedingte Konflikte zw. Umschlagsgeschäft und Tourismus (Lärm, Geruch, Staub) • Pandemien • Fachkräftemangel im Tourismussektor • Tourismusflaute durch Energiekrisenfolgen

5.10. Wolgast

Die verschiedenen Hafenbereiche in Wolgast sind differenziert zu betrachten. Insgesamt hat Wolgast in allen Hafennutzungen Potentiale. Im Gegensatz zur touristischen Funktion geht die gewerbliche Nutzung weiter zurück. Das Groß der Liegeplätze wird heute von Freizeitschiffahrt und Fahrgastschiffahrt genutzt. Eine kontinuierliche Nutzungsänderung findet bereits statt.

Die Nähe zur Insel Usedom, die kurze Ausfahrt zur Ostsee und die Verbindungsfunktion nach Polen stellen und bieten weiterhin ein gutes Potential der diversen Entwicklungen.

Güterumschlag	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Nutzbare Kaikante am Südhafen • Wendeflächen für lange Schiffe • Verbindung zum Stettiner Haff und zum Greifswalder Bodden • Noch ein aktives Umschlagsunternehmen vor Ort 	<ul style="list-style-type: none"> • Umschlagsrückgang • Konkurrenz durch Straßen- und Schienentransport • Fehlende Anbindung an Gleisanlage • Kleines Güterspektrum • Geringe Arbeitsintensivität • Keine angebundenen Gewerbe oder Industrien • Geringe lokale Wertschöpfung
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserte Abstimmung regionaler Häfen • Spezialisierung regionaler Häfen • Möglichkeit der Anbindung einer Gleisanlage 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserter transregionaler Straßen- und Schienentransport • Steigende Energiepreise

Im nahen Swinemünde plant die polnische Regierung den Ausbau des Hafens als Tiefwasserhafen. Dann könnten Schiffe von bis zu 15 m Tiefgang dort einlaufen. Das entspricht der sogenannten Baltimax Klasse. Größere Schiffe kommen gar nicht über die Schwellen der dänischen Belte von der Nordsee in die Ostsee hinein. Aufgrund des geringen wirtschaftlichen Einzugsgebiets der Peene, die keine großen industriellen Zentren tangiert, ist vorerst nicht zu erwarten, dass der Hafen Wolgast von diesem Vorhaben profitieren wird. Als Zubringerhafen der regionalen landwirtschaftlichen Güter zu den größeren Seehäfen wird der Hafen aufgrund der verbesserten Straßen und Schienennetze voraussichtlich auch weiterhin weniger genutzt werden. Die Wege zu den Häfen Vierow, Lubmin, Anklam und Ueckermünde sind nur unwesentlich weiter, während sie ebenso geeignet liegen, um Güter zu großen Seehäfen Rostock, Mukran oder Swinemünde zu liefern.

Eine Umkehr der bisherigen Dynamik ist für den Hafen Wolgast also unter aktuellen Bedingungen nicht zu erwarten.

Wohnen	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Freie Bauflächen auf der Schlossinsel • Schöne Altstadtstrukturen • Mittelzentrum mit Nah- und Gesundheitsversorgung • Nähe zu Greifswald und Usedom 	<ul style="list-style-type: none"> • Demographische Stagnation • Überalterung
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Vermehrtes Homeoffice (macht Wohnen außerhalb der Metropolen attraktiver) • Wohlstandssteigerung durch wachsenden Wassertourismusmarkt 	<ul style="list-style-type: none"> • Fachkräftemangel im Bausektor • Energiekrisenfolgen (Teuerungen im Bausektor, weniger Nachfrage nach hochpreisigen Wohnangeboten) • Klimawandelfolgen (steigende Flut- und Überschwemmungsgefahr)

Für den Ausbau hochwertiger Wohnlagen am Wasser können Teile der Schlossinsel genutzt werden. Die Stadtentwicklung findet sowohl innerhalb des Bestandes als auch am Stadtrand statt. Gleichzeitig wäre mit der Modernisierung und Erneuerung von Hafengebieten und gewässernahen Flächen damit zu rechnen, dass die Attraktivität für Zuziehende steigt.

Tourismus	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Naturnähe der Peene • Zwischen See- und Flussrevieren • Nähe zu Usedom und Greifswald • Mittelzentrum mit Nah- und Gesundheitsversorgung • Bahnanbindung • Steigender Bekanntheitsgrad 	<ul style="list-style-type: none"> • Wenig Gastronomie • Geringes Kulturangebot • Wenig saisonunabhängige Angebote • Südhafen nicht in städtischen Entwicklungsschwerpunkten für Tourismus
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Wachsender Wassertourismusmarkt • Wachsendes Kulturangebot • Gemeinsame regionale Markenidentität Flusslandschaft Peenetal („Amazonas des Nordens“) • Zugänglichkeit für Segelboote • Flusskreuzfahrt • Beruhigung der Altstadt durch Ortsumgehung Wolgast 	<ul style="list-style-type: none"> • Pandemien • Fachkräftemangel im Tourismussektor • Tourismusflaute durch Energiekrisenfolgen • Klimawandelfolgen • Jahreszeitliche Schwankungen • Rückgang der Zufallsbesucher durch Ortsumgehung Wolgast

Wolgast bietet eine gute Basis für den Wassertourismus. So kann die Stadt den Segel- und Tourenbootsektor ausbauen und damit eine feste Größe in Sportboothafennetz der vorpommerschen Boddenküste werden. Durch die Lage zwischen Ostsee und Achterwasser ist Wolgast ein gutes Ziel für Wochenend- und Langzeitbesuchende, die den Charme der Stadt

genießen und die Möglichkeit nutzen wollen, jeden Tag einen anderen Naturraum zu erkunden (Ostsee, Insel, Bodden, Meeresstrand).

Aus der Bestandsaufnahme, den Plänen von Gemeinde und Hafenbetreiber und der Abwägung aus der SWOT-Analyse stellt sich eine sinnvolle Nutzung der Ufer- und Hafengebiete der Hansestadt Wolgast wie folgt dar:

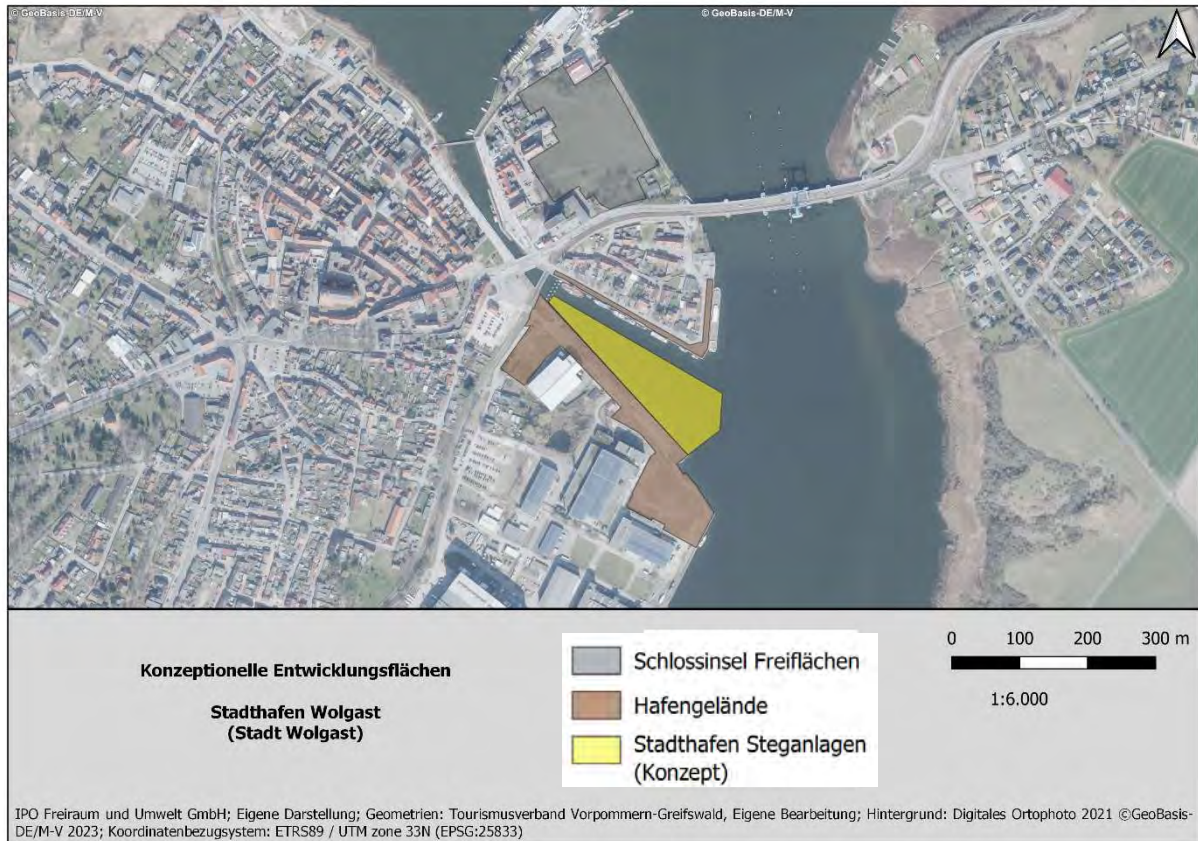


Abbildung 138: Übersichtskarte – Flächen nach konzeptioneller Nutzungsart; Wolgast I

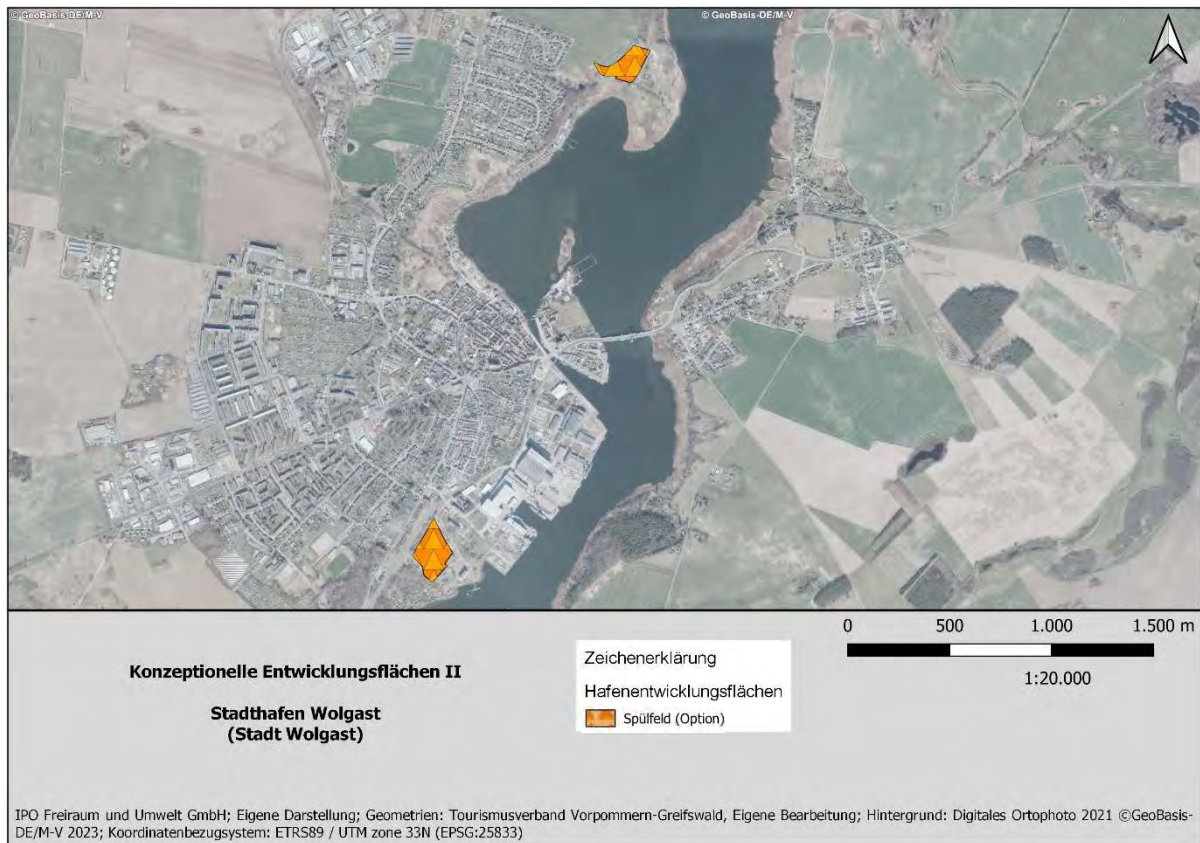


Abbildung 139: Übersichtskarte – Flächen nach konzeptioneller Nutzungsart; Wolgast II

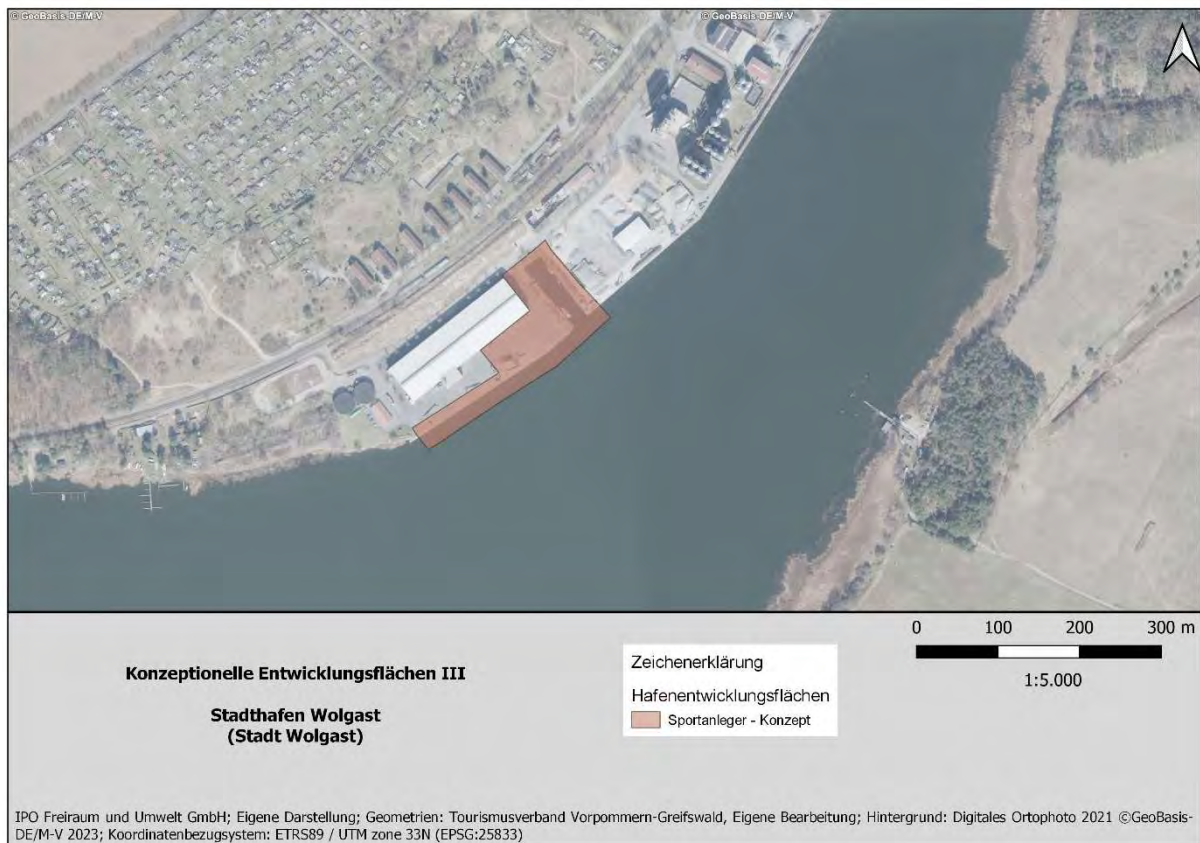


Abbildung 140: Übersichtskarte – Flächen nach konzeptioneller Nutzungsart; Wolgast III

Die Kartenausschnitte zeigen die Flächen entlang des Wolgaster Peeneufers für die es lohnenswert scheint, sie neu- und weiter zu entwickeln bzw. die gesichert werden sollten.

