

# Raumverträgliche Entwicklung der Sportboothäfen in der Planungsregion Vorpommern

## Schlussbericht



Das Standortkonzept wurde durch die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern und den Regionalen Planungsverband Vorpommern finanziert.

Herausgeber:

Regionaler Planungsverband Vorpommern

Geschäftsstelle

c/o Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern

Dezernat Regionalplanung

Am Gorzberg, Haus 8

17489 Greifswald

Bearbeiter:

PLANCO Consulting GmbH

Mecklenburgstraße 75

19053 Schwerin



Januar 2017

<b>INHALT</b>	<b>Seite</b>
<b>1. EINLEITUNG</b>	<b>9</b>
<b>2. LIEGEPLATZENTWICKLUNG ZWISCHEN 2004 UND 2015</b>	<b>11</b>
<b>3. TYPISIERUNG UND ANFORDERUNGEN VON/AN WASSERSPORTANLAGEN</b>	<b>12</b>
<b>3.1 Typisierung</b>	<b>12</b>
3.1.1 Nutzergruppe	13
3.1.2 Bootstyp	13
3.1.3 Reviertyp	14
3.1.4 Vorrangige Hafennutzung	15
3.1.5 Bauliche Form der Anlagen	16
3.1.6 Wassertiefe	17
<b>3.2 Anforderungsprofile</b>	<b>17</b>
3.2.1 Netzbezogene Anforderungen	18
3.2.2 Standortbezogene Anforderungen	18
3.2.3 Ausstattungsbezogene Anforderungen	20
<b>3.3 Klassifizierung</b>	<b>24</b>
<b>4. BEDARFSANALYSE</b>	<b>26</b>
<b>4.1 Vorbemerkung</b>	<b>26</b>
<b>4.2 Dauerlieger</b>	<b>27</b>
4.2.1 Grundlagen der Prognose: Allgemeine Trends des Wassersports	27
4.2.2 Auswirkungen des demografischen Wandels	31
4.2.3 Überprüfung der Dauerlieger-Bedarfsschätzung 2005-2015	35
4.2.4 Nachfrageentwicklung bis 2030	35
<b>4.3 Gastlieger</b>	<b>39</b>
4.3.1 Bootsübernachtungen und –ströme	39
<b>4.4 Liegeplatzbedarf bis 2030 für Gastlieger</b>	<b>42</b>
<b>5. DIE ÖKONOMISCHE BEDEUTUNG DES WASSERSPORTTOURISMUS</b>	<b>44</b>
<b>5.1 Direkte Wirkungen</b>	<b>45</b>
5.1.1 Einnahmen und Ausgaben	45
5.1.2 Beschäftigungseffekte von Sportboothäfen	48
<b>5.2 Indirekte Wirkungen</b>	<b>51</b>
<b>5.3 Erhöhung der Attraktivität der Ostseeküste für den gesamten Tourismus aufgrund der Weiterentwicklung des Segelsports</b>	<b>52</b>
<b>5.4 Steigerung der Attraktivität des Standorts "Ostseeküste" für Industrie und Gewerbe</b>	<b>52</b>
<b>5.5 Erhöhung der Attraktivität des Wohnstandorts "Ostseeküste"</b>	<b>52</b>
<b>5.6 Schlussfolgerungen</b>	<b>53</b>

<b>6. BESTAND AN SPORTBOOTHÄFEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET</b>	<b>54</b>
<b>6.1 Bestehendes Hafennetz im Untersuchungsgebiet</b>	<b>56</b>
6.1.1 Überblick	56
6.1.2 Basis- und Etappenhäfen im Hafennetz	62
<b>6.2 Revier II: Fischland-Darß-Zingst</b>	<b>69</b>
6.2.1 Überblick	69
6.2.2 Netzbezogene Bewertung	73
6.2.3 Standortbezogene Bewertung	73
6.2.4 Ausstattungsbezogene Bewertung	82
6.2.5 Schlussfolgerungen: Vorteile und Defizite	84
<b>6.3 Revier III: Nördliches und östliches Rügen - Hiddensee - nördlicher Strelasund</b>	<b>85</b>
6.3.1 Überblick	85
6.3.2 Netzbezogene Bewertung	90
6.3.3 Standortbezogene Bewertung	91
6.3.4 Ausstattungsbezogene Bewertung	99
6.3.5 Schlussfolgerungen: Vorteile und Defizite	102
<b>6.4 Revier IV: Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund</b>	<b>103</b>
6.4.1 Überblick	103
6.4.2 Netzbezogene Bewertung	107
6.4.3 Standortbezogene Bewertung	108
6.4.4 Ausstattungsbezogene Bewertung	115
6.4.5 Schlussfolgerungen: Vorteile und Defizite	117
<b>6.5 Revier V: Achterwasser-Peenestrom</b>	<b>118</b>
6.5.1 Übersicht	118
6.5.2 Netzbezogene Bewertung	122
6.5.3 Standortbezogene Bewertung	122
6.5.4 Ausstattungsbezogene Bewertung	129
6.5.5 Schlussfolgerungen: Vorteile und Defizite	130
<b>6.6 Revier VI: Stettiner Haff</b>	<b>132</b>
6.6.1 Übersicht	132
6.6.2 Netzbezogene Bewertung	136
6.6.3 Standortbezogene Bewertung	136
6.6.4 Ausstattungsbezogene Bewertung	142
6.6.5 Schlussfolgerungen: Vorteile und Defizite	143
<b>7. PLANUNGSKONZEPTION</b>	<b>145</b>
<b>7.1 Zusammenfassung</b>	<b>145</b>
7.1.1 Grundsätze	145
7.1.2 Wirkräume der Sportboote im Küstenbereich der Reviere II - VI	151
7.1.3 Standortempfehlungen aus netzbezogener Sicht	155
7.1.4 Empfohlene Planungen und Standorte im Überblick	156
<b>7.2 Revier II: Fischland-Darß-Zingst</b>	<b>161</b>
7.2.1 Übersicht vorhandener Planungen	161
7.2.2 Etappenhäfen (Darßer Ort)	162
7.2.3 Netzergänzende Häfen C	163
7.2.4 Zusammenfassung und Planungskonzeption	165
<b>7.3 Revier III: Hiddensee-nördliches und östliches Rügen-nördlicher Strelasund</b>	<b>169</b>
7.3.1 Übersicht vorhandener Planungen	169
7.3.2 Außenküstenbereich von Libben bis Prorer Wiek / Halbinsel Mönchgut: Etappen- / Basishäfen (A / B)	170
7.3.3 Nördlicher Strelasund zwischen Stralsund und Wieker Bodden: Etappen- und Basishäfen (A/B)	172
7.3.4 Zusammenfassung und Planungskonzeption	174

<b>7.4 Revier IV: Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund</b>	<b>177</b>
7.4.1 Übersicht vorhandener Planungen	177
7.4.2 Planungen in der Umsetzung	178
7.4.3 Übersicht realisierter Planungen	180
7.4.4 Zusammenfassung und Planungskonzeption	184
<b>7.5 Revier V: Achterwasser-Peenestrom</b>	<b>187</b>
7.5.1 Übersicht vorhandener Planungen	187
7.5.2 Planungen in der Umsetzung	192
7.5.3 Übersicht realisierter Planungen	193
7.5.4 Zusammenfassung und Planungskonzeption	195
<b>7.6 Revier VI: Stettiner Haff</b>	<b>199</b>
7.6.1 Übersicht vorhandener Planungen	199
7.6.2 Planungen in der Umsetzung	200
7.6.3 Übersicht realisierter Planungen	202
7.6.4 Zusammenfassung und Planungskonzeption	204
<b>8. EXKURS: SCHWIMMENDE FERIEHÄUSER</b>	<b>207</b>
8.1 Anforderungen an schwimmende Häuser	207
8.2 Schwimmende Ferienhäuser in Mecklenburg-Vorpommern	208
8.3 Schlussfolgerungen zu schwimmenden Ferienhäusern	209
<b>9. EXKURS: WASSERWANDERN AUF DER PEENE UND UECKER</b>	<b>210</b>
9.1 Die Peene und das Peenetal	210
9.2 Die Uecker	213
<b>10. EXKURS: WECHSELWIRKUNGEN ZU NACHBARREVIEREN IN POLEN</b>	<b>214</b>
10.1 Revier I: Die polnische Ostseeküste	214
10.2 Revier II: Großes Haff	218
10.3 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	222
<b>QUELLENVERZEICHNIS</b>	<b>224</b>

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bestandsentwicklung Liegeplätze zwischen 2004 und 2016 .....	11
Tabelle 2:	Klassifizierungsmerkmale von Bootshäfen .....	12
Tabelle 3:	Anforderungskriterien für die Bewertung von Hafenanlagen .....	17
Tabelle 4:	Kriteriengruppe Erreichbarkeit.....	19
Tabelle 5:	Kriteriengruppe Schutzfunktion (Sicherheit).....	19
Tabelle 6:	Kriteriengruppe Ver- und Entsorgungseinrichtungen .....	22
Tabelle 7:	Kriteriengruppe für technische Dienstleistungen .....	23
Tabelle 8:	Kriteriengruppe andere Dienstleistungen .....	24
Tabelle 9:	Klassifizierung der Wassersportanlagen .....	25
Tabelle 10:	Bootsbestand der DSV Mitglieder in Deutschland 2005-2015 .....	27
Tabelle 11:	Mitgliederentwicklung des DSV 2005-2015 nach Bundesländern .....	28
Tabelle 12:	Boote von DSV-Mitgliedern pro 1000 Einwohner 2005 und 2015 .....	29
Tabelle 13:	Jährliche Sportbootführerscheinprüfungen in Deutschland .....	29
Tabelle 14:	Bestand, Produktion und Außenhandel von Segelbooten nach Bootsgrößenklassen 2009 und 2013 .....	30
Tabelle 15:	Bevölkerung nach Bundesländern und Altersklassen 2011 und Prognose 2030 in 1.000.....	31
Tabelle 16:	Veränderung der Bevölkerung nach Bundesländern und Altersklassen 2011- 2030 in 1.000.....	32
Tabelle 17:	Bootsbestand in Deutschland 2016 und 2030 unter Berücksichtigung von altersbedingten Zu- und Abgängen .....	33
Tabelle 18:	Anzahl und Nutzung der Liegeplätze in Mecklenburg-Vorpommern (Revier II - VI) 2016 .....	36
Tabelle 19:	Bedarf an Dauerliegeplätzen im Untersuchungsgebiet nach Revieren 2030 .....	38
Tabelle 20:	Auslastung der Häfen in Dänemark, Schleswig-Holstein und Mecklenburg- Vorpommern mit Gastliegern in 2015.....	40
Tabelle 21:	Kapazitäten und Bootsübernachtungen von Gastliegern in dänischen Ostseehäfen 2009 und 2015 nach Nationalität .....	42
Tabelle 22:	Bedarf an Gastliegeplätzen in Mecklenburg-Vorpommern nach Revieren bis 2030 .....	43
Tabelle 23:	Anzahl der Wassersportanlagen nach Hafenkategorie .....	56
Tabelle 24:	Anzahl der Sportboothäfen (kategorisiert) in den Küstenrevieren II - VI.....	58
Tabelle 25:	Verteilung der Liegeplatzkapazitäten der Sportboothäfen (kategorisiert) auf die Segelreviere II - VI an der Küste Mecklenburg-Vorpommerns.....	59
Tabelle 26:	Verteilung der Liegeplatzkapazitäten auf die einzelnen Nutzergruppen in den Revieren II - VI .....	60
Tabelle 27:	Verteilung der Liegeplatzkapazitäten auf die Hafenkategorien .....	61
Tabelle 28:	Etappenhäfen in Mecklenburg-Vorpommern.....	62
Tabelle 29:	Netzlücken im Hafennetz an der Küste M-V (Revier II-VI).....	64
Tabelle 30:	Basishäfen in Mecklenburg-Vorpommern (Revier II-VI) .....	66
Tabelle 31:	Sportboothäfen (kategorisiert) nach Nutzergruppen und Kapazität .....	70
Tabelle 32:	Seeseitige Entfernungen zwischen ausgewählten Häfen im Revier .....	73
Tabelle 33:	Landseitige Erreichbarkeit des Reviers .....	74
Tabelle 34:	Seeseitige Erreichbarkeit des Reviers .....	77
Tabelle 35:	Sicherheit / Schutzfunktion im Revier .....	79
Tabelle 36:	Betroffene Schutzgebiete im Revier .....	81
Tabelle 37:	Versorgungs- und Dienstleistungsangebot im Revier .....	83
Tabelle 38:	Sportboothäfen (kategorisiert) nach Nutzergruppen und Kapazität .....	87
Tabelle 39:	Seeseitige Entfernungen zwischen ausgewählten Häfen im Revier .....	90
Tabelle 40:	Landseitige Erreichbarkeit des Reviers .....	92
Tabelle 41:	Seeseitige Erreichbarkeit des Reviers .....	94
Tabelle 42:	Sicherheit / Schutzfunktion im Revier .....	96
Tabelle 43:	Betroffene Schutzgebiete im Revier .....	98
Tabelle 44:	Versorgungs- und Dienstleistungsangebot der Häfen im Revier .....	101
Tabelle 45:	Sportboothäfen (kategorisiert) nach Nutzergruppen und Kapazität .....	104
Tabelle 46:	Seeseitige Entfernungen zwischen ausgewählten Häfen im Revier .....	107
Tabelle 47:	Landseitige Erreichbarkeit des Reviers .....	109

<b>Tabelle 48:</b>	<b>Seeseitige Erreichbarkeit des Reviers .....</b>	<b>110</b>
<b>Tabelle 49:</b>	<b>Schutzfunktion / Sicherheit im Revier .....</b>	<b>112</b>
<b>Tabelle 50:</b>	<b>Betroffene Schutzgebiete im Revier .....</b>	<b>114</b>
<b>Tabelle 51:</b>	<b>Versorgungs- und Dienstleistungsangebot im Revier Greifswalder Bodden- südlicher Strelasund .....</b>	<b>116</b>
<b>Tabelle 52:</b>	<b>Sportboothäfen (kategorisiert) nach Nutzergruppen und Kapazität .....</b>	<b>119</b>
<b>Tabelle 53:</b>	<b>Seeseitige Entfernungen zwischen ausgewählten Häfen im Revier .....</b>	<b>122</b>
<b>Tabelle 54:</b>	<b>Landseitige Erreichbarkeit des Reviers .....</b>	<b>123</b>
<b>Tabelle 55:</b>	<b>Seeseitige Erreichbarkeit des Reviers .....</b>	<b>124</b>
<b>Tabelle 56:</b>	<b>Schutzfunktion / Sicherheit im Revier .....</b>	<b>126</b>
<b>Tabelle 57:</b>	<b>Betroffene Schutzgebiete im Revier Achterwasser-Peenestrom .....</b>	<b>127</b>
<b>Tabelle 58:</b>	<b>Versorgungs- und Dienstleistungsangebot im Revier .....</b>	<b>129</b>
<b>Tabelle 59:</b>	<b>Sportboothäfen (kategorisiert) nach Nutzergruppen und Kapazität .....</b>	<b>133</b>
<b>Tabelle 60:</b>	<b>Seeseitige Entfernungen zwischen ausgewählten Häfen im Revier .....</b>	<b>136</b>
<b>Tabelle 61:</b>	<b>Landseitige Erreichbarkeit des Reviers .....</b>	<b>137</b>
<b>Tabelle 62:</b>	<b>Seeseitige Erreichbarkeit des Reviers .....</b>	<b>138</b>
<b>Tabelle 63:</b>	<b>Schutzfunktion / Sicherheit im Revier .....</b>	<b>140</b>
<b>Tabelle 64:</b>	<b>Betroffene Schutzgebiete im Revier .....</b>	<b>141</b>
<b>Tabelle 65:</b>	<b>Versorgungs- und Dienstleistungsangebot im Revier .....</b>	<b>142</b>
<b>Tabelle 66:</b>	<b>Nautische Kriterien für die Beurteilung von Hafenanlagen .....</b>	<b>148</b>
<b>Tabelle 67:</b>	<b>Raumordnerische Kriterien für die Beurteilung von Hafenanlagen .....</b>	<b>149</b>
<b>Tabelle 68:</b>	<b>Naturschutzfachliche Kriterien für die Beurteilung von Hafenanlagen .....</b>	<b>149</b>
<b>Tabelle 69:</b>	<b>Ökonomische Kriterien für die Beurteilung von Hafenanlagen .....</b>	<b>150</b>
<b>Tabelle 70:</b>	<b>Regionen für Etappenhäfen zur Netzlückenschließung .....</b>	<b>156</b>
<b>Tabelle 71:</b>	<b>Empfohlene Häfen / Standorte für eine Netzlückenschließung .....</b>	<b>157</b>
<b>Tabelle 72:</b>	<b>Erweiterungen / Neubau von Etappen- und Basishäfen ohne seeseitigen Lückenschluss .....</b>	<b>158</b>
<b>Tabelle 73:</b>	<b>Empfehlungen für Erweiterungen / Neubau von netzergänzenden Häfen für tiefere Bootstypen .....</b>	<b>159</b>
<b>Tabelle 74:</b>	<b>Planungskonzeption in den Revieren Mecklenburg-Vorpommerns.....</b>	<b>159</b>
<b>Tabelle 75:</b>	<b>Planungskonzeption nach Hafentypen .....</b>	<b>160</b>
<b>Tabelle 76:</b>	<b>Übersicht zu laufenden Planungen im Revier Fischland-Darß-Zingst (Stand April 2016).....</b>	<b>161</b>
<b>Tabelle 77:</b>	<b>Empfehlungen für Aus- und Neubauplanungen an Sportboothäfen nach ihrer Priorität .....</b>	<b>166</b>
<b>Tabelle 78:</b>	<b>Planungskonzeption für Wassersportanlagen im Revier Fischland-Darß- Zingst .....</b>	<b>167</b>
<b>Tabelle 79:</b>	<b>Übersicht zu laufenden Planungen im Revier nördliches und östliches Rügen (Stand April 2016).....</b>	<b>170</b>
<b>Tabelle 80:</b>	<b>Empfehlungen für Aus- und Neubauplanungen an Sportboothäfen nach ihrer Priorität .....</b>	<b>174</b>
<b>Tabelle 81:</b>	<b>Planungskonzeption für Wassersportanlagen im Revier nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund .....</b>	<b>175</b>
<b>Tabelle 82:</b>	<b>Übersicht zu laufenden Planungen im Revier Greifswalder Bodden – Südlicher Strelasund (Stand August 2016).....</b>	<b>177</b>
<b>Tabelle 83:</b>	<b>Übersicht Planungen in der Umsetzung im Revier Greifswalder Bodden – Südlicher Strelasund (Stand August 2016).....</b>	<b>178</b>
<b>Tabelle 84:</b>	<b>Übersicht bereits realisierter Planungen im Revier Greifswalder Bodden- Südlicher Strelasund .....</b>	<b>181</b>
<b>Tabelle 85:</b>	<b>Empfehlungen für Aus- und Neubauplanungen an Sportboothäfen nach ihrer Priorität .....</b>	<b>184</b>
<b>Tabelle 86:</b>	<b>Planungskonzeption für Wassersportanlagen im Revier Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund .....</b>	<b>185</b>
<b>Tabelle 87:</b>	<b>Übersicht zu laufenden Planungen im Revier Achterwasser-Peenestrom (Stand August 2016) .....</b>	<b>188</b>
<b>Tabelle 88:</b>	<b>Übersicht Planungen in der Umsetzung im Revier Achterwasser-Peenestrom (Stand August 2016) .....</b>	<b>192</b>
<b>Tabelle 89:</b>	<b>Übersicht bereits realisierter Planungen im Revier Achterwasser- Peenestrom .....</b>	<b>194</b>

<b>Tabelle 90: Empfehlungen für Aus- und Neubauplanungen an Sportboothäfen nach ihrer Priorität .....</b>	<b>196</b>
<b>Tabelle 91: Planungskonzeption für Wassersportanlagen im Revier Achterwasser- Peenestrom .....</b>	<b>197</b>
<b>Tabelle 92: Übersicht zu laufenden Planungen im Revier Stettiner Haff (Stand August 2016) .....</b>	<b>199</b>
<b>Tabelle 93: Übersicht Planungen in der Umsetzung im Revier Stettiner Haff (Stand August 2016) .....</b>	<b>201</b>
<b>Tabelle 94: Übersicht bereits realisierter Planungen im Revier Stettiner Haff .....</b>	<b>202</b>
<b>Tabelle 95: Empfehlungen für Aus- und Neubauplanungen an Sportboothäfen nach ihrer Priorität .....</b>	<b>204</b>
<b>Tabelle 96: Planungskonzeption für Wassersportanlagen im Revier Stettiner Haff .....</b>	<b>205</b>
<b>Tabelle 97: Anzahl schwimmende Häuser je Standort .....</b>	<b>208</b>
<b>Tabelle 98: Sportboothäfen (kategorisiert) nach Nutzergruppen und Kapazität .....</b>	<b>210</b>
<b>Tabelle 99: Sportboothäfen (kategorisiert) nach Nutzergruppen und Kapazität .....</b>	<b>213</b>
<b>Tabelle 100: Sportboothäfen (kategorisiert) nach Nutzergruppen und Kapazität .....</b>	<b>215</b>
<b>Tabelle 101: Sportboothäfen (kategorisiert) nach Nutzergruppen und Kapazität .....</b>	<b>219</b>



## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Übersicht Standorte DGzRS .....	16
Abbildung 2:	Altersverteilung der Segler auf Segelyachten in Deutschland 2016 und 2030 .....	32
Abbildung 3:	Untersuchungsgebiet .....	55
Abbildung 4:	Räumliche Verteilung der Sportboothäfen nach ihrer Kategorisierung .....	57
Abbildung 5:	Etappenhäfen im Untersuchungsgebiet .....	65
Abbildung 6:	Übersicht über die Basishäfen in Mecklenburg-Vorpommern (Reviere II-VI) .....	67
Abbildung 7:	Übersicht über die Erreichbarkeit der Basishäfen (Reviere II-VI) .....	68
Abbildung 8:	Vorhandene Wassersportanlagen im Revier Fischland-Darß-Zingst nach Klassifizierung und Anzahl der Liegeplätze .....	71
Abbildung 9:	Nutzerspezifische Anteile der Liegeplätze in den Sportboothäfen-Revier Fischland-Darß-Zingst.....	72
Abbildung 10:	Offizielle Befahrensbeschränkungen im Revier Fischland-Darß-Zingst.....	76
Abbildung 11:	Vorhandene Wassersportanlagen im Revier nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund nach Klassifizierung und Anzahl der Liegeplätze.....	88
Abbildung 12:	Nutzerspezifische Anteile der Liegeplätze in den Sportboothäfen - nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund .....	89
Abbildung 13:	Offizielle Befahrensbeschränkungen im Revier nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund .....	93
Abbildung 14:	Vorhandene Wassersportanlagen im Revier Greifswalder Bodden-südlicher Strelasund .....	105
Abbildung 15:	Nutzerspezifische Anteile der Liegeplätze in den Sportboothäfen Greifswalder Bodden-südlicher Strelasund.....	106
Abbildung 16:	Vorhandene Wassersportanlagen im Revier Achterwasser-Peenestrom.....	120
Abbildung 17:	Nutzerspezifische Anteile der Liegeplätze in den Sportboothäfen Achterwasser-Peenestrom .....	121
Abbildung 18:	Vorhandene Wassersportanlagen im Revier Stettiner Haff.....	134
Abbildung 19:	Nutzerspezifische Anteile der Liegeplätze in den Sportboothäfen - Stettiner Haff .....	135
Abbildung 20:	Wirkräume der Reviere II - VI .....	152
Abbildung 21:	Planungskonzeption für Sportboothäfen im Revier Fischland-Darß-Zingst .....	168
Abbildung 22:	Planungskonzeption für Sportboothäfen im Revier nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund .....	176
Abbildung 23:	Planungskonzeption für Sportboothäfen im Revier Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund .....	186
Abbildung 24:	Planungskonzeption für Sportboothäfen im Revier Achterwasser-Peenestrom .....	198
Abbildung 25:	Planungskonzeption für Sportboothäfen im Revier Stettiner Haff .....	206
Abbildung 26:	Vorhandene Wassersportanlagen der Peene .....	211
Abbildung 27:	Vorhandene Wassersportanlagen im Revier polnische Ostseeküste .....	216
Abbildung 28:	Vorhandene Wassersportanlagen im Revier Großes Haff.....	220

**Abkürzungsverzeichnis**

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil Club
BVWW	Bundesverband Wassersportwirtschaft
DGzRS	Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
DSV	Deutscher Segler Verband
FFH	Flora, Fauna, Habitat
GFK	Glasfaserverstärkter Kunststoff
IMCI	International Marine Certification Institute
k.A	Keine Angabe
km	Kilometer
km <sup>2</sup>	Quadratkilometer
LP	Liegeplatz
m <sup>2</sup>	Quadratmeter
ROV	Raumordnungsverfahren
SAR	Search and Rescue ( Suche und Rettung)
sm	Seemeile
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
WSA	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt
WWF	World Wide Fund For Nature
WWRP	Wasserwanderrastplatz

## 1. Einleitung

Die Entwicklung des Wassersports in Mecklenburg-Vorpommern seit den 90er Jahren ist eine Erfolgsgeschichte. Die Infrastruktur ist stetig verbessert worden und hat heute einen guten Standard mit nur noch wenigen Lücken. Die Zahl der Wassersportler in Mecklenburg-Vorpommern ist kontinuierlich gestiegen. Insbesondere ist es seit der Wende gelungen, den Nachbarrevieren Schleswig-Holstein und Dänemark in großem Umfang Wassersportler abzuwerben. Das „neue“ Revier mecklenburgische-vorpommersche Ostseeküste ist mittlerweile etabliert. Betrachtet werden in dieser Untersuchung die Reviere II (Fischland-Darß-Zingst), III (Nördliches- und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund), IV (Greifswalder Bodden-südlicher Strelasund), V (Achterwasser-Peenestrom) und VI (Stettiner Haff-Kleines Haff). Das Revier I (Wismarbucht-Rostock-Warnemünde) ist von der Untersuchung ausgenommen.