Die Flächen der Schlossinsel bieten ein gutes Potential für hochwertige Bebauung für Wohnen oder/ und Tourismus. Durch den direkten Wasserbezug und die Nähe zur Altstadt handelt es sich um eine attraktive Lage mit guten Funktions- und Wegebeziehungen.

Die attraktive Entwicklung der Hafenumflächen und die mögliche Erweiterung der Anlegemöglichkeiten im Stadthafen können auch zu einer Stärkung der Gastronomie führen, womit wiederum der Trend der zunehmenden Gästeübernachtungen unterstützt wird.

Die Sicherung betrifft die Flächen für Spülfelder, die für jede Unterhaltungsbaggerung notwendig werden.

Im Südhafen ist die Umnutzung der bislang gewerblich geprägten Hafengebiete für Sportanleger möglich. Hier sind insbesondere lokale Wassersportler angesprochen, da einerseits die Entfernung zur Altstadt verhältnismäßig groß ist, wenn z.B. Paddler zu Fuß unterwegs sind und auch die Ausstattung mit Versorgungsinfrastruktur wie z.B. Supermärkten noch ausbaufähig ist.

Das Nebeneinander von gewerblichen Nutzungen und Sportbootanlegern kann über die jeweilige Intensität und ein geregeltes Nutzerverhalten gut miteinander kombiniert werden.

5.11. Lissan

In Lissan findet kein Warenumsschlag statt. Angesichts der rein touristischen Nutzung und des entsprechenden Hafenumfeldes ist auch nicht damit zu rechnen, dass sich dies in absehbarer Zukunft ändert.

Wohnen	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Freie Bauflächen nah an Hafen und Wasser • Schöne Altstadtstruktur • Nähe zu Usedom • Auf die Ortsgröße abgestimmtes existierendes Kulturangebot • Nahversorgung • Stabile Bevölkerungsstruktur 	<ul style="list-style-type: none"> • Kleine Verwaltung • Entfernung zu dynamischeren ökonomischen Zentren • Keine Bahnanbindung
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Vermehrtes Homeoffice (macht Wohnen außerhalb der Metropolen attraktiver) • Wohlstandssteigerung durch wachsenden Wassertourismusmarkt • Bekanntheitssteigerung durch wachsenden Wassertourismusmarkt 	<ul style="list-style-type: none"> • Fachkräftemangel im Bausektor • Energiekrisenfolgen (Teuerungen im Bausektor, weniger Nachfrage nach hochpreisigen Wohnangeboten) • Klimawandelfolgen (steigende Flut- und Überschwemmungsgefahr)

Lissan als Hauptort mit attraktiver Lage am Flussidyll Peene könnte zukünftig von der steigenden Flexibilität und Ungebundenheit der digitalen Arbeitswelt profitieren. Die Nähe zu Usedom und die Erreichbarkeit zu den Mittelzentren Wolgast und Anklam könnte Menschen anziehen, ohne dass diese direkte Arbeit in der Stadt finden müssten. Gleichzeitig wird die Entwicklung als Wohnstadt vorerst nicht gänzlich vom Arbeitsmarkt vor Ort unabhängig sein. Eine ausgewogene Entwicklung des Wohnungsmarkts braucht einen stabilen Arbeitsmarkt.

In Lissan fügt sich der attraktive städtische Raum im Hafenbereich in die historische Struktur der Stadt ein. Dies könnte die Grundlage schaffen, dass sich künftig gut ausgebildete Menschen für den Ort Lissan und seine Lebensperspektiven interessieren.

Wassertourismus	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Naturnähe der Peene • Ruhe • Stadt mit Gastronomie und Camping • Nahversorgung (Einzelhandel, Gesundheitsfürsorge) 	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung zu dynamischeren ökonomischen Zentren • Keine Bahnanbindung • Relativ gering ausgebildeter ÖPNV
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Wachsender Wassertourismusmarkt • Naturerfahrung als Urlaubsziel 	<ul style="list-style-type: none"> • Fachkräftemangel im Tourismussektor • Pandemien • Tourismusflaute durch Energiekrisenfolgen • Klimawandelfolgen

Lassan besitzt einen kleinen, offenen, modernen Hafen mit guten Anlegestrukturen auch für Paddler. Sanitäranlagen und Gastronomie sowie die Campingmöglichkeit im Ort t.w. direkt am Wasser, machen es zu einem idealen Wasserwanderort.

Der Hafen mit Wasserkante als öffentlicher Raum stellt eine Attraktion für den Ort da ein Ausbau an touristischen Wohnmöglichkeiten (Ferienhäuser, Stelzenhäuser o.ä.) erscheint erwägenswert.

Lassan könnte sein Profil als Paddelparadies und Zentrum für Naturlausflüge weiter schärfen. Eine Belebung der Bootswerft ist anzustreben. Eine beständige Abstimmung mit den anderen Hafengemeinden entlang der Küste und der Peene ist zu empfehlen. So können Investitionsrisiken gemindert und eine gemeinsame Marke gestärkt werden.

Aus der Bestandsaufnahme, den Plänen der Gemeinde und der Abwägung aus der SWOT-Analyse stellt sich eine sinnvolle Nutzung der Hafen- und hafennahen Flächen in Lassan wie folgt dar:



Abbildung 141: Übersichtskarte – Flächen nach konzeptioneller Nutzungsart; Lüssow

5.12. Freest

Für den Hafen Freest bedeutet das die Sicherung und Entwicklung der Hafennutzung unter Berücksichtigung des Wandels von hauptsächlich Fischereigewerbe zu touristischer Nutzung. Dabei steht nicht nur der Hafen selbst im Fokus, sondern auch die kulturgeschichtliche Besonderheit der Fischerteppiche. Hierzu soll im Hafenumfeld ein Museum für Fischerteppiche entstehen.

Durch den fehlenden Nachwuchs in der Fischereiwirtschaft ist der Erhalt der derzeitigen Flottenstärke der Fischer in Freest nicht gewährleistet.

Es wird davon ausgegangen, dass die Anzahl der Boote um die Hälfte zurückgeht. Damit stehen freiwerdende Flächen für andere Nutzungen zur Verfügung.

Da sich in Freest keine Gewerbebetriebe befinden, die einen nennenswerten Umschlag verzeichnen, ist das für andere Häfen sinnvolle „River-sea-road-system“ an dieser Stelle nicht als Vorzugsvariante zu benennen.

Damit ergibt sich neben der Fischerei die Entwicklungstendenz zur touristischen Nutzung. So ließe sich Waage halten zwischen Sportboothafen und echtem Fischereihafen (Ziel ist das Verhindern eines reinen Folklorebetriebs Fischerei = Authentizität und wirtschaftliche Alternative zum Tourismus).

Außerdem bietet Freest ein idyllisches und naturnahes Wohnen in einer kleinen intakten Gemeinde. Die Nähe zum Oberzentrum Greifswald und zum Mittelzentrum Wolgast bringt gut erreichbare Nahversorgungs- und Kulturangebote, die ansonsten in dem Ort gering ausfallen. Die Schaffung von Wohnflächen, die auch Arbeitskräften im Tourismus dienen, kann das Wachstum in der Tourismuswirtschaft absichern.

Wohnungsbau in Hafennähe wird bereits durch Bebauungsplan Nr. 8 vorbereitet. Weitere potentielle Wohnstandorte befinden sich südlich des Sportboothafens.

Wohnen	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Freie Bauflächen und potentielle Bauflächen nah an Hafen und Wasser • Nähe zu den Zentren Greifswald und Wolgast • Ruhe und Naturnähe • Stabile Bevölkerungszahl 	<ul style="list-style-type: none"> • Überalterung • fehlende Nahversorgung • schlechte Ausstattung für Gesundheitsfürsorge •
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Vermehrtes Homeoffice (macht Wohnen außerhalb der Metropolen attraktiver) • Wohlstandssteigerung durch wachsenden Wassertourismusmarkt 	<ul style="list-style-type: none"> • Fachkräftemangel im Bausektor • Energiekrisenfolgen (Teuerungen im Bausektor, weniger Nachfrage nach hochpreisigen Wohnangeboten) • Klimawandelfolgen (steigende Flut- und Überschwemmungsgefahr)

Der Schwerpunkt der touristischen Nutzung liegt in dem Bekanntheitsgrad über die „Freester Fischerteppiche“ und als Ausgangspunkt für Bootstouren zur Greifswalder Oie und zum Ruden sowie als Fährhafen zum Übersetzen von oder nach Usedom. Das Volksfest „Freester Fischerfest“ erfreut sich über die Region hinaus einer großen Beliebtheit.

Die Nähe zu Greifswald und auch der Insel Usedom kann für Urlaubsgäste, die länger bleiben, ebenfalls positiv sein. Die Erreichbarkeit kann nur mit PKW, Bus oder Fahrrad erfolgen.

Tourismus	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> Naturnähe des Umlandes und des Gewässers Anlegemöglichkeiten Nähe zu Usedom, Wolgast und Greifswald Identität „Freester Fischerteppiche“ 	<ul style="list-style-type: none"> Wenig Gastronomie Kein Bahnanschluss schlechte Nahversorgung
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> Wachsender Wassertourismusmarkt Ausbau des Schwerpunktes „Freester Fischerteppiche“ Gemeinsame regionale Markenidentität Flusslandschaft Peenetal („Amazonas des Nordens“) 	<ul style="list-style-type: none"> Pandemien Fachkräftemangel im Tourismussektor Tourismusflaute durch Energiekrisenfolgen Klimawandelfolgen Kompletter Wegfall der Fischerei

Aus der Bestandsaufnahme, den Plänen der Gemeinde und der Abwägung aus der SWOT-Analyse stellt sich eine sinnvolle Nutzung der Ufer- und Hafenflächen in Freest wie folgt dar:



Abbildung 142: Übersichtskarte – Flächen nach konzeptioneller Nutzungsart; Hafen Freest

6. Klassifizierung der Peene als Bundeswasserstraße, Darstellung der Potenziale in gewerblichen Umschlägen unter Beachtung der aktuellen Entwicklung der Verkehrswende

6.1. Klassifizierung der Peene, Ausgangssituation und Faktenlage:

Die Peene, die wir unter den oben vorgegebenen Prämissen betrachten, ist als Bundeswasserstraße als sog. Klasse IV-Wasserstraße für Europaschiffe (max. 85 m lang, 9,5 m breit, Tiefgang bis 300 cm) kategorisiert.¹³ Seit 2010 ist die Peene neu kilometriert. Oberhalb von Demmin wurde die Peene in die Klasse III (regionale Klasse für kleinere Binnenschiffe) eingeordnet, diesen Teil lassen wir in der folgenden Betrachtung außen vor. Der Fluss zeichnet sich durch seine nie durch große wasserbauliche Eingriffe (Veränderungen des Flusslaufs, Schleusen oder Stauwehre) veränderte Struktur aus. Außerdem wird die Peene in der Netzkategorisierung unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose 2030 als „außerhalb des Kernnetzes“ klassifiziert.¹⁴ Alle diese Zuordnungen haben Einfluss auf erhaltende oder andere Investitionen des Bundes.

Als Fließgewässer hat die Peene einen relativ großen Querschnitt bei einem sehr geringen Gefälle. Eine Besonderheit ist die sogenannte Strömungsumkehr, die bei Ostseehochwasser eintreten kann. Dies ist beim Befahren der Peene mit einem Frachtschiff ggfs. zu berücksichtigen. Drei bewegliche Brücken (Anklam, Loitz und Demmin) bis zum Standort Demmin sind die einzigen Beeinträchtigungen für die Schifffahrt.