Ein Grund für den Erfolg ist eine von Beginn an strategische Planung auf der einen Seite und ein gezieltes Marketing im In- und Ausland auf der anderen Seite.

Als Planungsgrundlage dienten stets die sogenannten Standortkonzepte, in denen auf Basis von Entwicklungsprognosen Empfehlungen für den Ausbau der Infrastruktur gegeben wurden. Das erste Standortkonzept wurde 1995 erarbeitet und zehn Jahre lang erfolgreich als Grundlage für die Planung von Sportbootanlagen eingesetzt. In 2004 wurde es neu aufgelegt und diente bis heute als Planungsgrundlage.

Seit 2004 hat sich die Situation an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns jedoch merklich verändert, was eine Neuauflage des Konzeptes erforderlich gemacht hat.

Die Zahl der Liegeplätze an der Küste hat sich seit 2004 noch einmal erhöht. Heute gibt es für Gast- und Dauerlieger etwa 13.250 Liegeplätze in den 5 Revieren (gegenüber 11.597 in 2004).

Die Nachfragesituation hat sich seit 2004 verändert. Das Wachstum verlief allerdings langsamer, als vor 10 Jahren erwartet wurde. Hierbei spielt auch die nach wie vor unbefriedigende Situation am Darßer Ort eine wichtige Rolle. Durch den Wegfall großer Liegeplatzkapazitäten beim Nothafen Darßer Ort und die ständigen Unsicherheiten der Befahrbarkeit der Zufahrt, ist der östliche vom westlichen Teil Mecklenburg-Vorpommerns quasi abgeschnitten. Die Verschlechterung der Situation am Darßer Ort zeigt die Notwendigkeit einer aktualisierten Planungsgrundlage, die den heutigen Bestand, die bekannten Planungen und aktualisierte Erkenntnisse über die Nachfrageentwicklung berücksichtigt.

Viele geplante Projekte sehen sich mit großen Widerständen konfrontiert. Angesichts der hohen Investitionskosten muss die öffentliche Förderung auf wichtige Standorte konzentriert werden. Eine solche Schwerpunktbildung muss sich daran orientieren, welchen Beitrag die Angebotsverbesserung zur Attraktivitätssteigerung der gesamten Region leisten kann.

Der ökonomische Nutzen für die Region hängt davon ab, wie viele zusätzliche Bootsurlauber durch die Angebotsverbesserung nach Mecklenburg-Vorpommern kommen und welche zusätzliche Wertschöpfung sie ermöglichen.

Die Aktualisierung des Bestandes und die Darstellung aktueller Planungsvorhaben sind Inhalt des ersten Berichtsabschnittes. Die Aufkommensprognose und Bewertung der Standorte schließt sich an.

Die Aktualisierung des Bestandes bezieht weiterhin Vereinshäfen mit ein, so dass ein vollständiger Überblick über die Wassersportanlagen an der Küste Mecklenburg-Vorpommerns vorliegt.

Die Bestandsaufnahme orientiert sich methodisch an dem vorhandenen Standortkonzept. Insbesondere wurden die Typisierung und die Beschreibung der nutzerspezifischen Anforderungen an Wassersportanlagen bei nur kleineren Veränderungen übernommen.

## 2. Liegeplatzentwicklung zwischen 2004 und 2015

Im letzten Standortkonzept des Landes Mecklenburg-Vorpommern für Wassersportanlagen an der Ostseeküste wurde die Nachfrage nach Liegeplätzen bis zum Jahr 2015 geschätzt. Ausgehend von einem damaligen Bestand von 9.748 Liegeplätzen wurden für die Reviere II, III, IV, V und VI bis 2015 ein Liegeplatzbestand von 14.499 Liegeplätzen empfohlen.

Tatsächlich ist der Bestand in 2016 bei 11.308 Liegeplätzen, was einem Zuwachs von +1.560 Liegeplätzen entspricht.

Die Dynamik im Bereich der Dauerlieger wurde im Wesentlichen richtig eingeschätzt, bei den Gastliegern wurde sie hingegen leicht überschätzt. Im Revier Stettiner Haff hat es sogar einen Rückgang der Gastliegeplätze gegeben. Das liegt allerdings nicht daran, dass die Liegeplätze tatsächlich weniger geworden sind, sondern daran, dass die Liegeplätze in der größten Marina des Reviers (Ueckermünde Lagunenstadt) von Gastliegern, aufgrund geänderter Bedürfnisse, zu Dauerliegern umgewandelt wurden.

In den anderen Revieren kann die deutliche Differenz unter anderem dadurch erklärt werden, dass in der Prognose von 2004 Großprojektplanungen wie z.B. Pütznitz, Dranske, Schwedenschanze, Heringsdorf oder Greifswald Ladebow mit berücksichtigt wurden. Da von den genannten Projekten jedoch bislang keines realisiert werden konnte, ist die tatsächliche Liegeplatzzahl nicht so stark wie erwartet gestiegen.

Insgesamt wurde die Entwicklung der genannten Reviere aber relativ gut eingeschätzt.

**Tabelle 1: Bestandsentwicklung Liegeplätze zwischen 2004 und 2016**

	Bestand 2004			Planungskonzeption aus 2004 für 2015			Bestand 2016		
	Gastlieger	Dauerlieger	Summe	Gastlieger	Dauerlieger	Summe	Gastlieger	Dauerlieger	Summe
Fischland-Darß-Zingst (östlich der Meiningenbrücke)	100	287	<b>387</b>	100	287	<b>387</b>	65	285	<b>350</b>
Nördliches- und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund	956	1.830	<b>2.786</b>	2.623	2.508	<b>5.131</b>	1.044	2.294	<b>3.338</b>
Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund	737	2.223	<b>2.960</b>	1.232	3.002	<b>4.234</b>	857	2.735	<b>3.592</b>
Achterwasser-Peenestrom	908	1.357	<b>2.265</b>	1.190	1.802	<b>2.992</b>	926	1.544	<b>2.470</b>
Stettiner Haff	598	752	<b>1.350</b>	778	977	<b>1.755</b>	410	1.148	<b>1.558</b>
Summe	<b>3.299</b>	<b>6.449</b>	<b>9.748</b>	<b>5.923</b>	<b>8.576</b>	<b>14.499</b>	<b>3.302</b>	<b>8.006</b>	<b>11.308</b>

Quelle: PLANCO: Eigene Zusammenstellung

### 3. Typisierung und Anforderungen von/an Wassersportanlagen

#### 3.1 Typisierung

Wie auch schon im Standortkonzept aus dem Jahr 2004 ist der erste Schritt im Rahmen der Bestandsaufnahme von Sportboothäfen an der Küste Mecklenburg-Vorpommerns die Klassifizierung von touristisch genutzten Wassersportanlagen. Die Methodik der vorangegangenen Konzepte wurde im Wesentlichen übernommen, es wurden lediglich kleinere Anpassungen hinsichtlich der sich verändernden Bedürfnisse der Wassersportler vorgenommen. Z.B. statt Telefon – freies WLAN u.a.

Eine solche Typisierung kann auf der Basis verschiedener Kriterien vorgenommen werden. Unterscheiden lassen sich unter anderem folgende vielfach in unmittelbarem Zusammenhang stehende Faktoren.

**Tabelle 2: Klassifizierungsmerkmale von Bootshäfen**

Vorrangige Nutzergruppe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vereine und Sportgemeinschaften (Segel- und Angelclubs)</li> <li>• Lokale / regionale und überregionale Dauerlieger</li> <li>• Gastlieger</li> </ul>
Vorrangiger Bootstyp	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kleine Motorboote und Angelkähne</li> <li>• Große Motorboote</li> <li>• Jollen</li> <li>• Kielschwerter &amp; Kielboote (Kajütbootsegler)</li> <li>• Kielyachten</li> </ul>
Lage im Revier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Offenes Seerevier (Hafen an der Außenküste)</li> <li>• Binnenküste</li> </ul>
Vorrangige Funktion des Hafens	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reiner Sportboothafen (Vereinshafen, Wasserwanderrastplatz, Marina - Basishafen für überregionale Dauerlieger)</li> <li>• Häfen für Berufsschifffahrt</li> <li>• Nothafen</li> </ul>
Bauliche Form	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bojenfelder und Dalben (kein fester Landzugang)</li> <li>• Kaianlagen für längsseitiges Anlegen mit Bug oder /Heckanker</li> <li>• Steganlagen</li> </ul>
Wassertiefe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abhängig vom Bootstyp – eine seegängige Yacht benötigt mindestens 1,80 m</li> </ul>

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

Im Folgenden werden die Klassifizierungsmerkmale näher erläutert. In diesem Zuge sollen Abgrenzungsmerkmale für die Hafenkilassifizierung des Sportboothafenkonzeptes Küste Mecklenburg-Vorpommern ermittelt werden.

### 3.1.1 Nutzergruppe

Zentrale Bedeutung für das Anforderungsprofil eines Hafens haben die Belange der Wassersportler. Daher wird das Kriterium der Nutzergruppe für die spätere Hafenkilassifizierung in den Vordergrund gestellt.

Folgende Nutzergruppen können unterschieden werden:

- überregionale Dauerlieger (Bootseigentümer, die ihr Boot ständig an einem festen Platz liegen haben und aus Regionen außerhalb Mecklenburg-Vorpommerns anreisen),
- regionale / lokale Dauerlieger (Bootseigentümer, die in der Region ansässig sind, jedoch ebenso über einen nicht vereinsgebundenen festen Bootslliegeplatz verfügen),
- regionale / lokale Dauerlieger, die ihr Boot in einem Verein liegen haben (Angelclubs, Segelclubs, Motorbootvereine, weitere Interessengemeinschaften, wobei diese für die Betrachtung vom Wassertourismus eine eher untergeordnete Rolle spielen),
- Gastlieger (insbesondere Segler, die bei ihren Törns verschiedene Häfen für einen oder mehrere Tage besuchen).

### 3.1.2 Bootstyp

Folgende für diese Untersuchung relevante Bootstypen können unterschieden werden:

- kleine Motor- und Ruderboote (kenterbar und sinkend - daher nur für geschützte Binnenbereiche tauglich),
- Jollen (in der Regel mit einem Schwert ausgestattet, sind kenterbar und für die offene See nicht tauglich, allerdings nicht sinkend),
- Große Motorboote (Länge > 7,5m),
- Kielboote (nicht kenterbar – außer in Extremsituationen, ab einer Mindestgröße von 7 m Länge für die offene See tauglich).

Neben ihrer Größe stellt zudem der Tiefgang ein besonders wichtiges Unterscheidungsmerkmal zwischen den einzelnen Bootstypen dar. Während Kielyachten einen Tiefgang von mindestens 1,80 m aufweisen, verfügen kleine Motor- und Ruderboote in der Regel über Tiefen, die deutlich unter einem Meter liegen. Der Tiefgang von Jollen liegt genau dazwischen.