Die Peene wird überwiegend als Wasserstraße für den touristischen Bereich genutzt. Dabei wird sie als Gewässer in dem „Bundesprogramm Blaues Band(BBD)“ aufgeführt. Dort heißt es in den Zielen: „Der ganzheitliche Ansatz (verkehrliche, wasserwirtschaftliche, wassertouristische und naturschutzfachliche Aspekte) ist Bestandteil jeder Unterhaltungsmaßnahme.“¹⁵ Im vom „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ (Mai 2016) vorgelegten „Wassertourismuskonzept“¹⁶ wird die Peene als Nebenwasserstraße mit sehr geringer Bedeutung klassifiziert. Als Kriterien wurden neben der Anzahl von Charterbooten, Anbieterdichte für Charterboote usw. unter anderem die Anzahl geschleuster Touristenboote und die Anzahl der geschleusten Fahrgast- und Fahrgastkabinenschiffe herangezogen. Der touristischen Nutzung entgegen steht die Tatsache, dass die Peene als Strecke mit Charterbescheinigung oder Sportbootführerschein befahren werden darf (km 2,5 bis Peenestrom). Mit Stand vom September 2019 ist das Befahren mit Wasserski/Wassermotorrad auf der Peene nicht zugelassen.¹⁷ Vorhandene Yachthäfen an der Peene im

¹³ Anlage 1 Bundeswasserstrassen WSV.de/Bundesministerium für Digitales und Verkehr Stand April 2021, CEMT-Klassen im Klassifizierungssystem; Amtliche Bundeswasserstrassenkarten www.gdws.wsv.bund.de

¹⁴ Anlage 2 Bundeswasserstrassen -Netzkategorisierung unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose 2030 WSV.de/Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

¹⁵ Anlage 3 Bundesprogramm Blaues Band Deutschland BBD, Karte Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur + Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit Stand 2019

¹⁶ Anlage 4 Broschüre/Konzept Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur „Wassertourismuskonzept“ Mai 2016 **Auf der Peene existieren keine Schleusen, daher ist das vom Bundesministerium vorgegebene Kriterium für die Beurteilung der Peene als Wasserstrasse unkorrekt.**

¹⁷ Anlage 5a + b Bundeswasserstrassen WSV.de/Bundesministerium für Digitales und Verkehr Karte für Wasserski/Wassermotorrad zugelassene Strecken Stand September 2019 + Karte Bundeswasserstrassen die mit Charterbescheinigung bzw. mit Sportbootführerschein -Binnen befahren werden dürfen

betrachteten Abschnitt sind der Yachtclub Peene Anklam e.V., PEENE-HAFEN-STOLPE, der Hafen Loitz und die Peene Marina Demmin und weitere kleine Liegeplätze für Sportboote.

Bei einem Transport im Oktober 2022 wurde das Fahrwasser durch die Besatzung des MS „Bonvent“ auf der Reise von Stettin – Vierow – Anklam – Magdeburg ausgelotet sowie besondere nautische Gegebenheiten untersucht. Das niederländische Frachtschiff war leer nach Anklam und dann geladen zu Tal auf der Peene mit Getreide nach Magdeburg unterwegs. Es wurden keine besonderen Schwierigkeiten festgestellt oder registriert.¹⁸ Das bestätigt die Erkenntnisse des Anklamer Schiffseigners des MS „Dömitz“ in seinen jahrzehntelangen Erfahrungen in diesem Fahrtgebiet. Grundsätzlich sind im beschriebenen Abschnitt der Peene ab Demmin zu Tal mehrere scharfe Flussbiegungen zu durchfahren. Die relevanten Brücken sind:

- die Meyenkrebsbrücke (5,18 m),
- die Eisenbahnbrücke Flusskilometer 33,40 (5,40 m, Durchfahrtsbreite 30 m),
- Straßenbrücke Loitz (wird täglich auf Anfrage zwischen 6 und 20 Uhr geöffnet),
- die Straßenbrücke B 110 Anklam (5,25 m hoch, 35m breit). Wichtig: Wendestelle für 82m-Schiffe,
- die Eisenbahnbrücke Anklam (2,4 m hoch, 10,10 m breit, wird auf Anfrage geöffnet) Flusskilometer 90,22
- Stichkanal Zuckerfabrik Anklam, Flusskilometer 98,16 Seewärtige Begrenzung der Binnenwasserstraße Peene.¹⁹

Dies bedeutet insgesamt, dass die Peene mit den Größeneinschränkungen dieser Kategorisierung bis Demmin als Verkehrsweg für Frachten (Schiffe bis 82 m Länge, abweichend von der Kategorie IV und einem maximalen Tiefgang von 2 m gemäß Binnenschiffahrtsstraßenordnung Kapitel 27 genutzt werden kann. Für Transporte ins sog. Hinterland über Schwedt in Richtung Westen und in das Wasserstraßennetz Europas (bis Donaumündung, Basel, Frankreich usw.) ist das Nadelöhr die Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße. Diese hat ebenfalls eine max. Tauchtiefe von 2 m.

Dieser Tiefgang ist ein wesentlicher Faktor für die angestrebten Transporte. 15 cm mehr bedeuten sehr viel:

Tiefgang	Schiffsgröße 110m x 11,40m	Schiffsgröße 85m x 9,50m
250cm	1850ton	1220ton
200cm	1275ton	850t
185cm	1075ton	750t

¹⁸ Schilderung F. Hovestadt auf dem Hafenforum Vorpommern in Wolgast am 27.10.2022 über die Reise des MS „Bonvent“

¹⁹ Weska 2015, Europ. Schifffahrts- und Hafenkalendar S. 802 ff

6.2. Gewerbliche Umschlagspotenziale und Verkehrswende

Für die Frachtschifffahrt sind drei Häfen noch relevant. Das sind die Häfen Demmin (Meyenkrebs), Jarmen und Anklam²⁰. Die Erhaltung des Status „Wirtschaftshafen“ ist notwendig, um punktuellen Anforderungen an einen Lade- bzw. Löschplatz gerecht werden zu können.²¹ Die tatsächliche Ausgestaltung dieses Status muss auf der Basis der örtlichen Gegebenheiten, der strukturpolitisch gewollten Ausrichtung sowie den Bedarfen der Tourismuswirtschaft und der Wirtschaft im Allgemeinen erfolgen. Die „Wiedernutzung“ der Peene als Verkehrsträger wird insbesondere durch großvolumige Transporte (Windanlagen und Turmteile, Transformatoren, Konstruktionsteile, Maschengehäuse usw.) vorangetrieben, damit eine starke Entlastung des LKW-Verkehrs auf der Straße erfolgen kann. Außerdem lassen sich so aufwendige Genehmigungsverfahren für den Straßentransport ins sogenannte Hinterland vermeiden. Der jetzige Wirtschaftshafen der Stadt Anklam ist in der Übersicht der WSV noch als Binnenhafen mit Aufstellmöglichkeit für Mobilkrane²² aufgeführt. Nach aktuellen Aussagen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSA Ostsee Stralsund) wird derzeit an keinen Abstufungen der Peene als Bundeswasserstraße gearbeitet.

Die politisch gewollte und ökologisch unabdingbare Verkehrswende erfordert die verstärkte Nutzung der natürlich vorhandenen Verkehrswege wie den Wasserstraßen sowie die Nutzung der Schienenwege. Der Einsatz moderner Schiffstypen und die Nutzung von Schiffsraum mit modernsten, schadstoffarmen Antrieben wird durch den Staat gefördert. Insbesondere die Europäische Union stellt in nicht unerheblichen Größenordnungen finanzielle Mittel für Maßnahmen in diesem Zusammenhang zur Verfügung. Im Rahmen von TEN-T (Transeuropäisches Verkehrsnetz) legt man das Augenmerk auf Projekte, die eine Verminderung des Straßenverkehrs bewirken und die regionale und lokale Anbindung gerade auch kleinerer Wasserwege und Häfen zum Ziel haben.²³ Eine wesentliche Aufgabe wird es sein, die Peene nicht monostrukturell allein für den Tourismus zu nutzen, sondern auch andere Potenziale zu erschließen bzw. „wieder zu beleben“.

Ein Projekt des „Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz“ (FlaBi – Binnenschiffe für extreme Niedrigwasserbedingungen; Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V., Uni Duisburg-Essen, J.M. Voith SE & Co. KG) befasst sich mittelbar mit diesem Thema. In einem Verbundvorhaben beschäftigt man sich mit der Entwicklung flussangepasster Schiffe. Neben verschiedenen Antriebskonzepten sowie alternativen Schiffskonstruktionen und des Einsatzes von speziellen Werkstoffen zur Reduzierung des Eigengewichtes als Untersuchungsgegenstand wäre es für den Einsatz auf der Peene ein großer Fortschritt, mehr Tragfähigkeit bei gleichzeitig geringerem Tiefgang zu erreichen. Die primäre Untersuchung hat zum Ziel, auch bei niedrigen Wasserständen zum Beispiel auf dem Rhein und der Elbe Schiffe einsetzen zu können. Das Projekt läuft seit 12.2020 und endet 11.2023. Die Peene könnte von den Ergebnissen ebenfalls profitieren.²⁴

Im Zeitraum von 9.2019 bis 8.2022 wurde das ebenfalls vom BMWK geförderte Projekt „A-Swarm – Binnenschiffe schwärmen aus (Autonome elektrische Schifffahrt auf Wasserstraßen in Metropolregionen)“ durchgeführt. Beteiligt waren die Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam, die Techn. Universität Berlin, die BEHALA, Infenion Technologies AG, die Veinland GmbH sowie die Universität Rostock. Das Ziel war die Entwicklung eines Transportsystems, welches die Güter durch kleine „Schwarmeinheiten“ in die Metropole bringt, um von dortigen dezentralen Hubs aus die Versorgung über Wasserwege zu organisieren (Vergleiche System

²⁰ Anlage 6 Luftbilder Google Earth Anklam, Jarmen und Demmin

²¹ Siehe auch Artikel „Skipperin bringt Roggen über die Peene nach Holland“, Nordkurier 15.4.2022

²² Anlage 7 Bundeswasserstraßen -Binnenhäfen mit Schwergutumschlag Stand 1999

²³ Zum Beispiel „Interreg Baltic Sea Region 2021-2027“ oder CEF2 VO (EU) 2021/1153 „Maßnahmen in Bezug auf effiziente, miteinander verbundene, interoperable und multimodale Netze zwecks Ausbaus der Schienen-, Straßen-, Binnenschifffahrts- und Seeschifffahrtsinfrastruktur“

²⁴ www.bmwk.de/MAFO/projekte FlaBi

Watertruck+). Auch die hier gewonnen Erkenntnisse könnten sinnvoll angepasst auf der Peene angewendet werden.²⁵

Die Universität Leuven in Belgien hat im „Journal of Physics/Conference Séries“ eine Studie veröffentlicht, die von G. Peeters von der „Research Foundation – Flandern (FWO)“ und weiteren Beteiligte wie der Uni Leuven und dem Mechanical Engineering Technology Cluster (TC) erstellt wurde. Sie befasst sich mit dem Design und dem Bau von unbemannten Frachtschiffen, deren Erkenntnisse und Ergebnisse ebenfalls in die Thematik der ökonomischen Nutzung der Peene als Binnenwasserstraße einfließen könnten.²⁶

²⁵ www.bmwk.de/MAFO/projekte A-SWARM

²⁶ Journal of Physics: Conference Series G. Peeters u.a. 2019 Nr. 1357 (2019) 012016

7. Verbesserung der Attraktivität und Nachhaltigkeit der gewerblichen und touristischen Nutzung unter Anwendung des „RiverSeaRoad“-Vorhabens

Die traditionellen Frachten (Getreide, Baustoffe, Flüssigkeiten) zur Peene und von der Peene zu anderen Destinationen werden am Frachtmarkt so gut wie nicht mehr nachgefragt. Im Wesentlichen werden sie per Lkw oder wie bei Flüssigkeiten per Schiene transportiert. Vermehrt gibt es allerdings immer wieder Anfragen zu Transporten von großvolumigen Gütern bzw. Frachtstücken wie Transformatoren, Konstruktionsteilen und Teilen für Windenergieanlagen (u.a. auch Turmteilen) und Containern in den vorpommerschen Bereich. Aber auch konventionelle Güter wie landwirtschaftliche Produkte können bei einer Anpassung der Infra- und Suprastruktur in den Häfen an der Peene den Wasserweg wieder attraktiv werden lassen.

Gemeinsame Anstrengungen der Wirtschaft, der Kommunal- und Landespolitik und der Binnenschifffahrt sind eine Voraussetzung, dies insbesondere in einer koordinierenden Funktion. Diese Aufgabe könnte die zuständige Industrie- und Handelskammer (IHK) in Abstimmung mit der politischen Wirtschaftsförderung wahrnehmen. Die Möglichkeiten des Transports und Umschlags auf und an der Peene müssen mit entsprechendem Engagement „bekannt“ gemacht werden. Die Unternehmen im Einzugsgebiet der Peene als Transportweg müssen mit den Vorteilen einer Nutzung dieser Binnenwasserstraße vertraut gemacht werden. Gerade auch im Hinblick auf den Tourismus ist eine Verlagerung von Frachtverkehren von der Straße hin zum Wasser sinnvoll.

Unternehmen aus dem Bereich des Maschinenbaus, der Kalksandsteinindustrie sowie der Bioenergie, der Zuckerproduktion sowie der erneuerbaren Energien (Solaranlagen, Windkraftanlagen, sowohl Neubau als auch Repowering), aber auch Discounter mit palettierte Ware in Containern sind potenzielle Nutzer der Wasserstraße. Geeignete Lade- und Löschstellen existieren bzw. sind mit vergleichsweise geringem baulichem Aufwand herzustellen. Neben einer Machbarkeitsstudie bezüglich des tatsächlichen Potenzials/Bedarfs sind die raumordnerischen Aspekte der Region mit einzubeziehen. Am Beispiel der Stadt Anklam mit ihrem Masterplan, der die Verlagerung des Hafensbereichs aus dem Innenstadtbereich vorsieht (wird unter Häfen/Wasserstraße - Anpassungsmaßnahmen detaillierter behandelt), wird deutlich, dass die Entwicklungsperspektive an und mit der Peene im Vordergrund stehen muss. An vielen Stellen in den Niederlanden ist zum Beispiel ein verträgliches Miteinander von Industrie- und Wirtschaftshäfen neben Yachthäfen partnerschaftlich gelöst.

Eine der wichtigsten Erkenntnisse vergleichbarer Regionen in Europa zeigt auf, dass neben den baulichen Vorhaben an den Wasserstraßen (Fahrwasser, Tiefgang, Schleusen und Brücken, die aufgrund hoher Kosten unrealistisch sind bzw. wenig Akzeptanz finden) insbesondere die Anpassung des sogenannten schwimmenden Materials (Fahrzeuge) ein pragmatischer Weg zu mehr Transporten über die Wasserwege sein kann. Beispielgebend ist hier das in Belgien und Südholland umgesetzte Projekt „Watertruck+“²⁷. In einer gemeinsamen Initiative von Unternehmen, den staatlichen Wasserstraßenverwaltungen, den regionalen Verwaltungen und Politik (Regionen, Provinzen, Kommunen), den nationalen Regierungen, der Wirtschaft und der Europäischen Union wurde ein Schiffstyp entwickelt, der auf die Bedingungen der örtlichen, regionalen Kanäle und Flüsse zugeschnitten wurde. Daneben wurden die ökonomischen, ökologischen und finanziellen Besonderheiten berücksichtigt.