### 3.1.3 Reviertyp

Ein weiteres Merkmal ist die Lage des Hafens: entlang der Außenküste des Untersuchungsgebietes oder in Boddengewässern.

Hiervon abhängig kann der Hafen von unterschiedlichen Bootstypen angelaufen werden. Da jedoch die Abgrenzung zwischen See- und Binnenseite nicht immer eindeutig ist - grundsätzlich können Häfen z.B. der Boddengewässer auch für See-Segler infrage kommen, wenn sie von der offenen See aufgrund der Fahrwassertiefe zugänglich sind - wird neben der Lage das Kriterium der Wassertiefe Eingang in die Klassifizierung finden.

Folgende Anforderungsprofile werden an die See- bzw. Binnenküstenhäfen gestellt.

- Seewärtige Küste

Vorrangige Bootstypen sind in der Regel Kielboote mit Kajüte von 8 - 15 m Länge mit 1,8 - 2,5 m Tiefgang. Die Häfen müssen guten Schutz gegen schweres Wetter und Seegang bieten und auch bei schlechtem Wetter sicher anzulaufen sein.

Die Sportboote werden im Allgemeinen als "Wohnung" genutzt, so dass die Häfen entsprechende Versorgungsmöglichkeiten für Bootsreisende bieten sollten. Andererseits sind diese Segler für eine begrenzte Zeit in ihrer Versorgung autark, so dass eine volle Versorgungsmöglichkeit nicht in jedem angelaufenen Hafen erforderlich ist bzw. für eine beschränkte Zeit auch reine Ankerplätze - soweit sie geschützt liegen - geeignet sind. Der Reiz eines Revieres liegt durchaus in der Abwechslung.

Als Wassersportanlagen an der seewärtigen Küste (Außenhäfen) werden in diesem Konzept alle Häfen betrachtet, die:

- unmittelbar an der Außenküste Mecklenburg-Vorpommerns liegen. Hierzu zählen aufgrund ihres seewärtigen Charakters und ihrer Nähe zur Außenküste die Reviere Nördliches und östliches Rügen-Hiddensee- (ausgenommen sind die Gewässer der Bodden) -nördlicher Strelasund, Teile von Fischland-Darß-Zingst (im Wesentlichen östlich der Meiningenbrücke), Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund sowie ein kleiner Teil vom Revier Achterwasser-Peenestrom (Region um Kröslin und Peenemünde),
- infolge einer relativ kurzen und geradlinigen Revierfahrt leicht von der Außenküste aus angelaufen werden können, ohne dass ein seeseitiges Hindernis die Zufahrt einschränkt,
- über eine ausreichende Wassertiefe von mindestens 1,80 m in Hafen und Hafenzufahrt sowie eine für Yachten geeignete Liegeplatzboxengröße verfügen.



- Binnenküste

Dieses Revier ist sowohl für Jollen geeignet als auch für Kajütboote für mehrtägige Benutzung, jedoch in den Boddenbereichen häufig nur für Boote mit einem begrenzten Tiefgang, d.h. für kleinere Kielboote, Jollenkreuzer und Kielschwerter. Bei einer Nutzung durch Jollen werden in der Regel keine Anforderungen an die Versorgungsmöglichkeiten am Hafen gestellt, da die Nutzer entweder am Ort wohnende Vereinsmitglieder sind, oder stundenweise Mieter, oder Bootseigentümer, die ihre Jolle per Trailer befördern und am Hafen über eine Slipanlage zu Wasser lassen. Bei einer Nutzung durch Kajütboote für mehrtägige Benutzung ähneln die Anforderungen an die Versorgung denjenigen der Häfen an der Außenküste.

- Folglich sind alle Häfen, welche die oben genannten Kriterien nicht erfüllen, als Binnenküstenhäfen zu charakterisieren.

### 3.1.4 Vorrangige Hafennutzung

Berücksichtigung im Rahmen dieses Konzeptes finden:

- reine Sportboothäfen, die ausschließlich für Sportboote zur Verfügung stehen (Vereinshäfen oder sog. Marinas sowie Wasserwanderrastplätze),
- Häfen für die Berufsschifffahrt, die von Sportbooten mitgenutzt werden können,
- Nothäfen, die nur in Ausnahmefällen von Sportbooten angelaufen werden dürfen.

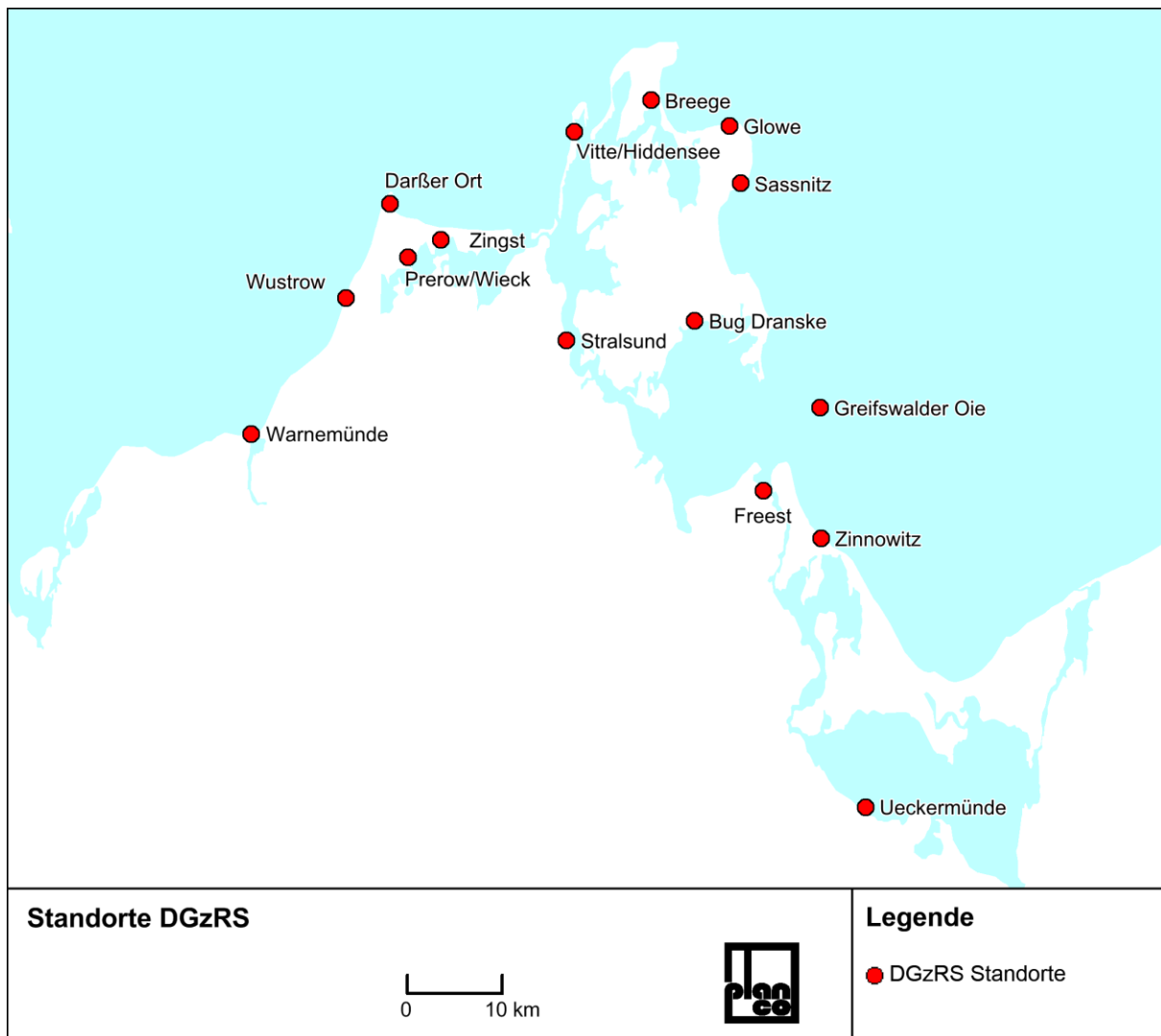
Nothäfen dienen auch als Standorte für den Seenotrettungsdienst. Er wird an der Küste Mecklenburg-Vorpommerns, wie an den übrigen Küstenabschnitten der deutschen Nord- und Ostseeküste, von der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) durchgeführt. Insgesamt wurden hierfür sechzehn Seenotrettungsstationen eingerichtet.

Die Standorte der Seenotkreuzer sind gleichmäßig über die gesamte Küste verteilt. Sie liegen an stark befahrenen und nautisch schwierigen Küstenabschnitten und haben eine herausragende Bedeutung für die Sicherheit nicht nur der Wassersportler sondern auch für die Berufsschifffahrt, einschließlich der Fähr- und sonstigen Passagierschifffahrt. Die DGzRS-Rettungskreuzer sind ständig besetzt und einsatzbereit, hören rund um die Uhr die Notruf Kanäle des Sprechfunks (UKW, Grenzwellen) ab und stehen in Kontakt mit den SAR-Hubschraubern<sup>1</sup> und Suchflugzeugen.

Eine Übersicht über die Standorte der DGzRS-Schiffe gibt die nachfolgende Karte. Insgesamt gibt es im Untersuchungsgebiet 14 Standorte. Diese befinden sich sowohl im Außenküstenbereich (u.a. Stralsund und Lauterbach, Vitte (Hiddensee) und Glowe), als auch im Boddenbereich (u.a. Zingst, Wustrow, Freest, Zinnowitz und Ueckermünde).

---

1 SAR = Search and Rescue (Suche und Rettung)

**Abbildung 1: Übersicht Standorte DGzRS**

Quelle: [www.dgzrs.de](http://www.dgzrs.de), eigene Darstellung

### 3.1.5 Bauliche Form der Anlagen

Die Art der Schutzvorkehrung sowie die Anordnung der Liegeplätze sind die beiden wichtigsten baulichen Unterscheidungskriterien zwischen den einzelnen Wassersportanlagen. Häfen, die durch Molen oder Dammschüttungen geschützt sind, bieten einen viel umfassenderen Schutz als ungeschützte oder lediglich mit kleinen Wellenbrechern ausgestattete Häfen. An der Außenküste ist ein entsprechender Schutz unabdingbar. Auch an der Binnenküste ist er unverzichtbar, wenn die Anlage durch Dauerlieger genutzt werden soll. Lediglich Vereinsanlagen können ohne einen solchen Schutz auskommen, sofern die Boote regelmäßig an Land gelagert werden. Auch reine Gastliegeranlagen können im Einzelfall ohne einen derartigen Schutz auskommen, wenn sie in einer relativ gut geschützten Bucht liegen oder bei schlechtem Wetter die Möglichkeit besteht, in eine nahe gelegene besser geschützte Anlage auszuweichen.

Bei der baulichen Form der Liegeplätze unterscheidet man zwischen Bojenfeldern und Dalben (kein fester Landzugang - beide sind nicht Bestandteil dieses Konzeptes, da es sich hierbei überwiegend um kleine Boote von Einheimischen handelt, die im Bestand nicht erfasst wurden), Kaianlagen für längsseitiges Anlegen mit Bug / Heckanker sowie feste Steganlagen.

### 3.1.6 Wassertiefe

Die Wassertiefe eines Hafens steht in der Regel in unmittelbarem Zusammenhang mit seinem gegenwärtigen bzw. ehemaligen Nutzungsprofil. Wassersportanlagen in Binnenbereichen, die durch kleine Bootstypen von lokalen / regionalen vereinsgebundenen Wassersportlern frequentiert werden, überschreiten in der Regel die 1,80 m Grenze nicht. Dies gilt nicht für Wasserwanderrastplätze bzw. Basishäfen lokaler / regionaler Dauerlieger in Binnenlage.

Wassersportanlagen für überregionale Dauerlieger sowie Etappensegler entlang der seewärtigen Küste sind ebenfalls mit deutlich größeren Wassertiefen ausgestattet. Gleiches trifft für berufsschiffahrtlich genutzte Häfen zu.

## 3.2 Anforderungsprofile

Im Folgenden soll nun ein Anforderungskriterienkatalog vorgestellt werden, der zum einen die vorangegangenen Klassifizierungsmerkmale inhaltlich umsetzt und zum anderen als Schlüssel zur Bewertung des wassertouristischen Angebots- und Nachfragepotentials dient. Im Anschluss wird dann die abschließende Klassifizierung von Wassersportanlagen vorgenommen.

Die wichtigsten Anforderungsprofile an einen Hafen können unterschieden werden in:

- netzbezogene Anforderungen,
- standortbezogene Anforderungen,
- ausstattungsbezogene Anforderungen.

Anforderungen für die zuvor beschriebenen Gruppen lassen sich nach den folgenden Kriterienengruppen formulieren.

**Tabelle 3: Anforderungskriterien für die Bewertung von Hafenanlagen**

Netzbezogene Anforderungen	Standortbezogene Anforderungen	Ausstattungsbezogene Anforderungen
Lage des Hafens im regionalen Hafennetz	Erreichbarkeit (see- und landseitig)	Verfügbarkeit von Liegeplätzen
Lage des Hafens im überregionalen Hafennetz	Schutzfunktion	Ver- und Entsorgungseinrichtungen
	Touristische Attraktivität	Technische Dienstleistungen
		Andere Dienstleistungen

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

### 3.2.1 Netzbezogene Anforderungen

Die netzbezogene Bewertung von Sportboothäfen in einem Untersuchungsgebiet muss grundsätzlich von zweifacher Perspektive erfolgen:

- Vernetzung innerhalb eines Segelreviers: Sportbootbesitzer unternehmen an Wochenenden oder in den Ferien Wanderfahrten, soweit sie nicht als Jollensegler auf ihr Revier beschränkt sind bzw. andere Reviere mit dem Trailer anfahren. Für diese Wanderfahrten muss ein attraktives Segelrevier eine Auswahl von in einer Tagesfahrt bequem zu erreichenden Zielen anbieten. Geht man von üblichen Etappen (Tageswegstrecken) von 15-20 sm aus, so sollte ein attraktives Revier im Umkreis des Basishafens (Dauerliegerhafen) eine möglichst große Auswahl an attraktiven Zielhäfen innerhalb dieses Radius anbieten. Dabei geht es nicht nur um das Vorhandensein von Etappenhäfen in dem genannten Abstand, sondern auch um eine möglichst große Auswahl an (kleinen) Etappenhäfen. Eine Vielzahl kleiner Standorte steigert die Attraktivität eines Revieres deutlich (so wie etwa in der dänischen Südsee).
- Vernetzung mit angrenzenden Revieren: (Entfernung voneinander und Sicherheit der gegenseitigen Erreichbarkeit). Aus Sicherheitsgründen sollte der Abstand zwischen zwei benachbarten Häfen so sein, dass im Falle einer unvorhergesehenen Wetterverschlechterung, bei Schäden am Boot oder bei plötzlichen Erkrankungen in vertretbarer Zeit ein Hafen erreicht werden kann. Diese Anforderung ist in erster Linie für die Seeküste von Bedeutung, da hier die Wettergefahren stärker wiegen als an den Binnenküsten. Gerade in diesem Falle sollte auf einer Tageswegstrecke die Hafendichte entlang der Außenküste die Grenze von 15 - 20 sm nicht überschreiten.

### 3.2.2 Standortbezogene Anforderungen

#### Erreichbarkeit



Differenziert werden muss zwischen der see- und der landseitigen Erreichbarkeit.

Eine gute seeseitige Erreichbarkeit setzt kurze Anfahrtswege in attraktive Segelreviere voraus. Wassersportanlagen, die nur über einige Meilen Fahrt auf einem schmalen Fluss zu erreichen sind, haben einen erheblichen Standortnachteil gegenüber Häfen in unmittelbarer Nähe eines Segelreviers. Während die Nutzergruppe der Jollensegler mit kleineren Wasserflächen auskommt, sind "attraktive Segelreviere" für andere Nutzergruppen entweder die Gewässer der Bodden oder die offene See.

Eine problemlose landseitige Erreichbarkeit ist der vielleicht bedeutendste Standortfaktor eines Hafens für Dauerlieger, die vielfach von Überregional (Städten im Binnenland) anreisen. Die wichtigste Rolle spielt in diesem Zuge die Straßenanbindung, da Bahn oder Flugzeug durch diese Nutzergruppe kaum genutzt werden (viel Gepäck, häufige Wochenendbesuche, bei denen geringe Fahrtkosten und kurze Fahrzeiten eine wesentliche Rolle spielen).

Für vereinsgebundene Bootsstandorte und für Gastlieger spielt die überregionale Erreichbarkeit eine weniger wichtige Rolle. Erstere kommen in der Regel aus der Hafenregion selbst, letztere reisen in den Gastliegehafen nur von der Seeseite aus an bzw. von dort ab.

**Tabelle 4: Kriteriengruppe Erreichbarkeit**

Kriterium 	Nutzergruppe 	Lokale / Regionale Dauer- und Vereinslieger	Überregionale Dauerlieger	Gastlieger
Überregional gute Straßenanbindung		+	+++	+
Regional gute Straßenanbindung		++	+	+
Keine lange und schmale seeseitige Revierfahrt		+	++	++
Nähe zu vielseitigen Segelrevieren		+	+++	+++
Geringe Beeinträchtigung durch Befahrensbeschränkungen		+	+++	+++

+++ sehr wichtig ++ wichtig + unwichtig



Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

Schutzfunktionen (Sicherheit)

Ein sicheres Anlaufen eines Hafens sollte möglichst unter allen Witterungsbedingungen und zu jeder Tages- und Nachtzeit gewährleistet sein. Gerade bei starken Strömungen birgt eine lange Anfahrt in einer schmalen Fahrrinne diverse Gefahren vor allem für kenterbare Bootstypen wie Jollen. Demgegenüber stellen Untiefen ein besonders schwerwiegendes Sicherheitsrisiko für Kielboote dar. Kajütbootsegler verfügen zwar in aller Regel über einen Motor, so dass sie unabhängig vom Wind auch in schmalen Fahrwassern fahren können, widrige Wind- und Sichtbedingungen machen jedoch auch für sie lange schmale Fahrinnen gefährlich und beeinträchtigen zudem die schnelle Erreichbarkeit ihrer Segelreviere.

Neben einer sicheren Anfahrt sollte auch im Hafen ausreichend Schutz vor Wellengang induziert durch Wind und / oder Schwell des passierenden Berufsschiffverkehrs geboten werden. Dies gilt umso mehr für Häfen, die von vielen Gästen sowie Dauerliegern frequentiert sind, deren Boote infolge der Größe nicht regelmäßig an Land gezogen werden können.

**Tabelle 5: Kriteriengruppe Schutzfunktion (Sicherheit)**

Kriterium 	Nutzergruppe 	Lokale / Regionale Dauer- und Vereinslieger	Überregionale Dauerlieger	Gastlieger
Ansteuerung				
Sichere seeseitige Ansteuerbarkeit (keine Untiefen)		+	+++	+++
Keine starke Wasserströmung		+++	++	++
Keine starke Berufsschiffahrt		+++	+++	++
Im Hafen:				
Guter Schutz gegen schweres Wetter (insb. Wellengang)		++	+++	+++
Geringe Beeinträchtigung durch Wellenschlag aufgrund von Berufsschiffahrt		++	+++	+++

+++ sehr wichtig ++ wichtig + unwichtig

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

Touristische Attraktivität

Die touristische Attraktivität ist vor allem für Gastlieger ein wichtiges Kriterium für die Hafenauswahl. Durch Häfen, die in einem touristisch attraktiven Umfeld liegen, erhöhen sich zugleich die Attraktivität eines Segelreviers insgesamt und somit auch die Auslastungschance für die "Basishäfen" der Dauerlieger. Die Nachfrage nach touristischer Attraktivität wird gerade bei Gastliegern weiter zunehmen. Da bereits heute ein großer Teil der Häfen über nicht ausrei-

chende Anziehungsmerkmale verfügt, sollte dringend an einer Verbesserung gearbeitet werden, um die Segelreviere für Gastlieger attraktiver zu gestalten.

Zugleich sind Sportboothäfen weiterhin Anziehungspunkte für verschiedene Touristengruppen, die das maritime Flair als attraktiv empfinden. Folglich kann eine optimale Kombination aus Hafen und Standort zu positiven wirtschaftlichen Folgeeffekten führen. Die Anforderungen unterscheiden sich daher nicht zwischen Dauerlieger- und Gastliegerhäfen. Lediglich für Vereinshäfen spielt die touristische Attraktivität keine Rolle. Günstig ist die räumliche Nähe von touristischen Zentren zu Wassersporthäfen, da hierdurch eine gegenseitige Attraktivitätssteigerung erreicht wird.

Zu den touristischen Anziehungsmerkmalen können gehören:

- Historische Sehenswürdigkeiten (Baudenkmäler etc.)
- Attraktive Stadtbilder
- Natürliche Sehenswürdigkeiten
- Museen
- Sportangebote

#### Verfügbarkeit von Liegeplätzen

Die Verfügbarkeit von ausreichenden Liegeplatzkapazitäten ist eine evidente Anforderung an einen Hafen.

Vereinshäfen beschränken ihr Liegeplatzangebot normalerweise auf die eigenen Mitglieder. Fremde Dauerlieger müssen sich daher oft in nicht vereinsgebundenen Häfen einmieten. Die Basishäfen für auswärtige Dauerlieger halten neben den Dauerliegeplätzen in der Regel auch Liegeplätze für Gastlieger frei. Häufig spielt dabei der Auslastungsgrad der dauervermieteten Liegeplätze keine so entscheidende Rolle, da auch diese Liegeplätze häufig Gastliegern zur Verfügung stehen (wenn sich der Liegeplatzmieter gerade auf einem Segeltörn befindet).

#### **3.2.3      Ausstattungsbezogene Anforderungen**

Die Ausstattung eines Hafens definiert sich über die Ver- und Entsorgungseinrichtungen, die technischen Dienstleistungen sowie die sonstige landseitige Versorgung.

Ausstattungsbezogene Merkmale sind weitgehend - in Abhängigkeit von der Wirtschaftlichkeit - veränderbar und stehen daher bei der Frage der Hafenstandorte nur insoweit im Vordergrund, als Standorte mit bereits vorhandenen Ausstattungsmerkmalen gegenüber ansonsten gleichwertigen Standorten zu bevorzugen sind.

Bezüglich der Zertifizierung von Qualitätsstandards bei Sportboothäfen hat sich seit dem Standortkonzept aus dem Jahr 2004 viel verändert. Das innerhalb der Bundesrepublik Deutschland gültige maritime Qualitätssiegel „Gelbe Welle“ (Initiiert in 2004) konnte sich nicht durchsetzen. Lediglich 20 der im Konzept betrachteten 190 Sportboothäfen, haben sich zwischen 2004 und 2016 zertifizieren lassen. Ein Grund dafür könnte die fehlende internationale Vergleichbarkeit sein. Zudem stellen die zu erfüllenden Mindestkriterien keine besonde-

re Hürde dar und haben nur wenig Aussagekraft. Daher haben andere Klassifizierungen die Gelbe Welle mittlerweile abgelöst.

Für die Beantragung der „Gelben Welle“ genügt es folgende Nachweise zu erbringen:

- Die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen für den Betrieb des Anlegers/Hafens,
- Einreichen eines Nachweises mit Fotodokumentation des Anlegers/Hafens,
- Der Nachweis von bis zu zwei Gästeliegeplätzen.

Als europaweiter Vorreiter gilt hingegen die „Steuerradklassifizierung“ (in 2008 eingeführt worden) vom ADAC. Es kann sich jede Marina bewerben. Eine Zertifizierung ist kostenlos und für die Überprüfung der Häfen ist eine Kommission aus zehn Inspektoren zuständig. Diese führen in regelmäßigen Abständen unangekündigte Kontrollen durch. Getestet werden die Häfen auf verschiedene Kriterien aus den Bereichen Technik, Service, Verpflegung und Freizeit. Insgesamt sind bereits mehr als 2.600 Häfen in über 20 Ländern klassifiziert. 43 der 190 Häfen des Untersuchungsgebietes haben sich bereits zertifizieren lassen. Das entspricht knapp 23% und somit einer Verdopplung im Vergleich zum Qualitätssiegel Gelbe Welle. Aufgeführt sind diese im ADAC Marinaguide. Wassersportler haben dadurch die Möglichkeit, sich bereits im Vorwege über die einzelnen Häfen zu informieren.