Das Leitmotiv und Selbstverständnis dieses Projektes lautet: „Watertruck+ ist ein neues, innovatives Konzept für den Transport von Waren. Ziel ist die Reaktivierung kleiner Binnenwasserstraßen durch Einführung eines neuen Konzepts für den Transport auf Binnenwasserstraßen. Die Initiative führt eine wirtschaftlich praktikable Alternative zum

²⁷ Watertruckplus.eu/de/warum-watertruck

übersättigten Landtransport über ein flexibles Modell von Wasserstraßentransport ein, welches den derzeitigen Wasserstraßentransport ergänzt.“²⁸.

²⁸ Watertruckplus.eu/de/warum-watertruck

7.1. Watertruck+-System und weitere Entwicklungen

Watertruck+ hat ein Standarddesign für kleine Schubleichter entwickelt. Es kann an die jeweiligen Anforderungen vor Ort angepasst werden. Die einzelnen Komponenten sind austauschbar bzw. können nach Bedarf weggelassen werden, währenddessen der Rumpf immer gleichbleibt.



Abbildung 143: Schubleichter (Quelle: AMS Blog Antwerp Management School)

Die Fahrzeuge sind grundsätzlich Schubleichter mit einem eigenen Antrieb für die „kleine Revierfahrt“, sie werden von einem Schubboot an einen Sammelpunkt²⁹ gebracht, entkoppelt und fahren dann die kleinen Häfen selbst und direkt an. In der Perspektive sollen diese Schubleichter eigenständig, ohne Besatzung, mit alternativen Antriebsmotoren (Wasserstoff, Elektrisch usw.) das Revier befahren und nach erfolgter Beladung bzw. Löschen der Ladung zurück an den Sammelpunkt gelangen. Damit wird der ökologischen Verfahrensweise Rechnung getragen und das Personalproblem (in der Schifffahrt wie anderswo auch)³⁰ entspannt.



Abbildung 144: mögliche Beladung Schubleichter I (Quelle: www.watertruckplus.er/photos)

Durch dieses Konzept ist es gelungen, die im Laufe der Jahrzehnte verloren gegangen Gütermengen neu zu erschließen und darüber hinaus auch diversifizierte Frachtarten für die Schifffahrt zu gewinnen. Insbesondere auch die Versorgung kleiner und kleinster Häfen mit Containern gehörte dazu.³¹ Im Ergebnis konnte man nach einem Jahr konstatieren, dass das Potenzial rund 3 Millionen Tonnen Fracht beträgt, das man von der Straße zurück aufs Wasser verlagern kann. Dazu gehören zum Beispiel Container für Discounter, Schüttgut, Schwergut

²⁹ Siehe auch Fußnote 14

³⁰ Siehe auch Fußnote 13 und 14

³¹ Karte Binnenvaart Containerterminals Februar 2022 De Vlaamse Waterweg auf VLAAMSEWATERWEG.be

und großvolumige Konstruktionsteile. Die Fahrzeuge sind Schubleichter mit einem eigenen Antrieb für die „kleine Revierfahrt“, sie werden von einem Schubboot an einen Sammelpunkt gebracht, entkoppelt und fahren dann die kleinen Häfen selbst und direkt an. In der Perspektive sollen diese Schubleichter eigenständig das Revier befahren und nach erfolgter Beladung bzw. Löschen der Ladung zurück an den Sammelpunkt gelangen.



Abbildung 145: mögliche Beladung Schubleichter II (Quelle: www.watertruckplus.er/photos)

Das Watertruck+-Projekt dient dazu, im Rahmen des Modal-Shift-Zieles der Europäischen Union mehr Fracht in die Binnenschifffahrt zu verlagern. Es firmiert unter dem sog. CEF (Connecting Europe Facility)-Projekt der „Innovation und Netzwerk Executive Agentur (INEA)“, das durch das Unternehmen Waterwegen & Zeekanaal N.V. umgesetzt wurde.³²



Abbildung 146: Schubleichter auf Wasserstraße (Quelle: [AMS Blog Antwerp Management School](https://blog.antwerpmanagementschool.be))

Das Unternehmen war von Anfang an darauf ausgelegt, dass die staatlichen Beteiligungen auf Zeit durch allein private Anteilseigner abgelöst werden. Die Konstruktion war so gestaltet, dass mit der Zeit diese staatl. Beteiligungen ersetzt werden. In der Startphase und über einen längeren Zeitraum hinweg waren folgende Akteure eingebunden: die Group De Cloedt (Bauindustrie), De Vlaamse Waterweg (Staat) und die Antwerp Management School bündelten ihre Kraft für dieses TEN-T Projekt.³³

³² Bericht in der DVO Belgien www.dvo.be/artikel-ontsluit-vrachtpotentieel-vlaamse-waterwegen Luc Willemijns 25.2.2021

³³ <https://blog.antwerpmanagementschool.be/nl/watertruck-pionieren-voor-een-modal-shift-richting-binnenvaart>



Abbildung 147: Beispiel Schubleichter (Deutschlandfunk Archiv „Flache Frachter – Neue Transportkonzepte...“)

Neben der Frage der Erreichbarkeit kleiner Häfen, kleiner Wasserwege und kleiner Lade- und Löschstellen waren die Fragen „Einsatz von Personal“ und die Nutzung nachhaltiger Antriebstechnologie wie z.B. dieselelektrische Antriebseinheiten und Einsatz von Wasserstofftechnologie zu beantworten. In Zusammenarbeit mit der Seafar NV in Antwerpen hat man erste Schritte zum autonomen (teilautonomen) Fahren getan. Im Raum Oostende wird das seit einigen Monaten störungsfrei praktiziert. Aktuell sind 30 Schubleichter und 2 Schubboote im Einsatz, um die Watertruck-Leichter zu den Sammelpunkten und von den Sammelpunkt wieder weg zu bringen.

Die Erfahrungen des deutschen Transformationsprozesses seit 1990 zeigen, dass man ein solches System nicht „1 zu 1“ unverändert auf die regionalen Gegebenheiten der Peene und der dortigen Bedarfe bzw. zukünftigen Bedarfe übertragen darf. Auf diesem Hintergrund entstand durch lokale und regionale Akteure die Idee der sogenannten „RiverSeaRoad“. Dies ist eine Modifizierung und vor allem Weiterentwicklung des Watertruck+-Systems für die Peene und die Zufahrt zur Peene.

Auf der Basis des Watertruck-Systems hat man in Deutschland versucht, angepasste Schiffstypen zu entwickeln. Zwischen 2015 und 2018 hat das damalige Bundesministerium für Wirtschaft und Energie mit dem Projektträger Jülich in einem Konsortium zwischen der Schiffbau- und Entwicklungsgesellschaft Tangermünde, der KRAFOTEC GmbH, der IFF Engineering & Consulting GmbH, dem Fraunhofer IFF und dem Fraunhofer IWU ein Leichtbau-Binnenschiff mit schiffseigenem Handlingsystem zur Be- und Entladung ohne Hafeninfrastuktur entwickelt.³⁴ Darauf basierend gibt es entsprechende Möglichkeiten für die Peene (im Abschnitt „Häfen“ wird darauf eingegangen)³⁵.

³⁴ <https://www.bmwk.de/MAFO/projekte/03SX404-WATERTRUCK/projekt-detail.html>

³⁵ <https://www.deutschlandfunk.de/flache-frachter-neue-transportkonzepte-fuer-die-100.html>

8. Technische Notwendigkeit und Anpassungsmaßnahmen an der Peene einschl. der Häfen

8.1. Brücken, Wasserbauwerke, Fahrrinne

Grundsätzlich kann man konstatieren, dass an der Infrastruktur „Bundeswasserstrasse Peene“ ausschließlich Erhaltungsmaßnahmen notwendig sind. Es sind keine besonderen Baggerungen und keine neuen wasserbaulichen Maßnahmen erforderlich, um den Flusslauf und die Fahrrinne der Peene bis Demmin als Fracht-Wasserweg nutzen zu können. Das gilt im gleichen Maße für die Nutzung durch die Tourismuswirtschaft. Hier ist es lediglich Aufgabe von Investoren, Sportboothäfen bzw. Anlegestellen für die touristische Nutzung vorzuhalten. Das WSA Ostsee in Stralsund betreut im Rahmen seiner Verantwortung den Zustand von Wasserbauwerken und den Zustand der Peene, insbesondere der Fahrrinne und ggfs. der Verkehrszeichen am Ufer bzw. der Tonnen. Gleiches gilt für den Bodden und das Achterwasser, die als Seewasserstrasse kategorisiert sind und in die Verantwortung des gleichen WSA Ostsee fallen. Darüber hinaus gibt es keine Notwendigkeit technischer Anpassungen. Die sichere Nutzbarkeit der Brückendurchfahrten ist in der Verantwortung der Eigentümer zu sehen. Baulich müssen die Bauwerke nicht an andere Gegebenheiten angepasst werden.



Abbildung 148: Brücke (Quelle: Anklam Foto: brueckenweb.de)

8.2. Hafenanlagen, technische Ausstattung ggfs. bauliche und/oder techn. Maßnahmen

8.2.1. Demmin

Der Hafen ist nach umfangreicher Sanierung (1993/94) für alle Be- und Entladearbeiten nutzbar. Der neue Hafenbereich beginnt bei Kilometer 32,870 (Brücke Fischerinsel) und endet bei Kilometer 33,446 (ehemaliger Schlachthof). Die Schiffsbe- und -entladungen werden durch den Binnenhafen Anklam realisiert. Es steht ein Hafenkran mit 5 t Hubkraft bereit.

Daten des Binnenhafens:

- 320 Meter lang, ausgebaut auf durchschnittlich 2,70 m bei MW
- befestigte Lagerfläche von 1.105 m²
- Entfernung zum Gewerbegebiet: 2 km
- direkt an der B110 gelegen
- günstige Anbindung an die B194
- 4 Liegeplätze mit Wasser- und Stromanschluss sowie Fäkalienübernahme
- befahrbar mit 80-m-Schiffen,
- ein 5t-Kran steht zur Verfügung³⁶

Insbesondere der sog. Meyenkrebs-Hafen eignet sich für die Nutzung als Lade- und Löschstelle für Frachtschiffe ausgezeichnet. Ausreichend Gewerbe- bzw. Industriefläche ist ebenfalls vorhanden und kann lt. Aussage der Stadt Demmin genutzt werden. In akzeptabler Nähe befinden sich potenzielle Nutzer eines Hafens, insbesondere unter dem Aspekt der „RiverSeaRoad“-Projektidee. Damit wäre dem touristischen Bedarf und der optionalen „Offenhaltung“ der Peene und des städtischen Hafens Rechnung getragen und eine Entwicklung des Hafensektors auch für die Zukunft zweigleisig möglich: im innerstädtischen Bereich die touristische Nutzung und in Meyenkrebs die gewerbliche Nutzung als Frachthafen.



Abbildung 149: Kaikante Hafen Meyenkrebs (Quelle:Schlotmann)

Im Hafen (Meyenkrebs) selbst ist ausreichend Kailänge mit Pollern und Spundwand vorhanden. Die Fläche ist ausreichend befestigt, um durch den Einsatz von Mobilkränen und/oder von Hafenumschlagskränen Umschlag zu bewerkstelligen.

³⁶ <https://www.demmin.de>

8.2.2. Jarmen

Der Hafen in Jarmen besitzt eine alte Gebäudesubstanz, die für den modernen Umschlag so gut wie nicht nutzbar ist. Allerdings eignet sich die Kaimauer mit ihrer Länge für das Be- und Entladen von Schiffen bis 80 m Länge durch temporäre Umschlagstechnik wie Mobilkran und/oder Hafenumschlagstechnik (mobil). Das Fahrwasser stellt auch kein nautisches Problem dar.



Abbildung 150: Kaikante Hafen Jarmen (Quelle:Schlotmann)

8.2.3. Anklam

Der aktuelle Binnenhafen der Stadt ist der größte seiner Art in Mecklenburg-Vorpommern. Nach den Vorstellungen im Masterplan der Stadt ist eine Verlegung des Hafens bzw. eine Schließung als Gewerbehafen geplant. In einem Dreieck zwischen den beiden Brücken im Innenstadt-Bereich gelegen soll dieser Teil zukünftig ausschließlich für touristische Zwecke genutzt werden. Oberhalb der Peene-Klappbrücke Anklam (Eisenbahn) bietet sich am rechten Ufer ab km 89,45 (Koppelstelle Anklam) bis Höhe Stichkanal Zuckerfabrik bei km 90,2 eine Fläche (im Eigentum des Zweckverbandes Wasser und Abwasser) als neuer Hafenstandort an. Der Werkshafen der Zuckerfabrik eignet sich ebenfalls als Umschlagstelle, in der Vergangenheit wurde er auch für Schwertransporte genutzt. Mit dem Eigentümer der Zuckerfabrik sollte ein öffentlich-rechtlicher Vertrag für die temporäre Nutzung als Hafen angestrebt werden. Rahmenbedingungen, Kosten, Zufahrtsrechte usw. müssten für alle anfragenden Nutzer verbindlich geregelt sein. Die Nutzung dieses Standortes als trimodaler Hafenstandort ist einzigartig in der Region und stellt einen Standortvorteil dar.



Abbildung 151: Hafen mit Schrottverladung (Quelle:Schlotmann)

Der Umschlag von Schrott an diesem Standort innerhalb des Innenstadtbereichs ist aus touristischen Gründen nicht mehr auf Dauer akzeptabel. Hier würde eine Verlagerung an den o.g. Standort eine deutliche Verbesserung der Situation herbeiführen. Entsprechend dem Masterplan der Stadt Anklam könnte man dadurch sowohl der wirtschaftlichen Tätigkeit als größter Peene-Hafen sowie den touristischen Ansprüchen gerecht werden. Der Einsatz temporärer Umschlagstechnik wäre dem Bedarf entsprechend möglich. Notwendig wäre der Einbau einer Spundwand von mind. 190 m für 2 Schiffslängen und die entsprechende Aufschüttung hinter der Spundwand als belastbare Fläche. Die Anforderungen sind im weiteren Verfahren noch genau zu qualifizieren und von der Investitionssumme her zu quantifizieren.

8.3. Resümee

Unter dem Einsatz modernster Schifffahrtstechnik, modernstem schwimmenden Material, wenigen baulichen Investitionen am Standort Anklam, der Erstellung einer Durchführbarkeitsstudie bezüglich der tatsächlichen Potenziale an erschließbaren Gütern (Umschlag) und der Einbindung in raumordnerische und planerische Vorgaben ist die Nutzung der Peene aus ökologischer und ökonomischer Sicht eine „lohnende“ Herausforderung. Auch die Politik hat auf kommunaler, Landes- und Bundesebene nach den jeweiligen Beschlusslagen ein großes Interesse an der Verlagerung neuer und bestehender Verkehrsströme auf die vorhandenen Bundeswasserstraßen.

Ohne große Investitionen ist hier ein natürlicher Flussverlauf im Interesse der Allgemeinheit nutzbar. Dies kann in einem Gleichklang zwischen den Bedürfnissen nach Natur, Ruhe und Entspannung im touristischen Bereich sowie den Interessen an wirtschaftlichen Transportwegen für Güter aller Art realisiert werden. Die Niederlande besitzen unzählige Beispiele dafür, dass dies ohne große Komplikationen möglich ist.

9. Regionale Szenarien

Erklärtes Ziel des vorliegenden Nutzungskonzepts ist die Förderung der Kooperation und Abstimmung der Häfen der erweiterten Peeneregion vom Greifswalder Bodden bis ans Haff. Auch wenn der Wettbewerb Innovationen fördert und die Mitbewerber ihre Arbeitsabläufe optimieren lässt: Ein offener Austausch der betroffenen Gemeinden und Betreiberfirmen kann ebenfalls zu Optimierung und Innovation führen. Und er kann die Gefahr mindern, dass im Unwissen über die Pläne anderer Investitionen in die eigene Hafenstruktur einen Standort letztendlich gefährden, statt ihn zu stärken.

Die hier analysierten Nutzungsarten des Güterumschlags, Wohnens und Tourismus sind nicht in jedem Hafen gleich sinnvoll. Und auch ihre ideale Skalierung fällt unterschiedlich aus. Um die individuellen Chancen auszuloten, ist auch die gesamtregionale Entwicklung im Auge zu behalten. Nachfolgend soll eine Orientierung geliefert werden, wo welcher Ausbau einer Nutzungsart im Vordergrund stehen sollte und wenn möglich, in welcher Größenordnung dies angemessen erscheint.

Güterumschlag		
Standort	Ausbau / Größenordnung	Begründung
Ladebow	-Im Massengutsektor aktuellen Stand mindestens halten -Loco-Verkehr etablieren	-Wenn möglich, ist eine erhöhte Auslastung der Hafenanlagen idealer Weise mit erhöhter lokaler Wertschöpfung zu verbinden -D.h. umschlagsaffine Produktion und Verarbeitung ist zu präferieren
Vierow	-Auslastung erhalten	-Ein gut erreichbarer Seehafen, der den Massengüterumschlag weiterhin als klares Profil behält, ist wünschenswert, Vierow ist etabliert und gut aufgestellt
Lubmin	-Loco-Verkehr etablieren & ausbauen	-Massengutumschlag ist aufgrund aktueller Erdgasnutzung weniger essentiell für den Erhalt des Standorts -Großes, etabliertes Industrie- und Gewerbegebiet bietet sich an für umschlagsaffine Produktion und Verarbeitung
Freest	-Fischerei erhalten, evtl. 50 % aktuellen Bestands	-Entspricht lokaler Prognose für die kommenden 5 Jahre -So ließe sich Waage halten zwischen Sportboothafen und echtem Fischereihafen (verhindern reinen Folklorebetriebs = Authentizität und wirtschaftliche Alternative zum Tourismus)
Wolgast	-Südhafen als Umschlagshafen erhalten -Feederbetrieb ausbauen	-Nach dem Wegfall des Stadthafens als Umschlagsplatz ist der Südhafen umso wichtiger für Erhalt der hafenauffinen Wirtschaft
Lassan	--	--
Anklam	-Zuckerfabrik Option einer wasserstraßengebundenen Logistik offenhalten	-Mit neuen innovativen Systemen könnte der Transport von Rohstoffen oder auch Verarbeiteten Produkten über das Wasser rentabler werden -Lage nah am Peenestrom als Wasserweg nach Polen und zu Bodden und Oder bleibt interessant -Bei zukünftigem Interesse anderer Unternehmen könnte eigene Logistik gewinnbringend zur Verfügung gestellt werden

Gützkow	-Lokales Gewerbe erhalten und unterstützen durch Anleger-Ertüchtigung und eventuell Ausbau	-Industriearme Region sollte wachsende Unternehmen der Produktion und Fertigung unterstützen und so vor Ort halten
Jarmen	-Teilfläche des Stadthafens für Logistikoption offenhalten (Betriebserlaubnis) -Feederbetrieb erwägen	-Jarmen als Logistikzentrum mit Bundesautobahnanschluss sollte die Wasserstraßenanbindung für neue, innovative Systeme und Transporttrends offenhalten -„Downsizing“ statt völlige Aufgabe
Loitz	—	—
Demmin	-Betriebserlaubnis für Anleger Meyenkrebs -Neue Systeme (z.B. river-sea-road-system) im Blick behalten und bewerben	-Gute Möglichkeit des „Downsizing“ -Direkte Anbindung an Gewerbegebiet
Ueckermünde	-Industriehafen übernehmen -Ansiedlung hafenaffiner Unternehmen unterstützen -Kooperation mit Eisengießereien ausbauen -Kontakt mit Swinemünde ausbauen	-Der Standort Ueckermünde zwischen großer Binnenwasserstraße Oder, polnischen Häfen und dem geschützten Wasserweg nach Norden (gut für Binnenschiffe ö.ä.) bleibt potentiell wertvoll -Lokal-regionale Wertschöpfung durch Eisengießereien sehr positiv

Die bundesdeutschen Strategien zur Verlagerung des Transportverkehrs auf Schiene und Wasserstraßen sollten Konsens bei politischen Verantwortungsträgern schaffen, dass die Transportschifffahrt Vorpommerns zwar in ihrer Größe angepasst werden kann, jedoch stets die Möglichkeit zur Erneuerung und erneutem Wachstum (z.B. durch innovative neue Systeme) erhalten werden sollte.

Binnenschiffe sind gemessen an den Transportmengen der umweltfreundlichste Verkehrsträger im Güterverkehr. Behörden und Unternehmen arbeiten daran, Feinstaub, Stickoxide und Treibhausgasemissionen der Schifffahrt weiter zu senken. Dies wird auch finanziell gefördert (Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen/Küstenschiffen). Für die Stärkung der klimafreundlichen Schifffahrt standen allein 2022 ganze 160 Millionen Euro aus dem Klimaschutz-Sofortprogramm bereit.

In gemeinsamer Abstimmung und mit konkreten Ideen, etwa was den Ausbau eines Feedersystems im verlässlichen Linienverkehr anbelangt, können Hafenbetreiber und Eigner den Anschlag geben, die Güterschifffahrt Vorpommerns zu erhalten und stärken.

Durch den Rückgang des Schiffsabtransports landwirtschaftlicher Güter entlang der Peene vergrößert sich auch das wirtschaftlich nutzbare Hinterland der Seehäfen an Bodden und Haff. So kann das Einzugsgebiet der Seehäfen wachsen. Wenn die Peenehäfen im Tourismussektor eine gewinnbringende Nutzungsalternative etablieren können, wäre dieser Marktverlust für sie gut zu verkraften. Mit den angeschlossenen Gewerben der Gastronomie, Kultur und Freizeit sowie Wartung, Vertrieb und Verleih von Wasserfahrzeugen könnte hier die lokale Wertschöpfung gesteigert werden.

Die Seehäfen der Region sollten ihre Profile schärfen und die Konkurrenz um dieselben Güterarten nicht unnötig fördern. Gleichzeitig ist ein gut laufendes Feedersystem zu den größeren Häfen des Bundeslandes zu erwägen. Der mögliche Ausbau Swinemündes sollte aktiv beobachtet werden. Gespräche mit den polnischen Akteuren sind sicher gute Zukunftsinvestitionen.

Wohnen		
Standort	Ausbau / Größenordnung	Begründung
Ladebow	—	—
Vierow	—	—
Lubmin	—	—
Freest	-Bestehende B-Plangebiete ausnutzen -Neben Werft und Vereinshafen Mischgebiet Tourismus/Wohnen möglich	-Wohnen am Hafen ist attraktiv -Wachstum in der Tourismuswirtschaft mit attraktiven Wohnungen unterfüttern
Wolgast	-Schlossinsel Freiflächen zum Wohnen oder touristischem Wohnen	-Wohnen am Hafen ist attraktiv -Wachstum in der Tourismuswirtschaft mit attraktiven Wohnungen unterfüttern
Lassan	-Hafenumfeld ist bereits Wohngebiet	—
Anklam	-Hansequartiere errichten -Schwedenviertel/Peenedamm aufwerten -Touristisches Wohnen in neuer Marina (Lagunenstadt) -Hafen als öffentliches Zentrum gestalten	-Umfangreicher Masterplan mit thematischen Schwerpunkten für alle Stadtquartiere rund um Hafen -Hafen als identitätsstiftenden öffentlichen Erlebnis-, Begegnungs- und Erholungsraum
Gützkow	—	—
Jarmen	-Wohnflächen am Hafen als hochwertige Angebote -Speicher als potentielle Wohnbauten vermarkten	-Attraktivität Jarmens als Wohn- und Arbeitsort steigern -Ikonische Bauten mit Blick übers Peenetal
Loitz	-Bebauungspläne 9 & 11 überarbeiten: Touristisches Wohnen am Wasser ermöglichen -Investoren für Ausbau Speicher finden	-Loitz als wassertouristischen Urlaubsort stärken -Schöne Wohnlagen im Hafenumfeld entwickeln, um Attraktivität des Wohnorts zu verstärken
Demmin	-Wohnungen und Gewerberäume in alten Speichern ("Speicherstadt")	-Attraktive Lage, imposante Aussicht -Belebt den Hafen als zweites maritimes Stadtzentrum
Ueckermünde Berndshof	—	—

Wohnen am Wasser hat speziellen Charme und ein attraktives Image. Die aufgeführten Hafenorte mit entsprechenden Flächen und können hier Potentiale für neue Bilder als Wohnorte mit maritimem Charme und exklusiven Wohnangeboten heben. Dabei ist von einer großen positiven Außenwirkung auszugehen. Sozialverträgliches Bauen und Chancen für die Menschen vor Ort von den neuen Angeboten zu profitieren, sollten mitgedacht werden. Zuzug ist gewollt, darf jedoch keine innergemeindlichen Verwerfungen und Neiddebatten auslösen. Derartige Gefühle müssen ernstgenommen und durch Fairness abgebaut werden.

Gerade die alten Speicher der Hafenorte bieten viel ikonisches Material. Ob als touristisches oder dauerhaftes Wohnen lohnt es sich, sie zu erhalten und wertig auszubauen. Positivbeispiel gibt es beispielsweise in Hamburg oder Wismar.

Tourismus		
Standort	Ausbau / Größenordnung	Begründung
Ladebow	-Sportboothafen Ladebow/Wieck (ca.	-Die Stadt hat großes Potential als Tourenetappenziel oder Tourenaussgangspunkt. Klappbrücke und mangelnde Liegeplätze sind bisher ein Hindernis -Der Bedarf an Liegeplätzen am GB ist hoch
Vierow	-Anbau eines Wasserwanderrastplatzes -Anordnung eines Technik-Hub für größere Schiffe und Winterlager	-Die Lage ist günstig: Zwischen Greifswald und Freest/Peenemünde, gegenüber von Lauterbach auf Rügen -Lohnende Nutzung bestehender Bauflächen an Land
Lubmin	-Campingplatz an der Marina	-Beibehalten des Angebots -Mehrfachnutzung der Infra- und Suprastruktur -Zweites wirtschaftliches Standbein für den Marinabetrieb -Gäste für Gastronomie und Wassersportangebote des Seebads Lubmin
Freest	-Museum (Fischerteppiche, Fischerei) -Fischermaterialhütten als Lodges -Werft als Kurs- und Eventort -Mitmachrestauration Holzschiff -Liegeplätze im Fischereihafen	-Lokale Tradition als Marke und Erlebnis -Charme der Fischermaterialhütten, die zur Hälfte noch original genützt würden -Holzbootwerft als touristisches Highlight stärkt Profil, Bekanntheit und Tagesgäste aus der Region -Liegeplatzbedarf im Revier und gut ausgebaute Infrastruktur weiter nutzen
Wolgast	-Sportbootservice am Südhafen - Option eines Wasser-Wander-Rastplatzes im Bereich Stichkanal des Südhafens - optionales touristisches Wohnen und Camping/Zelten neben Werft -Ausbau Stadthafen zu Eventort und Flaniermeile -Speicher als Hotel	-Bedarf an Liegeplätzen, Winterlagern und Reparatur- & Pflegeservices - Tankstelle (Elektro, Diesel, Benzin) -Attraktive Lage am Ufer des Peenestroms, Zentrumsnah, ohne Konflikt mit Anwohnenden -Hafen als maritimes hanseatisches Stadtzentrum -Ikonisches Bauwerk mit Lagegunst am Wasser
Lassan	-Appartementanlage am Hafen	-Exklusive Lage am Hafen wirtschaftlich nutzen

Anklam	-Marina Lagunenstadt für Segel- und Seeboote -Wassersportzentrum am Nordufer -Flanierpromenade am Peeneufer -Paddel-, Hausboot- und Floßzentrum am Südwestufer (inkl. Camping/Zelten)	-Umfassende Neugestaltung des Hafenumfeldes -Neuorientierung als Tourismusstadt politisch gewollt und gefördert -Günstige Lage der Stadt an Peene und gegenüber der Insel Usedom -Entwicklung aus "einem Guss" und kein Stückwerk
Gützkow	-Erhalt WWR	-Wichtiger Beitrag für das Anlegestellenetz für Paddler
Jarmen	-Hafen als Marina/Sportboothafen und WWR -Kultur, Gastronomie, Sport und touristisches Wohnen in alten Speichern	-Wichtiger fehlender Baustein für das Hafennetz entlang der Peene -Ikonische Bauten mit unterschiedlichem Nutzungspotential (Kletterhallen, Ateliers, Museum, Restaurants, Bühnen, Apartments)
Loitz	-Bebauungspläne 9 & 11 überarbeiten: Touristisches Wohnen am Wasser ermöglichen -Investoren für Ausbau Speicher finden	-Loitz als wassertouristischen Urlaubsort stärken -Ikonischer Bau mit Blick übers Peenetal
Demmin	-Hafen als Marina/Sportboothafen -Neues maritimes Stadtzentrum -Kultur, Gastronomie, Sport und touristisches Wohnen in alten Speichern	-Profil an Hansestadt bietet touristischen Mehrwert -Hafenanlagen ungenutztes Potential -Symbiose aus bürgerlicher, öffentlicher Nutzung und Tourismus belebt die Stadt
Ueckermünde Berndshof	—	—

Es wird am Greifswalder Bodden von einem Bedarf von 600 Dauerliegeplätzen bis 2030 ausgegangen.³⁷

Der Wassertourismus auf dem Fluss Peene unterscheidet sich quantitativ und qualitativ von dem der Bodden- und Haffgewässer. Sie können gut als Alternativen und sich gegenseitig bereichernde Angebote ausgebaut und beworben werden. Flusskreuzfahrtschiffe könnten ein verbindendes Element zwischen den See- und den Flusshäfen sein. Nicht alle Partnergemeinden sind an dieser Form des Tourismus interessiert. Die bedeutendsten geäußerten Bedenken waren: Wenig lokaler Konsum aufgrund von Vollverpflegung, kurzzeitig viele Menschen auf einmal, laufende Dieselgeneratoren für Bordenergie im Hafen, großer Platzbedarf. Doch mit Kultur- und Eventangeboten wollen viele der Gemeinden auch die Flusskreuzfahrtgäste in das Tourismusgeschäft mit einbinden.