Auf internationaler Ebene hat sich zudem die IMCI Blue Star Marina Zertifizierung etabliert. Es gilt als ein transparentes Bewertungssystem zur Darstellung eines einheitlichen Qualitätsniveaus für Marinas. Bislang haben sich 14 der betrachteten Häfen vom IMCI (International Marine Certification Institute) zertifizieren lassen. Speziell für ausländische Gastlieger ist es dadurch möglich sich im Vorwege über den jeweiligen Hafen zu informieren.

Insbesondere die Häfen des Marinaverbundes Ostsee haben sich für die IMCI - Klassifizierung entschieden.

### Ver- und Entsorgungseinrichtungen

In kaum einer Kategorie unterscheidet sich das Anforderungsprofil an einen Hafen zwischen den verschiedenen Nutzergruppen so stark, wie in den ausstattungsbezogenen Merkmalen. Dies gilt für die Ver- und Entsorgungseinrichtungen ebenso, wie für alle nachfolgenden Kriteriengruppen.

Den höchsten Anspruch diesbezüglich an einen Hafen stellen in der Regel Dauerlieger.

Ein sehr wichtiges und hochaktuelles Anforderungskriterium an einen Hafen ist der Umweltschutz. Vor allem die Möglichkeiten der Entsorgung von Altöl, Fäkalien und Bilgenwasser spielen eine große Rolle. Gerade bei Häfen, die von Dauerliegern bevorzugt werden, wird ein hoher Ausstattungsgrad bei den Entsorgungsmöglichkeiten vorausgesetzt.

Im Jahr 2005 wurde vom Gesetzgeber angestrebt, die Errichtung einer Fäkalienabsauganlage für jeden Hafen, unabhängig von dessen Ausrichtungsprofil auf eine oder mehrere Nutzergruppen in bindendes Recht zu überführen. Zwar gehört eine solche Anlage in größeren Häfen mittlerweile zum Standard. Allerdings ist diese nach wie vor nicht verpflichtend.

Ähnlich bedeutend wie der Entsorgungsaspekt sind Versorgungseinrichtungen der Bootsbe- tankung. Insbesondere Dauerliegerhäfen sollten über eine Bunkerstation verfügen, zumal diese auch von Gästen sehr häufig genutzt werden.

Eine Ausstattung der Häfen mit entsprechenden technischen Ver- und Entsorgungseinrich- tungen ist grundsätzlich an jedem Standort möglich, jedoch häufig zu sehr unterschiedlichen Kosten.

Aus Gründen des Umweltschutzes und der Hygiene sollten darüber hinaus alle Häfen über eine ausreichende Anzahl von Toiletten und sonstigen sanitären Einrichtungen verfügen. Der aktuell höchste Standard im Bereich sanitäre Anlagen sind die sogenannten Familienbäder. Diese sind von der Größe vergleichbar mit einem Badezimmer in einem Hotel und können von einer ganzen Familie genutzt werden.

**Tabelle 6: Kriteriengruppe Ver- und Entsorgungseinrichtungen**

Kriterium ⓪	Nutzergruppe ➡	Lokale / Regionale Dauer- und Ver- einslieger	Überregionale Dauerlieger	Gastlieger
<i>Sanitäreinrichtungen</i>				
Toiletten		+++	+++	+++
Duschen		++	++	+++
<i>Technische Ver- und Entsorgung</i>				
Gas		+	++	++
Treibstoffverkauf (Benzin und Diesel)		++	+++	++
Müllcontainer		+++	+++	+++
Abwasserentsorgung / Fäkalienabsauganlage		++	+++	+++
Altölentsorgung		+	+++	++

+++ sehr wichtig ++ wichtig + unwichtig

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

### Technische Dienstleistungen

Die im Folgenden genannten Dienstleistungen werden in erster Linie in Sportboothäfen für Dauerlieger benötigt. Neben der technischen Ausstattung mit Bekranungs- und Slipanlagen ist die Frage der Winterlagerung ein wichtiges Thema. Insbesondere überregionale Dauer- lieger nehmen die überdachte und beheizte Winterlagerung gern in Anspruch, da auf diese Weise der komplizierte landseitige Bootstransport zwischen Hafen und Wohnort zu Beginn und am Ende der Segelsaison eingespart wird. Auch hier ist der demografische Wandel von Bedeutung. Selbst wenn die Distanz zum Wohnort keine signifikante Rolle spielt, sind viele Segler nur noch eingeschränkt in der Lage einen landseitigen Bootstransport durchzuführen.



**Tabelle 7: Kriteriengruppe technische Dienstleistungen**

Kriterium U	Nutzergruppe →	Lokale / Regionale Dauer- und Ver- einslieger	Überregionale Dauerlieger	Gastlieger
<i>Bootslagerung und -reparatur</i>				
Slipanlage		+++	+++	++
Bootskran (ortsfest oder mobil)		++	+++	+
Bootswerft, Motorenreparatur, Segelmacher		++	++	++
Winterlager (im Freien, in kalten /beheizten Hallen)		+++	+++	+
<i>Verwaltung</i>				
Hafenmeister		+	+++	++
Zoll, Einklarierung		+	+	++

+++ sehr wichtig ++ wichtig + unwichtig

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

Im Vergleich zu 2004 sind die Kriterien für technische Dienstleistungen weitgehend gleich geblieben, wie auch die Gewichtung durch die Nutzergruppen. Die Frage der Barrierefreiheit wird in den nächsten Jahren an Bedeutung gewinnen. Bereits heute sehen die Nutzergruppen übergreifend die Barrierefreiheit als sehr wichtig an. Dies ist auf eine immer älter werdende Klientel zurückzuführen. Der durchschnittliche Segler ist über 50 Jahre alt, Tendenz steigend. Bis 2027 werden über 8 Mio. Segler in Deutschland zwischen 60-74 Jahre alt sein. D.h. die Beweglichkeit der Segler nimmt stetig ab. Neben Geländern, Handläufen und ausreichender Beleuchtung, sollte auf rutschsichere und griffige Oberflächen bei den Stegen und Rampen geachtet werden. Das Kriterium Barrierefreiheit ist auch für Familien mit Kindern von Vorteil, wenn diese z.B. mit einem Kinderwagen anreisen. Rollstuhlfahrer profitieren ebenfalls. Da nahezu kein Hafen in den betrachteten Revieren dieses Kriterium erfüllt, wird von der Seite des Gutachters die Empfehlung ausgesprochen, das Thema in den nächsten Jahren verstärkt anzugehen, um die Attraktivität zu steigern.

Das zunehmende Alter der Segler hat aber (derzeit) auch positive Auswirkungen auf den Bereich Value Added Services (Bootswerft, Motorenreparatur, Segelmacher). Es ist zu beobachten, dass die Boote immer größer werden und die Instandhaltung vermehrt fremd vergeben wird. Zudem nimmt der Anteil an Motorbooten zu, welche tendenziell einen höheren Instandhaltungsaufwand verursachen.

#### Andere Dienstleistungen

Andere, überwiegend privat angebotene Dienstleistungen runden das Angebot insbesondere von Häfen für Dauerlieger und Etappensegler ab. Sie müssen jedoch in der Regel nicht unbedingt im Hafengebiet selbst vorhanden sein, sofern sich der Hafen in fußläufiger Nähe zu den Dienstleistungsangeboten befindet. Eine gute landseitige Versorgungsausstattung eines Hafens kann bei Gastliegern ebenso wie bei Dauerliegern allerdings generell ein Standortvorteil sein. Insbesondere über nahe gelegene gastronomische Einrichtungen sowie Einkaufsmöglichkeiten sollte jeder Gastliegerhafen verfügen.

Die Möglichkeit zu telefonieren ist dem überwiegenden Teil der Wassersportler zwar nicht mehr so wichtig, da mittlerweile fast jeder Segler über ein Mobiltelefon bzw. Smartphone verfügt, allerdings wurde dieser Bereich um die WLAN Anbindung erweitert. Für einen nicht unerheblichen Teil der Segler ist dieses Kriterium wichtig und ist somit als Vorteil zu bewerten. Bislang war ein freies WLAN auf Grund der Rechtslage problematisch, da das Prinzip der sogenannten Störerhaftung galt. Durch den neuen Gesetzesentwurf, der im Mai dieses Jahres (2016) von der Bundesregierung verabschiedet wurde, wird die Umsetzung erheblich erleichtert werden.

**Tabelle 8: Kriteriengruppe andere Dienstleistungen**

Kriterium ⓪	Nutzergruppe ➔	Lokale / Regionale Dauer- und Ver- einslieger	Überregionale Dauerlieger	Gastlieger
Postamt		+	++	++
WLAN		+++	+++	+++
Bank		+	++	++
Ärztliche Versorgung		+	+	++
Supermarkt		++	++	+++
Restaurant		++	++	+++
Clubhaus		+++	+	+
Hotel/ Ferienwohnungen		+	++	++
Campingplatz		+	++	++
Spielplatz		++	++	+++
Weitere Sport- und Ausleihmöglichkeiten (Fahrrad, Bade- strand, etc.)		++	++	+++

++++ sehr wichtig +++ wichtig ++ erwünscht, jedoch reicht es aus, wenn die Leistung in Hafennähe angeboten wird

+ unwichtig

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

### 3.3 Klassifizierung

Wie die vorangehenden Darstellungen gezeigt haben, gibt es bei beiden einzelnen Abgrenzungskennziffern diverse Gesetzmäßigkeiten. Diese definieren sich vor allem über die Kriterien der Wassertiefe sowie der Küstenlage eines Hafens. Da jedoch sowohl das Anforderungsprofil eines Hafens sowie seine regionalwirtschaftliche Bedeutung in erster Linie durch die Belange der verschiedenen Nutzergruppen von Wassersportanlagen bestimmt wird, soll auch dieses Kriterium Eingang in die Klassifizierung finden.

Dem Standortkonzept für Sportboothäfen an der Küste Mecklenburg-Vorpommerns wird demnach folgende Klassifizierung von Wassersportanlagen zugrunde gelegt.

**Tabelle 9: Klassifizierung der Wassersportanlagen**

Klasse	Name	Kriterien
<b>A</b>	<b>Etappenhafen für Küstensegler</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lage an der Außenküste Mecklenburg-Vorpommerns oder innerhalb eines von der Außenküste gut zu erreichenden Reviers</li> <li>• Kurze seeseitige Revierfahrt</li> <li>• Wassertiefe &gt; 1,80 m in Hafen und Zufahrt</li> <li>• Ausreichend Liegeplätze für Gäste</li> </ul>
<b>B</b>	<b>Basishafen für überregionale Dauerlieger</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Großer Anteil Dauerlieger mit überregionalem Wohnort</li> <li>• Gute überregionale landseitige Erreichbarkeit</li> <li>• Wassertiefe &gt; 1,80 m in Hafen und Zufahrt</li> <li>• Attraktiver Ausgangspunkt für Segeltörns</li> <li>• Überdurchschnittlich gute technische und sanitäre Ausstattung</li> <li>• Ausreichend Liegeplätze für Dauerlieger</li> </ul>
<b>C</b>	<b>Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hafen, der die Kriterien für A und B nicht vollständig erfüllt aber eine Wassertiefe von &gt; 1,80 m in Hafen und Zufahrt aufweist. Ein solcher Hafen verbessert vor allem die Vielfalt des Reviers</li> </ul>
<b>D</b>	<b>Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hafen, der die Kriterien von A, B und C nicht vollständig erfüllt, da er nur über eine Wassertiefe von &lt; 1,80 m in Hafen und Zufahrt verfügt oder die Zufahrt durch ein niedriges seeseitiges Hindernis stark eingeschränkt ist</li> </ul>
<b>E</b>	<b>Nothafen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hafen, der nur im Notfall angelaufen werden darf</li> <li>• Wassertiefe &gt; 1,80 m in Hafen und Zufahrt</li> </ul>

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

Anmerkung: Die Einstufung der einzelnen Häfen in die Kategorien erfolgt in erster Linie mit Blick auf das Gesamthafennetz Mecklenburg-Vorpommerns. Im Einzelnen heißt das, dass primär die Funktion des Hafens für das Gesamtnetz und erst sekundär für den jeweiligen Revierabschnitt ausschlaggebend ist. Dies kann unter Umständen dann zu Missverständlichkeiten führen, wenn die Kapazitätsangabe eines Hafens für die einzelnen Nutzergruppen, der Einstufung in die Klassifizierung scheinbar widerspricht. So kann ein Hafen mit dreiviertel Dauerliegeplätzen (für einheimische Wassersportler) und nur einem Drittel Gästemplätzen als Etappenhafen eingestuft werden. Dies liegt dann daran, dass im landesweiten Hafennetz in erster Linie die Etappenfunktion zählt, obwohl die Zahl der Gastkapazität im Hafen im Vergleich zu fest vermieteten Plätzen im Verhältnis unterdurchschnittlich ist.