³⁷ RPV VG (2016): Raumverträgliche Entwicklung der Sportboothäfen in der Planungsregion Vorpommern

Folgende Häfen verzeichnen bereits Anläufe durch Flusskreuzfahrtschiffe und haben auch weiterhin Interesse an dem Geschäft mit Ihnen:

Flusskreuzfahrtschiffe		
Standort	Bereits Anläufe	Weiter Interesse
Ladebow	nein	bei Bau Sportboothafen: ja
Vierow	nein	k.A.
Lubmin	nein	k.A.
Freest	nein	evtl.
Wolgast	ja	ja
Anklam	ja	ja
Gützkow	nein	k.A.
Jarmen	ja	ja
Loitz	nein	Evtl.
Demmin	ja	ja
Ueckermünde Berndshof	nein	Nein (nur im Stadthafen)

Kontingente an Schiffs- und Bootsverkehrsaufkommen

Die Peene ist als Binnenwasserstraße des Bundes der Klasse IV eingestuft. Das bedeutet, dass die maximal zulässige und sinnvolle Schiffslänge dem sogenannten Europaschiff entspricht. Dies ist ein Binnenfrachter mit Abmessungen von bis zu 85 m Länge, 9,50 m Breite und 2,50 m Tiefgang.

Dementsprechend können auch Flusskreuzfahrtschiffe der Boutique Klasse auf der Peene operieren. Die MS Sans Souci ist ein solches Schiff, das bereits Fahrten von auf die Peene unternimmt. Auch im Jahr 2023 bietet die Privatreederei wieder Fahrten der Sans Souci von Stralsund nach Demmin und zurück nach Stralsund an.

Zum Wenden müssen Schiffe dieser Größen bis zum Kummerower See fahren, sobald sie Anklam passiert haben. Im Flusslauf dazwischen gibt es keine genügend breite Wendestellen.

Durchschnittliche Motorbootgrößen für Mehrtagestouren sind 12 m Länge, 4 m Breite und <1 m Tiefgang.

Kanus und Kajaks sind durchschnittlich 5 m lang und bis 1 m breit, ihr Tiefgang ist vernachlässigbar gering (wenige Dezimeter).

Als Bundeswasserstraße hat die Peene keine Begrenzung der Wasserfahrzeugmengen. Durch die Binnenfrachtschiffahrt gibt es eine nennenswerte Vorbelastung an Fahrtaufkommen. Ein naturverträglicher Ausbau der touristischen Nutzung kann sich an diesen Kontingenten orientieren.

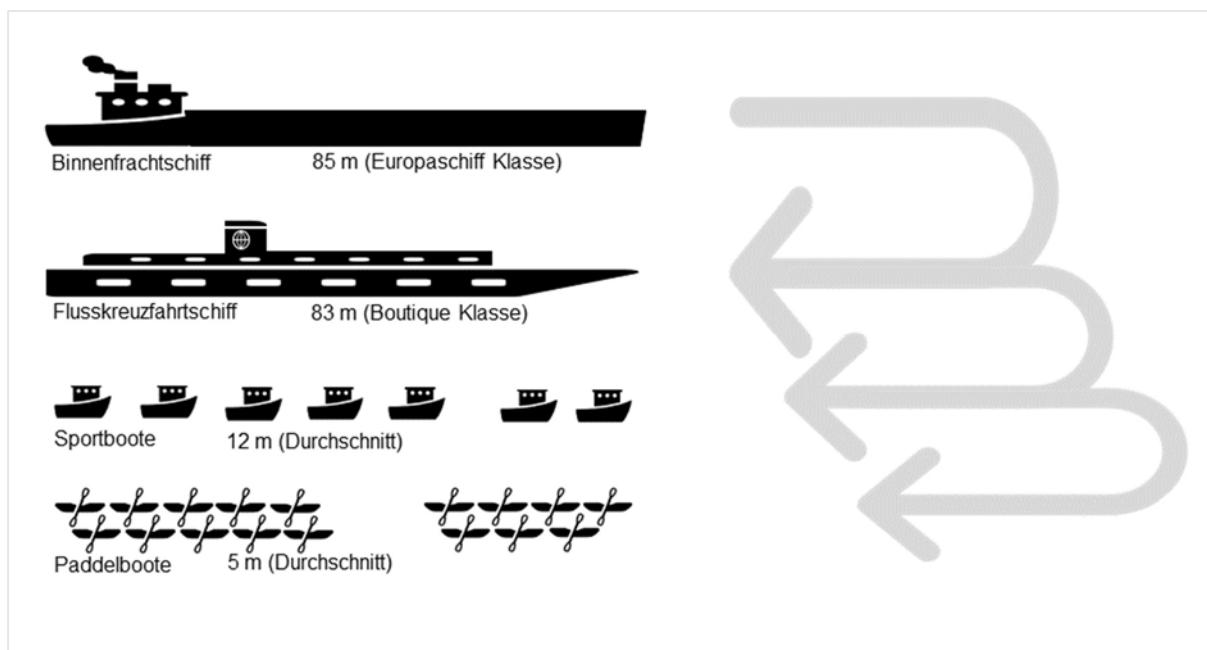


Abbildung 152: Gegenüberstellung Schiffsgrößen

Am häufigsten als Frachter auf der Peene vertreten sind Schiffe im Größenspektrum des Typs BM-500. Diese messen durchschnittlich 57 m in der Länge und Ladekapazitäten von 500 t.

Im Jahr 2001 wurden in Demmin ca. 35.600 t Güter über die Kaikante umgeschlagen. Bei maximaler Tonnage (was selten vorkommt, gerade bei Gütern mit weniger Dichte wie etwa Getreide oder Raps) bräuchte es 71 Binnenfrachter des Typs BM-500 um diese Mengen abzutransportieren. In Anklam kamen im Jahr 2008 bis zu 20 Frachtschiffe monatlich an.

Eine genaue Berechnung der durchschnittlichen Verkehrsbelastung der Bundeswasserstraße Peene kann an dieser Stelle nicht stattfinden. Die genannten Zahlen erlauben jedoch eine grobe Einschätzung dessen, was auf der Peene an Verkehrsmengen möglich sind. Bei der aktuellen geringen Auslastung durch Frachtschiffe sind somit große Kontingente „freigeworden“. Kleine Boote verteilen sich zwar mehr über die Wasserfläche, jedoch stellen sie kein Hindernis dar, das mit einem Frachtschiff zu vergleichen wäre. Anders ist dies bei den Flusskreuzfahrtschiffen, deren Abmessungen, Bugwellen und Wendekreise recht identisch zu den großen Binnenfrachtschiffen ausfallen. Mit einer Intensität von Flusskreuzfahrtbesuchen, die vergleichbar mit historischen Frachteraufkommen wären, ist auf der Peene vorerst auch mitnichten zu rechnen. Bisher beschränken sich diese Besuche auf durchschnittlich drei bis fünf pro Saison.

Aus den Gesprächen mit den Partnergemeinden ist die Idee eines Verkehrsverbunds von Fahrradfähren entstanden. In Ergänzung zum weiteren Ausbau der regionalen Fahrradwege ließen sich Fähren im Linienverkehr einrichten. Diese sollten Fahrradstellplätze haben. Im Verbund wären kostengünstige Angebote machbar. Als Ideengeber dienten etwa die Angebote des Hamburger Verkehrsverbunds, welche solche Fahrradmitnahmen auf den eigenen Stadtfähren erfolgreich bieten.

Mit den Fahrradfähren soll die oft beworbene „vorpommersche Weite“ für Radausflüge besser erschlossen werden. Gerade die Flusslandschaft der Peene und die Insel Usedom würden so näher zusammenkommen. Touren zwischen den Hafenstandorten wären hin per Fahrrad und retour bequem auf dem Schiff möglich (oder andersherum).

Folgende Karten stellen einen möglichen Netzausbau für Fahrradfähren dar:

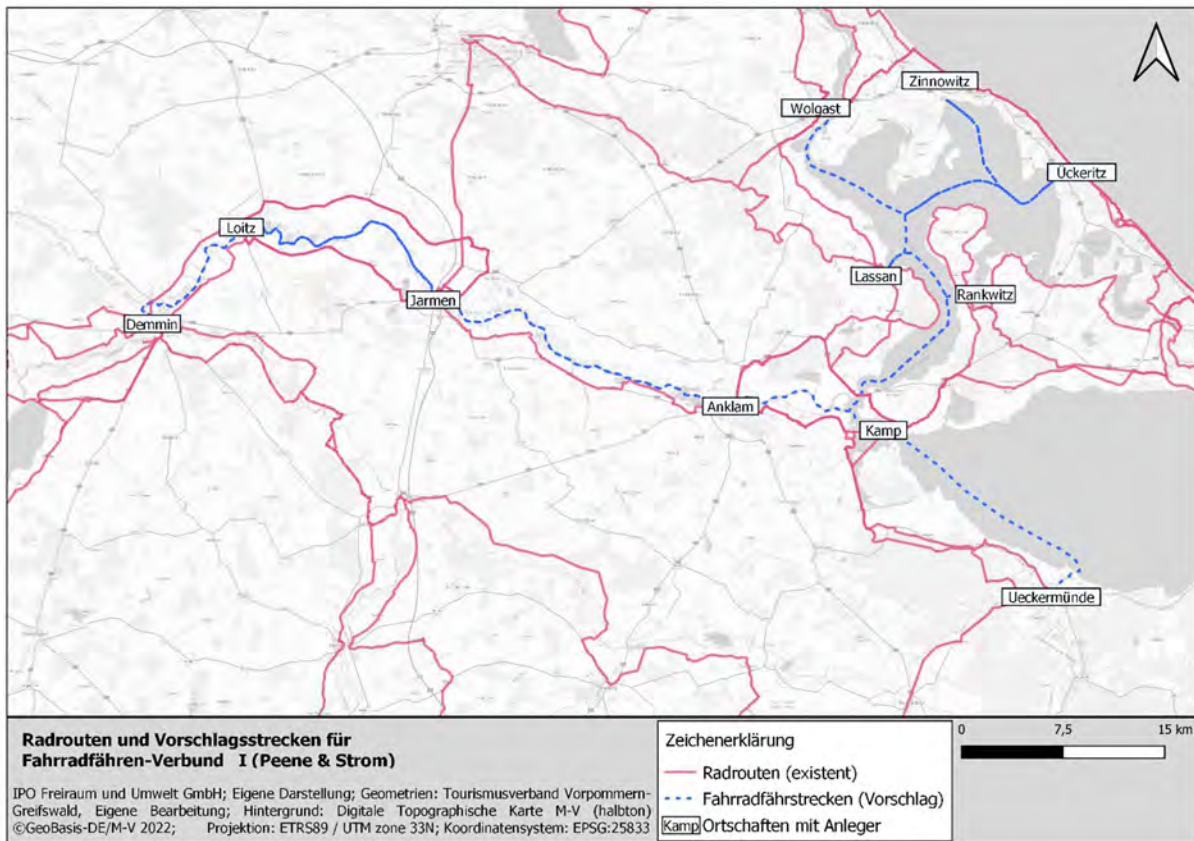


Abbildung 153: Fahrradfähren-Verbund I

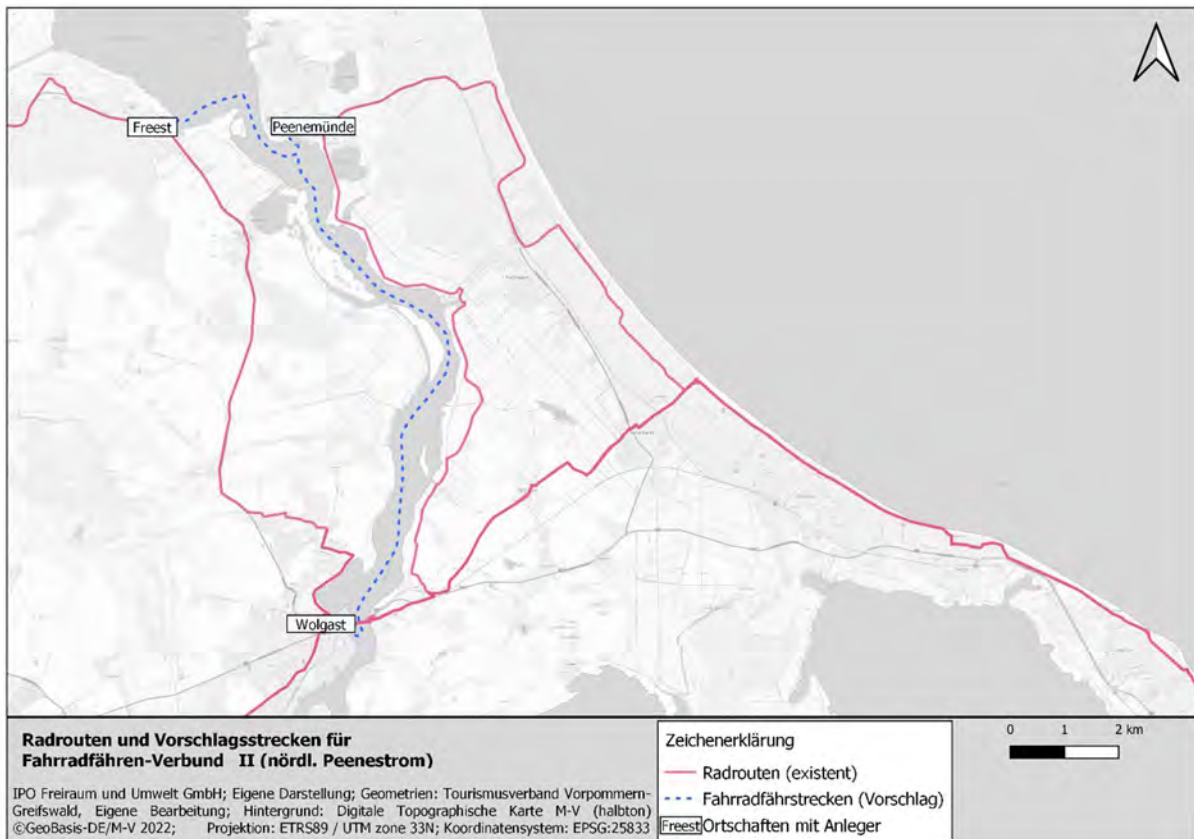


Abbildung 154: Fahrradfähren-Verbund II

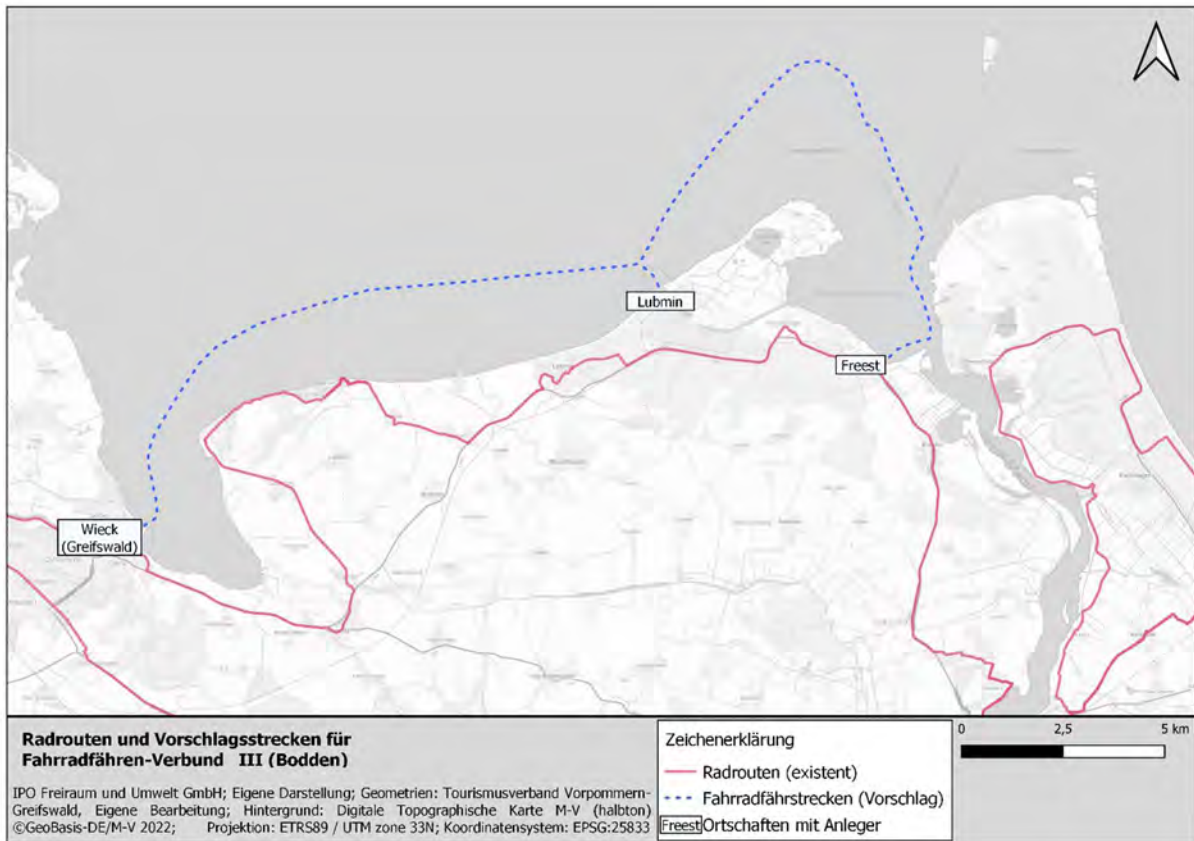


Abbildung 155: Fahrradfahren-Verbund III

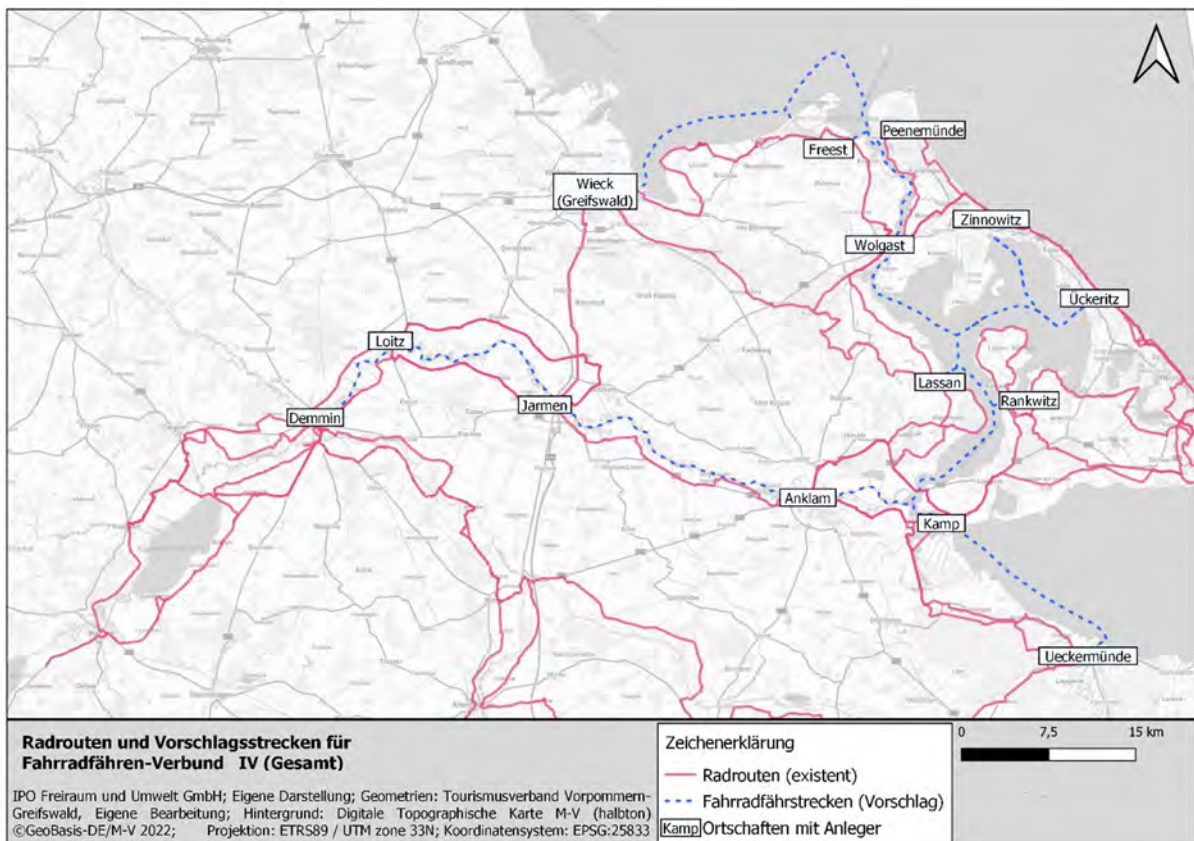


Abbildung 156: Fahrradfahren-Verbund IV

Die dargestellten Fahrradrouten sind nicht alle ausgebaut. Es sind jedoch Routen, die bereits befahren und beworben werden. Sie sind beispielsweise auf den offiziellen Internetseiten des Tourismusverbands Mecklenburg-Vorpommern zu finden (<https://www.auf-nach-mv.de/radwandern/radrundwege>, Stand Dezember 2022). Generell ist von Seiten aller Beteiligten ein weiterer Ausbau der verbindenden Radwegenetze in Vorpommern anzustreben.

10. Fazit und Ausblick

Die Region Vorpommern besitzt viele kleine Häfen, die industriell gewerblich genutzt werden. Diese wurden in den ersten Jahren der Wiedervereinigung mit Bundesfördermitteln ertüchtigt. Einige wurden gänzlich neu geschaffen. Als Region eines agrarisch geprägten Flächenlandes sollte Vorpommerns Anbindung an Binnen- und Küstenfahrwasser wirtschaftlich genutzt werden.

Neben den landwirtschaftlichen Umschlaggütern wie Raps und Getreide wurden weitere Massengüter wie Holz und Baustoffe verschifft. Dieses Geschäftssegment profitierte stark vom Bauboom der 1990er-Jahre in Ostdeutschland. Seit dem Abflauen dieser Dynamik in den 2000er-Jahren ist der Umschlag stark zurückgegangen.

Ausgehend von der Bundeswasserstraße Peene betrachtet der vorliegende Bericht fünf Binnenhäfen-Standorte und acht Seehäfen der angrenzenden Bodden- und Haffküste zwischen Greifswald und Ueckermünde. Neben dem im Konzept betrachteten Häfen gibt es viele weitere kleine Häfen im Projektgebiet, die für die Freizeit- und Tourismusnutzung relevant bzw. attraktiv sind. Deren nachhaltige und ökologisch verträgliche Weiterentwicklung ist selbstverständlich nicht ausgeschlossen.

Bereits das Zustandekommen der Kooperation für das vorliegende Konzept zeugt vom Willen der Partnergemeinden, sich zum Wohl der kleinen und mittleren Häfen rund um die Peene zu vernetzen. Auf der Auftaktkonferenz im Juni 2022 herrschte viel Interesse daran, die Situationen vor Ort durch abgestimmtes Auftreten und gemeinsame Konzepte zu verbessern. Dies könnte der Anfang eines gemeinsamen Wegs sein, der in einem Hafenverbundnetz mündet, oder zumindest einem konzertierten Frachtlinienverkehr im Sinne eines Feedersystems für größere Häfen des Landes oder der grenzübergreifenden Region.

Auch über den Tourismus als vielversprechende Ergänzung zum bestehenden Hafenbetrieb bestand ein positiver Konsens. Die Peene und das Peenetal fremdenverkehrstechnisch aufzuwerten, ist für alle am Fluss gelegenen Hafenstandorte erklärtes Ziel.

Dabei ist das übergreifende Selbstverständnis, Anteil an einem besonderen Naturraum zu haben, der gleichfalls geschützt und bewahrt werden muss, um zum Wohle der Menschen vor Ort touristisch bewirtschaftet werden zu können. Der Bootsverkehr auf der Bundeswasserstraße Peene war lange durch ein Nebeneinander von Frachtverkehr und freizeithlicher Nutzung geprägt. Heute überwiegt die Freizeitnutzung. Dies hat auch zur Folge, dass mehr wild geankert wird, abgelegene Wasserflächen (Torfstiche) erkundet werden und vermehrt Landgänge an ungeeigneten Uferstellen stattfinden. Hier ist Konsens, dass klare und gut kommunizierte Regeln zusammen mit gut ausgebauten Häfen diesen Druck auf die Wildnis lindern können – und gleichzeitig das Erlebnis für Gäste strukturieren und damit verbessern können: Durch gute Karten, Beschilderungen, Anlegestellen für Naturbeobachtungen und komfortable Häfen mit Angeboten an Kultur, Gastronomie und geführten Touren ins Umland. Eine Digitalisierung der Schifffahrt kann dazu dienen, die Befahrungen besser zu kontrollieren und zu koordinieren.

Fähren mit Fahrradmitnahme und günstigen Tarifen können diesen Erlebnisraum Peeneregion bis zum Haff und Greifswalder Bodden erweitern.

Die gemeinsame Vermarktung sowohl der wirtschaftlichen Stärken und Möglichkeiten also auch im Rahmen einer touristischen Vernetzung, sollen weiterverfolgt und entwickelt werden.

Das Auslaufen der Zweckbindungen der Fördergelder, mit denen die Häfen Ende des letzten Jahrtausends saniert wurden, bietet die Chance, sich mit dem Tourismus ein zusätzliches wirtschaftliches Standbein zu schaffen. Entlang der Peene kann so der Verlust des Umschlagsgeschäfts erfolgreich kompensiert werden.

Auch ist eine erneute Förderung im Bereich der Hafenwirtschaft denkbar. Das Bundesförderprogramm der „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GWR) besteht weiterhin. Über dieses sind sowohl Infrastrukturprojekte als auch die gewerbliche Wirtschaft an sich förderfähig.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern erarbeitet derzeit eine neue Richtlinie für die Unternehmensförderung aus der GRW. Diese soll rückwirkend ab dem 01.01.2023 gelten. Nach Angaben des Landesförderinstituts können die bisherigen Regelungen aber weiterhin gut als Orientierung dienen – solange es um Geschäfte geht, welche innerhalb der öffentlich verfügbaren Positivliste genannt sind. Der Tourismus gehört ausdrücklich dazu, der Handel bedingt ebenso.

Zuwendungsempfänger der GWR-Infrastrukturförderung sind vorzugsweise kommunale (Gemeinden, kreisfreie Städte und Landkreise) sowie weitere Gebietskörperschaften des öffentlichen Rechts und Gemeindeverbände des Landes Mecklenburg-Vorpommern, die der Kommunalaufsicht unterstehen, sowie gegebenenfalls andere juristische Personen des öffentlichen Rechts.