Alle Wassertiefenangaben sind den Hafenhandbüchern bzw. Seekarten entnommen und wurden mit den Betreibern vor Ort konkretisiert. Sollte ein Hafen gleichzeitig über Teilbereiche mit Wassertiefen von über und unter 1,80 m verfügen, wurde ungefähr folgendes Verhältnismäßigkeitsprinzip angewandt (mehr als 30% des Hafens >1,80 m Wassertiefe = Hafenkategorie C, weniger als 30% Wassertiefe >1,80 m = Hafenkategorie D).

Die in der Tabelle 9 dargestellten Kriterien der Hafenklassen A und B können auch beide von ein und demselben Hafen erfüllt werden. In einem solchen Fall wird der jeweilige Hafen für beide Klassifizierungen bewertet.

Zudem sollte die Kategorisierung nicht als trennscharfe Beschränkung auf bestimmte Nutzergruppen bzw. Bootstypen fehlinterpretiert werden. Das heißt, dass die in der Tabelle dargestellten Typen nicht für eine Nutzergruppe ausschließlich prädestiniert sind. So können bspw. die Hafentypen A und B neben ihrer wichtigen Funktion als Hafen für überregionale Bootseigner und Etappensegler ebenso auch für lokale / regionale Nutzergruppen mit kleineren Bootstypen funktional bedeutsam sein. Ebenso gibt es Hafenstandorte der Kategorien C oder D, in denen auch überregionale Bootseigentümer einen Dauerliegeplatz besitzen – dieser Fall kommt jedoch nur in Ausnahmefällen vor.

Auch können Häfen der Kategorie D durchaus für Gäste relevant sein. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn es sich um Wassersportanlagen in Boddenbereichen handelt, in denen überwiegend nur flachere Bootstypen navigieren können.

## 4. BEDARFSANALYSE

### 4.1 Vorbemerkung

Mecklenburg-Vorpommern hat in den letzten zehn Jahren weiter erhebliche Fortschritte in der Ausschöpfung der Marktpotenziale im Sportboottourismus und dem damit verbundenen wirtschaftlichen Nutzen gemacht. Das Hafennetz wurde erweitert und/oder erneuert, die Liegeplatzzahlen wurden kontinuierlich erhöht und ein Teil der Häfen hat den Ausstattungs- und Servicegrad verbessert. Dennoch sind diese Potenziale auch heute noch nicht voll ausgeschöpft, insbesondere im Hinblick auf die aus Osten kommenden Gäste (insbesondere Polen). Auch wenn die Netzdichte in weiten Teilen verbessert wurde und der Ausstattungsstandard mittlerweile in vielen Häfen auf einem hohen Niveau ist, gibt es weiter (bzw. erneut) Nachholbedarf.

Ansatzpunkte für Marktanteilsverbesserungen können daher sein:

- Verbesserung der Ausstattung und des Services in den Häfen, insb. auch Anpassung an die veränderten Anforderungen von Familien und älter werdenden Wassersportlern;
- Erhöhung der Anzahl von Dauerliegeplätzen für überregionale Kunden
- Schließung von Netzlücken: Erhöhung der Dichte des Hafennetzes an strategisch wichtigen Punkten (z.B. Abschnitt zwischen Warnemünde - Barhöft oder Lauterbach - Gustow).

Stand im alten Konzept von 2004 noch eine Erweiterung des Hafennetzes im Vordergrund, da im überwiegenden Teil Mecklenburg-Vorpommerns erheblicher Nachholbedarf bestand, ist dieser Punkt heute nur noch sekundär von Belang. Wichtiger als der Neubau von Häfen ist derzeit die Erhöhung des Ausstattungsstandards (gerade bei kleinen Häfen), um das Gebiet noch attraktiver für den Wassertourismus zu gestalten und eine Verlagerung aus benachbarten Revieren (u.a. Schleswig-Holstein, Dänemark, Schweden sowie Polen) weiter voranzutreiben.

Aber nicht nur der Bedarf an Gastliegeplätzen ändert sich und kann durch Angebotsverbesserungen gesteigert werden. Gleiches gilt für Dauerliegeplätze (Abschnitt 4.2). Deren potenzielles Wachstum speist sich unter anderem aus dem zunehmenden Bootsbesatz in Mecklenburg-Vorpommern.

Aus der Summe zusätzlich benötigter Gast- und Dauerliegeplätze ergibt sich der Gesamtbedarf an Liegeplätzen. Dabei ist in begrenztem Maße eine gegenseitige Kompensation möglich: Dauerliegeplätze können zeitweise ‚doppelt belegt‘, d.h. während der Abwesenheit der Liegeplatzbesitzer Gastliegern zur Verfügung gestellt werden.

Die Ermittlung des Bedarfs an Dauer- und Gastliegeplätzen erfolgt auf unterschiedliche Weise. Das Vorgehen wird in den jeweiligen Kapiteln 4.2 (Dauerlieger) und 4.4 (Gastlieger) beschrieben.

Verfügbare Statistiken sind ein Anhaltspunkt für die bisherige Entwicklung, müssen aber durch qualifizierte Schätzungen ergänzt werden. Die tatsächliche Entwicklung des Bootssportes wird nicht hinreichend statistisch erfasst. Aus diesem Grund wird die Nachfrage nach Gastliegeplätzen modellhaft simuliert.

Um in Zukunft bessere Grundlagen für die Planung zu haben, wird nach wie vor dazu geraten, zumindest öffentlichen oder öffentlich geförderten Häfen das Führen von Besucherstatistiken aufzuerlegen.

## 4.2 Dauerlieger

### 4.2.1 Grundlagen der Prognose: Allgemeine Trends des Wassersports

Nach wie vor ist eine der elementaren Herausforderungen, dass der Markt des Segelsports trotz wachsender touristischer Bedeutung empirisch kaum behandelt wird, so dass die Datenbasis für Trendaussagen sehr dünn ist. Einen Anhaltspunkt gibt die Entwicklung des Bootsbestands der Mitglieder des Deutschen Segler-Verbandes.

Allerdings unterschätzen diese Daten die Dynamik, da der Organisationsgrad der Segler abnimmt. Gerade in den neuen Bundesländern sind neu hinzu kommende See-Segler häufig nicht Vereinsmitglieder.

**Tabelle 10: Bootsbestand der DSV Mitglieder in Deutschland 2005-2015**

Bundesland	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Berlin	7.393	7.400	7.380	7.223	7.349	7.487	7.257	7.396	7.071	7.188	7.146
Bayern	8.781	8.474	8.273	8.043	7.950	7.841	7.823	7.824	7.877	7.718	7.726
Brandenburg	2.725	2.693	2.807	2.829	2.811	2.889	2.891	2.940	2.913	2.944	2.985
Bremen	2.228	2.136	2.086	2.038	1.950	1.930	1.943	1.950	1.958	1.968	2.006
Baden-Württemberg	9.115	8.718	8.586	8.231	8.039	8.018	7.904	8.127	7.721	7.696	7.653
Hessen	1.997	1.997	1.835	1.867	1.857	1.928	1.862	1.868	1.780	1.757	1.720
Hamburg	11.446	11.093	10.994	10.731	10.663	10.679	10.740	10.667	10.622	10.517	10.496
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>	<b>2.957</b>	<b>2.977</b>	<b>2.948</b>	<b>2.956</b>	<b>2.986</b>	<b>3.064</b>	<b>3.018</b>	<b>3.016</b>	<b>3.017</b>	<b>3.044</b>	<b>3.115</b>
Niedersachsen	7.434	7.595	7.476	7.218	7.221	7.226	7.044	6.995	6.614	6.562	6.927
NRW	11.638	11.198	10.928	10.700	10.556	10.248	10.098	9.840	9.522	9.374	9.138
Rheinland-Pfalz	2.030	2.057	2.104	2.085	2.026	2.044	2.083	2.110	2.123	2.144	2.316
Saarland	519	488	447	455	445	442	447	437	456	453	279
Sachsen	830	847	841	772	659	659	665	646	646	669	707
Sachsen-Anhalt	847	898	881	904	917	883	882	879	884	897	918
Schleswig-Holstein	11.033	10.880	10.757	10.552	10.321	10.384	10.065	10.133	10.127	10.100	10.007
Thüringen	252	258	263	260	268	277	288	282	281	272	278
<b>Gesamt</b>	<b>81.225</b>	<b>79.709</b>	<b>78.606</b>	<b>76.864</b>	<b>76.018</b>	<b>75.999</b>	<b>75.010</b>	<b>75.110</b>	<b>73.612</b>	<b>73.303</b>	<b>73.417</b>
<b>Veränderung in Deutschland gegenüber dem Vorjahr</b>		<b>-1,9%</b>	<b>-1,4%</b>	<b>-2,2%</b>	<b>-1,1%</b>	<b>0,0%</b>	<b>-1,3%</b>	<b>0,1%</b>	<b>-2,0%</b>	<b>-0,4%</b>	<b>0,2%</b>
2005-2015 pro Jahr	- 0,9%										
<b>Jährliche Veränderung in Mecklenburg-Vorpommern</b>											
Gegenüber dem Vorjahr	0,7%	-1,0%	0,3%	1,0%	2,6%	-1,5%	-0,1%	0,0%	0,9%	2,3%	
2005-2015	0,5%										
2005-2010 bzw. 2010-2015	0,6%					0,3%					

Quelle: eigene Auswertung nach Angaben des DSV

Es gilt die Annahme, dass die Zahl der nicht im DSV registrierten Boote noch einmal der der registrierten entspricht und in Mecklenburg-Vorpommern sogar eher darüber liegt. Da in der Studie nur ein Teilbereich von Mecklenburg-Vorpommern betrachtet wird, kann keine genaue Aussage getroffen werden. Allerdings konnte ein deutlicher Zuwachs bei den dauerbelegten Liegeplätzen beobachtet werden. Es gibt Grund zur Annahme, dass weiterhin gut das Dop-

pelte der über 3.000 vom DSV registrierten Boote in den Häfen Mecklenburg Vorpommerns liegen.

In den letzten 10 Jahren stagnierte der Bestand DSV-registrierter Boote in Deutschland bzw. er ging jedes Jahr um rund 1% zurück. Rückgänge sind in fast allen Bundesländern zu beobachten. Lediglich Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Thüringen und Rheinland-Pfalz können eine leicht positive Entwicklung verzeichnen. Insgesamt stieg in den vergangenen 10 Jahren in Mecklenburg-Vorpommern die Mitgliederzahl um rund 5%. Im Durchschnitt bedeutet das ein Wachstum von 0,5% p.a. Im wichtigsten Konkurrenzland Schleswig-Holstein hingegen gab es im gleichen Zeitraum eine Abnahme (-9,7%).

Einen ähnlichen Trend zeigt die Entwicklung der Mitgliederzahlen des DSV. In Mecklenburg-Vorpommern nahm die Zahl der DSV-Mitglieder 2005-2015 um knapp 8% zu. Hingegen stagnierte sie in Schleswig-Holstein, ähnlich wie auch im Bundesdurchschnitt. Allgemein kann die Aussage getroffen werden, dass in den westdeutschen Bundesländern ein Mitgliederschwund verzeichnet werden muss, wohin gegen in den östlichen Teilen Deutschlands die Mitgliederentwicklung weiter positiv ist.