Unter anderem wird Folgendes gefördert:

- Öffentliche Einrichtungen und Geländeerschließung des Tourismus
- Installation von Regionalmanagements, Kooperationsnetzwerken und Innovationsclustern
- Planungs- und Beratungsleistungen zur Vorbereitung und Durchführung förderfähiger Infrastrukturmaßnahmen.

Die Zuwendungen werden im Rahmen der Projektförderung als Anteilfinanzierung in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gewährt. Die Zuwendung beträgt in der Regel 60 % der zuwendungsfähigen Ausgaben und kann bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Ausgaben betragen, wenn mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

- das Vorhaben wird in interkommunaler Zusammenarbeit durchgeführt,
- das Vorhaben ordnet sich in eine regionale Entwicklungsstrategie ein,
- das Vorhaben dient der Revitalisierung eines Altstandortes.

Diese Bedingungen würden teils mehrfach erfüllt, im Falle eines gemeinsamen Vorgehens der betroffenen Häfen an Peene, Greifswalder Bodden und Haff, wie es in dem vorliegenden Konzept beworben wird.

Für Investitionsvorhaben im Landkreis Vorpommern-Greifswald durch die gewerbliche Wirtschaft liegt der Basisfördersatz bei 35 % für kleine Unternehmen und bei 25 % für mittlere Unternehmen.

Eine Empfehlung zur weiteren Erörterung gemeinsamer Projekte im Bereich der Tourismus- und Frachtschiffahrtkooperationen durch die Partnergemeinden und betroffenen Häfen wird hiermit ausdrücklich ausgesprochen.

Gemeinsame Folgekonzepte, die zu einer Umsetzung der hier aufgeführten Ziele führen, müssen vorangetrieben werden, um die Potentiale zu nutzen und die Konflikte zu überwinden.

11. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zeitablauf der Projektbearbeitung	6
Abbildung 2: Datenfragebogen, Datenmenge	7
Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung Hansestadt Anklam	12
Abbildung 4: Wirtschaftliche Entwicklung Hansestadt Anklam	13
Abbildung 5: Betriebe u. Unternehmen Hansestadt Anklam	13
Abbildung 6: Beherbergungsbetriebe Hansestadt Anklam	14
Abbildung 7: Auslastung Beherbergung Hansestadt Anklam	14
Abbildung 8: Radroutennetz rund um Anklam.....	15
Abbildung 9: Entfernungstabelle Hansestadt Anklam	17
Abbildung 10: Bestand Infrastruktur Hafen Anklam.....	18
Abbildung 11: Hafenanlagen Hansestadt Anklam	19
Abbildung 12: Rahmenpläne Hansestadt Anklam	20
Abbildung 13: Hafen; Bestand I Hansestadt Anklam.....	20
Abbildung 14: Hafen; Bestand II Hansestadt Anklam.....	21
Abbildung 15: Hafen; Bestand III Hansestadt Anklam.....	21
Abbildung 16: Bevölkerungsentwicklung Universitäts- und Hansestadt Greifswald.....	22
Abbildung 17: Wirtschaftliche Entwicklung Universitäts- und Hansestadt Greifswald.....	23
Abbildung 18: Betriebe Universitäts- und Hansestadt Greifswald	24
Abbildung 19: Beherbergungsbetriebe Universitäts- und Hansestadt Greifswald.....	24
Abbildung 20: Auslastung Beherbergung Universitäts- und Hansestadt Greifswald.....	25
Abbildung 21: Radroutennetz um Universitäts- und Hansestadt Greifswald	26
Abbildung 22: Entfernungen Universitäts- und Hansestadt Greifswald	27
Abbildung 23: Hafenumschlag Seehafen Ladebow	28
Abbildung 24: Schiffe nach Güterarten Seehafen Ladebow.....	28
Abbildung 25: Ziel-/ Herkunftsländer Schiffe Seehafen Ladebow.....	29
Abbildung 26: Infrastruktur im Hafen Ladebow	30
Abbildung 27: Anlegemöglichkeiten im Hafen Ladebow.....	30
Abbildung 28: Rahmenpläne Universitäts- und Hansestadt Greifswald	31
Abbildung 29: Hafen Bestand I Universitäts- und Hansestadt Greifswald	32
Abbildung 30: Hafen Bestand II Universitäts- und Hansestadt Greifswald	33
Abbildung 31: Hafen Bestand III Universitäts- und Hansestadt Greifswald	33
Abbildung 32: Bevölkerungsentwicklung Gemeinde Brünzow.....	34
Abbildung 33: Wirtschaftsentwicklung Gemeinde Brünzow	35
Abbildung 34: Gewerbe im Hafen Vierow	35
Abbildung 35: Entfernungen Hafen Vierow	36
Abbildung 36: Umschlagentwicklung Hafen Vierow	37
Abbildung 37: Anzahl Schiffe nach Gütern Hafen Vierow.....	38
Abbildung 38: Umschlag nach Quell- u. Zielländern Hafen Vierow	38

Abbildung 39: Bestand Hafen Vierow	39
Abbildung 40: Rahmenpläne Gemeinde Brünzow	40
Abbildung 41: Karte der linearen Anlagen und natürlichen Bestände Gemeinde Brünzow....	41
Abbildung 42: Karte der relevanten Bebauung und flächigen Anlagen.....	42
Abbildung 43: Karte der offenen, unversiegelten Flächen.....	42
Abbildung 44: Bevölkerungsentwicklung Stadt Loitz.....	43
Abbildung 45: Wirtschaftsentwicklung Stadt Loitz.....	44
Abbildung 46: Gewerbebetriebe Stadt Loitz.....	44
Abbildung 47: Alter Bahnhof Loitz.....	46
Abbildung 48: Entfernungen Stadt Loitz	47
Abbildung 49: Hafen Loitz	47
Abbildung 50: Infrastruktur Hafen Loitz.....	48
Abbildung 51: Anzahl Anleger Hafen Loitz.....	48
Abbildung 52: Rahmenpläne Hafen Loitz.....	49
Abbildung 53: Rahmenpläne Hafen Loitz.....	49
Abbildung 54: Bevölkerungsentwicklung Stadt Jarmen.....	51
Abbildung 55: Wirtschaftsentwicklung Stadt Jarmen	52
Abbildung 56: Gewerbestruktur Stadt Jarmen	53
Abbildung 57: Entfernungen Stadt Jarmen	54
Abbildung 58: Umschlagsentwicklung Hafen Jarmen	55
Abbildung 59: Infrastruktur Hafen Jarmen	56
Abbildung 60: Anleger Hafen Jarmen	56
Abbildung 61: Rahmenpläne Hafen Jarmen	57
Abbildung 62: aktuelle Bestände Hafen Jarmen	58
Abbildung 63: Bevölkerungsentwicklung Stadt Gützkow.....	59
Abbildung 64: Wirtschaftsentwicklung Stadt Gützkow.....	60
Abbildung 65: Gewerbe der Stadt Gützkow	60
Abbildung 66: Entfernungen Stadt Gützkow	61
Abbildung 67: Infrastruktur Hafen Gützkow	62
Abbildung 68: Anleger Hafen Gützkow	62
Abbildung 69: Rahmenplan Stadt Gützkow	62
Abbildung 70: aktuelle Bestände Hafen-Gewerbeflächen Stadt Gützkow	63
Abbildung 71: Bevölkerungsentwicklung Gemeinde Kröslin	64
Abbildung 72: Wirtschaftsentwicklung Gemeinde Kröslin	65
Abbildung 73: Gewerbe in der Gemeinde Kröslin	66
Abbildung 74: Gästezahlen 2017-2020 in der Gemeinde Kröslin.....	67
Abbildung 75: Entfernungen Hafen Freest.....	68
Abbildung 76: Bestand Hafen Freest.....	69
Abbildung 77: Bestand Hafen Freest.....	69

Abbildung 78: relevante Rahmenpläne Gemeinde Kröslin.....	70
Abbildung 79: aktuelle Bestände Hafen Freest.....	71
Abbildung 80: Bevölkerungsentwicklung Stadt Demmin	73
Abbildung 81: Wirtschaftsentwicklung Stadt Demmin	73
Abbildung 82: Gewerbe der Stadt Demmin.....	74
Abbildung 83: Entwicklung Beherbergungsgewerbe Stadt Demmin.....	75
Abbildung 84: Entfernungen Stadt Demmin.....	76
Abbildung 85: Infrastruktur Hafen Demmin	77
Abbildung 86: Anleger Hafen Demmin.....	78
Abbildung 87: Rahmenplan Stadt Demmin	78
Abbildung 88: Bestandsstrukturen Hafen Demmin	79
Abbildung 89: Bestandsstrukturen Hafen Demmin-Meyenkrebs	79
Abbildung 90: Bevölkerungsentwicklung Gemeinde Stadt Lissan.....	80
Abbildung 91: Wirtschaftsentwicklung Gemeinde Lissan.....	81
Abbildung 92: Gewerbe in der Gemeinde Lissan.....	81
Abbildung 93: Entfernungen Hafen Lissan	83
Abbildung 94: Bestand Hafen Lissan.....	84
Abbildung 95: relevante Rahmenpläne Gemeinde Lissan	84
Abbildung 96: Aktuelle Bestände Hafen Lissan	85
Abbildung 97: Bevölkerungsentwicklung Wolgast.....	86
Abbildung 98. Wirtschaftliche Entwicklung Wolgast	87
Abbildung 99: Betriebe u. Unternehmen Wolgast	87
Abbildung 100: Entwicklung Beherbergung Wolgast.....	88
Abbildung 101: Entfernungstabelle Wolgast	90
Abbildung 102: Umschlagentwicklung Hafen Wolgast; Südhafen	91
Abbildung 103: Schiffe nach Güterarten 2021 Hafen Wolgast, Südhafen	91
Abbildung 104: Schiffe nach Ländern 2021 Wolgast, Südhafen.....	92
Abbildung 105: Bestand Infrastruktur Hafen Wolgast.....	92
Abbildung 106: Hafenanlagen Wolgast.....	93
Abbildung 107: Rahmenpläne Wolgast.....	94
Abbildung 108: aktuelle Bestände Stadthafen Wolgast.....	95
Abbildung 109: aktuelle Bestände Südhafen Wolgast.....	95
Abbildung 110: Bevölkerungsentwicklung Ueckermünde	96
Abbildung 111. Wirtschaftliche Entwicklung Ueckermünde	97
Abbildung 112: Betriebe u. Unternehmen Ueckermünde	98
Abbildung 113: Entwicklung Beherbergungsbetriebe nach Auslastung Ueckermünde	99
Abbildung 114: Entwicklung Beherbergungsbetriebe nach Ankünften Ueckermünde.....	99
Abbildung 115: Entfernungstabelle Ueckermünde	100
Abbildung 116: Umschlagsentwicklung Industriehafen Berndshof	101

Abbildung 117: Schiffe nach Güterart 2021 Industriehafen Berndshof	102
Abbildung 118: Bestand Infrastruktur Hafen Berndshof	102
Abbildung 119: Hafenanlagen Stadthafen Ueckermünde.....	103
Abbildung 120: Rahmenpläne Ueckermünde	104
Abbildung 121: Flächen- und Bausubstanzverfügbarkeit Industriehafen Berndshof.....	105
Abbildung 122: Bevölkerungsentwicklung Gemeinde Lubmin.....	106
Abbildung 123: Wirtschaftsentwicklung Gemeinde Lubmin.....	107
Abbildung 124: Gewerbe im Hafen Lubmin	107
Abbildung 125: Entfernungen Hafen Lubmin	109
Abbildung 126: Umschlagentwicklung Hafen Lubmin	110
Abbildung 127: Anzahl Schiffe nach Gütern Hafen Lubmin.....	110
Abbildung 128: Schiffe nach Quell- u. Zielländern Hafen Lubmin	111
Abbildung 129: Bestand Hafen Lubmin	112
Abbildung 130: Rahmenpläne Gemeinde Lubmin.....	113
Abbildung 131: aktuelle Bestände Hafen Lubmin	114
Abbildung 132: Übersichtskarte Anklam – Flächen nach konzeptioneller Nutzungsart.....	118
Abbildung 133: Übersichtskarte Hafen Ladebow – Flächen nach konzeptioneller Nutzungsart	120
Abbildung 134: Übersichtskarte Hafen Vierow – Flächen nach konzeptioneller Nutzungsart	125
Abbildung 135: Marketing für Jarmen I	129
Abbildung 136: Marketing für Jarmen II	129
Abbildung 137: Marketing für Jarmen III	130
Abbildung 138: Übersichtskarte – Flächen nach konzeptioneller Nutzungsart; Wolgast I ...	141
Abbildung 139: Übersichtskarte – Flächen nach konzeptioneller Nutzungsart; Wolgast II ..	142
Abbildung 140: Übersichtskarte – Flächen nach konzeptioneller Nutzungsart; Wolgast III .	142
Abbildung 141: Übersichtskarte – Flächen nach konzeptioneller Nutzungsart; Lassan.....	146
Abbildung 142: Übersichtskarte – Flächen nach konzeptioneller Nutzungsart; Hafen Freest	148
Abbildung 143: Schubleichter (Quelle: AMS Blog Antwerp Management School).....	155
Abbildung 144: mögliche Beladung Schubleichter I (Quelle: www.watertruckplus.er/photos)	155
Abbildung 145: mögliche Beladung Schubleichter II (Quelle: www.watertruckplus.er/photos)	156
Abbildung 146: Schubleichter auf Wasserstraße (Quelle: AMS Blog Antwerp Management School).....	156
Abbildung 147: Beispiel Schubleichter (Deutschlandfunk Archiv „Flache Frachter – Neue Transportkonzepte...“).....	157
Abbildung 148: Brücke (Quelle: Anklam Foto: brueckenweb.de)	158
Abbildung 149: Kaikante Hafen Meyenkrebs (Quelle:Schlotmann).....	159
Abbildung 150: Kaikante Hafen Jarmen (Quelle:Schlotmann)	160

Abbildung 151: Hafen mit Schrottverladung (Quelle:Schlotmann)	160
Abbildung 152: Gegenüberstellung Schiffsgrößen	168
Abbildung 153: Fahrradfähren-Verbund I.....	169
Abbildung 154: Fahrradfähren-Verbund II.....	169
Abbildung 155: Fahrradfähren-Verbund III.....	170
Abbildung 156: Fahrradfähren-Verbund IV	170