**Tabelle 11: Mitgliederentwicklung des DSV 2005-2015 nach Bundesländern**

Bundesland	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Berlin	14.200	14.186	14.258	14.320	14.454	14.686	14.424	14.197	14.686	14.142	14.081
Bayern	23.601	23.566	23.607	23.659	23.902	24.167	24.411	24.589	24.669	24.669	24.384
Brandenburg	4.455	4.609	4.649	4.667	4.684	4.630	4.726	4.684	4.685	4.775	4.794
Bremen	4.417	4.443	4.388	4.524	4.287	4.262	4.429	4.381	4.297	4.366	4.412
Baden-Württemberg	22.604	22.244	22.285	22.344	22.094	22.188	22.154	22.357	22.265	22.367	22.902
Hessen	5.888	5.726	5.636	5.678	5.728	5.810	5.840	5.904	5.798	5.683	5.651
Hamburg	21.539	21.386	21.204	20.949	20.747	20.478	20.205	20.280	20.191	19.942	19.766
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>	<b>5.923</b>	<b>5.893</b>	<b>5.954</b>	<b>5.961</b>	<b>5.805</b>	<b>5.958</b>	<b>5.961</b>	<b>5.989</b>	<b>6.197</b>	<b>6.221</b>	<b>6.385</b>
Niedersachsen	16.204	17.538	17.183	17.086	17.039	17.328	17.037	17.264	17.871	17.690	17.782
NRW	34.700	34.304	33.961	33.294	33.088	32.529	32.178	32.318	31.836	32.040	31.256
Rheinland-Pfalz	5.249	5.193	5.147	5.204	5.149	5.306	5.189	5.168	5.220	5.178	5.102
Saarland	1.292	1.329	1.331	1.287	1.323	1.311	1.445	1.931	1.942	1.900	1.866
Sachsen	1.274	1.307	1.342	1.244	1.072	1.099	1.211	1.219	1.240	1.201	1.233
Sachsen-Anhalt	1.370	1.392	1.440	1.483	1.454	1.482	1.507	1.521	1.591	1.564	1.633
<b>Schleswig-Holstein</b>	<b>24.966</b>	<b>24.715</b>	<b>24.899</b>	<b>24.685</b>	<b>24.788</b>	<b>24.874</b>	<b>24.998</b>	<b>24.835</b>	<b>24.891</b>	<b>24.669</b>	<b>24.285</b>
Thüringen	410	409	412	395	393	426	449	453	464	469	491
<b>Deutschland insgesamt</b>											
Mitgliederbestand	188.092	188.240	187.696	186.780	186.007	186.534	186.164	187.090	187.843	186.876	186.023
jährliche Veränderung	gegenüber Vorjahr	0,1%	-0,3%	-0,5%	-0,4%	0,3%	-0,2%	0,5%	0,4%	-0,5%	-0,5%
	Ø 2005-2010	-0,1%					0,0%				
	Ø 2005-2015	-0,1%									
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>											
jährliche Veränderung	gegenüber Vorjahr	-0,5%	1,0%	0,1%	-2,6%	2,6%	0,1%	0,5%	3,5%	0,4%	2,6%
	Ø 2005-2010	0,1%					1,2%				
	Ø 2005-2015	0,7%									

Quelle: DSV; eigene Berechnungen

Auch wenn die Wachstumsraten im Vergleich zum Standortkonzept aus 2004 deutlich geringer ausfallen, kann bei der Mitgliederentwicklung weiterhin von einer Wachstumsphase gesprochen werden, unabhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung in Mecklenburg-Vorpommern. Dies zeigt der Vergleich der Entwicklung des Bootsbestandes pro 1.000 Einwohner (Tabelle 12). Es wird wiederum von den registrierten Beständen der DSV-Mitglieder ausgegangen. Je 1.000 Einwohner erhöhte sich diese Kennziffer in Mecklenburg-Vorpommern von 1,73 in 2005 auf 1,95 in 2015. Im Vergleich mit anderen Küstenländern (Schleswig-Holstein 4,60; Hamburg 5,96; Bremen 3,03) ist dieser Wert immer noch niedrig. Auch Berlin verzeichnet mit 2,06 Booten je 1.000 Einwohner eine höhere Quote als Mecklenburg-Vorpommern. Im Gegensatz zu Mecklenburg-Vorpommern sind die Werte in Hamburg, Bremen und Berlin aber rückläufig im Vergleich zur letzten Erhebung in 2004. Besonders deutlich wird es in Hamburg. Dort gab es einen Rückgang um 0,62. Anhand der Tabelle 12 wird deutlich, dass - in Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Entwicklung - noch erhebliches Wachstum möglich ist. Bei der Interpretation dieser Zahlen ist zu berücksichtigen, dass eine erhebliche Zahl nicht im DSV registrierter Boote nicht erfasst ist. Diese Verzerrung gilt für alle Bundesländer, aber für die östlichen Länder in besonderem Maße, so dass der Abstand zwischen beiden Gruppen in der folgenden Tabelle 12 etwas überschätzt sein dürfte.

**Tabelle 12: Boote von DSV-Mitgliedern pro 1000 Einwohner 2005 und 2015**

Bundesland	2005	2015
Berlin	2,18	2,06
Bayern	0,71	0,61
Brandenburg	1,06	1,21
Bremen	3,36	3,03
Hamburg	6,58	5,96
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>	<b>1,73</b>	<b>1,95</b>
NRW	0,64	0,52
Sachsen-Anhalt	0,34	0,41
<b>Schleswig-Holstein</b>	<b>3,90</b>	<b>4,64</b>
<b>Gesamt</b>	<b>0,98</b>	<b>0,90</b>

Quelle: DSV; eigene Berechnungen

Ein weiterer Indikator für die Entwicklung des Wassersports ist die Zahl der Sportbootführerscheinprüfungen (Binnen und See), für die allerdings nur auf Bundesebene Angaben vorliegen. Diese Zahl ist, wie Tabelle 13 zeigt, in den letzten 10 Jahren stetig angestiegen. Zwischen 2003 und 2006 war die Zahl der abgenommenen Prüfungen stark gesunken. Ein erkennbarer Grund für diese Entwicklung konnte nicht gefunden werden. Möglicherweise war der Bedarf in diesem Zeitraum gedeckt. Ab 2006 gab es eine Trendwende und seitdem konnte bundesweit jedes Jahr ein Wachstum von durchschnittlich 3,2% verzeichnet werden. Diese Tendenz untermauert abermals den bereits aufgezeigten Trend und die weiter steigende Beliebtheit des Wassersports.

**Tabelle 13: Jährliche Sportbootführerscheinprüfungen in Deutschland**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Sportbootführerschein-Binnen	21.192	21.258	20.876	22.081	22.494	23.527	24.010	27.080	27.780	31.021
Sportbootführerschein-See	27.142	28.302	27.140	29.683	30.294	32.207	35.398	34.566	36.125	37.506
<b>Summe</b>	<b>48.334</b>	<b>49.560</b>	<b>48.016</b>	<b>51.764</b>	<b>52.788</b>	<b>55.734</b>	<b>59.408</b>	<b>61.646</b>	<b>63.905</b>	<b>68.527</b>

Quelle: DSV

Die o.g. Trends müssten sich in der Statistik des Bootsbestandes in Deutschland wiederfinden. Dieser verändert sich durch Neuproduktion, ergänzt durch Importe und reduziert um die exportierten Boote (sofern keine alten Boote aus dem Bestand herausfallen, was bislang nur in geringem Umfang der Fall sein dürfte).

Wie in Tabelle 14 zu erkennen ist, ist der statistisch erfasste Gesamtbestand (Summe aller Größenklassen) von 2009 bis 2013 um rd. 6.000 Boote gesunken. Bereits in den Jahren zuvor konnte eine Negativentwicklung beobachtet werden. Dieser Rückgang geht ausschließlich zu Lasten der Boote, die kleiner als 7,50 m lang sind. In der Gruppe der Boote mit einer Länge zwischen 7,50 m und 12 m konnte der stärkste Anstieg im Bestand ermittelt werden. Während in der Bootsklasse kleiner als 7,50 m eine Halbierung des Bestandes stattgefunden hat, stieg der Bestand in der mittleren Bootskategorie um 41%. In der Klasse über 12 m nimmt er leicht mit knapp 2 % p.a. zu.

Die Entwicklung zeigt, dass es zu einer Verschiebung der Bootsklassen gekommen ist und die Boote größer werden (es hat eine Zunahme bei den Booten >7,5m stattgefunden). Ein Grund hierfür ist das gestiegene Alter der Bootsbesitzer. Für den Wassersport in Mecklenburg-Vorpommern ist das eine positive Entwicklung, da speziell das Revier IV (Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund) für Küstensegler interessant ist, die Boote mit einer Länge von >7,5m besitzen. D.h. die Zahl der potentiellen Kunden hat in den letzten Jahren zugenommen.

**Tabelle 14: Bestand, Produktion und Außenhandel von Segelbooten nach Bootsklassen 2009 und 2013**

Bootsgröße	Anzahl Segelboote	2009	2013	Veränderung 2009 -2013	Jährliche Veränderung 2009 - 2013
< 7,5m	Bestand	90.000	40.953	-54%	-14%
	Produktion	168	128 *	-24%	-6%
	Export	146	416	185%	46%
	Import	313	168	-46%	-12%
	Heimischer Verbrauch	22	14 *	-36%	-9%
7,5 m - 12 m	Bestand	105.000	148.036	41%	10%
	Produktion	798	794	-1%	0%
	Export	694	417	-40%	-10%
	Import	96	306	219%	55%
	Heimischer Verbrauch	104	159	53%	13%
> 12 m	Bestand	6.128 *	6.238	2%	0%
	Produktion	298	480	61%	15%
	Export	259	252	-3%	-1%
	Import	37	43	16%	4%
	Heimischer Verbrauch	39	96	146%	37%
Gesamt	Bestand	201.036	195.227	-3%	-1%
	Produktion	1.264	1.429	13%	3%
	Export	1.099	1.085	-1%	0%
	Import	446	517	16%	4%
	Heimischer Verbrauch	165	270	64%	16%

Quelle: icomia statistics, Außenhandelsstatistik, BVWW

\* Es handelt sich aufgrund fehlender Daten um einen geschätzten Wert



#### 4.2.2 Auswirkungen des demografischen Wandels

Die Thematik der älter werdenden Gesellschaft in Deutschland hat auch oder vielleicht sogar „gerade“ im Wassersport einen großen Einfluss und wird auch in den kommenden Jahren eine große Rolle bei den Bedarfsplanungen und den Anforderungen an die Häfen in Deutschland spielen. Der Grund dafür liegt darin, dass der überwiegende Teil der Bootseigner bereits heute über 50 Jahre alt ist. Die Bedürfnisse und Anforderungen ändern sich durch diese Entwicklung ebenso wie die favorisierten Bootsklassen. Diese Entwicklung wurde bereits in Kapitel 4.2.1 erörtert. In den nachfolgenden Tabellen wird zunächst die Bevölkerung nach Bundesländern und Altersgruppen für 2011 und eine Prognose für 2030, sowie die Veränderung in absoluten Zahlen gezeigt, um die Entwicklung zu verdeutlichen. Die Darstellung beschränkt sich neben Mecklenburg-Vorpommern auf die wichtigsten Quellmärkte von Mecklenburg-Vorpommern.

**Tabelle 15: Bevölkerung nach Bundesländern und Altersklassen 2011 und Prognose 2030 in 1.000**

Bundesland	2011					2030				
	< 30	30-50	50-65	> 65	Summe	< 30	30-50	50-65	> 65	Summe
Berlin	1.029	1.005	624	634	3.292	916	993	713	757	3.378
Hamburg	543	538	302	324	1.707	531	505	371	341	1.748
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>	<b>444</b>	<b>435</b>	<b>376</b>	<b>356</b>	<b>1.610</b>	<b>308</b>	<b>315</b>	<b>332</b>	<b>453</b>	<b>1.408</b>
Niedersachsen	2.405	2.188	1.569	1.615	7.778	2.135	1.934	1.756	1.903	7.727
Nordrhein-Westfalen	5.466	4.993	3.526	3.553	17.538	4.894	4.464	3.809	4.068	17.235
Schleswig-Holstein	839	790	563	607	2.800	752	707	659	701	2.818
übrige Bundesländer	13.800	12.886	9.371	9.428	45.485	12.129	11.596	10.018	11.174	44.917
<b>Deutschland gesamt</b>	<b>24.530</b>	<b>22.839</b>	<b>16.333</b>	<b>16.518</b>	<b>80.220</b>	<b>21.664</b>	<b>20.513</b>	<b>17.656</b>	<b>19.396</b>	<b>79.230</b>

Quelle: Ergebnisse auf Grundlage des Zensus 2011

Es zeigt sich, dass neben einem absoluten Rückgang der Bevölkerung sowohl im Bundesgebiet, als auch in Mecklenburg-Vorpommern, insbesondere eine Verschiebung in der Alterspyramide prognostiziert wird. Die Gruppen der unter 30jährigen und der 30-50jährigen nehmen deutlich ab, die der über 50jährigen nehmen zu.

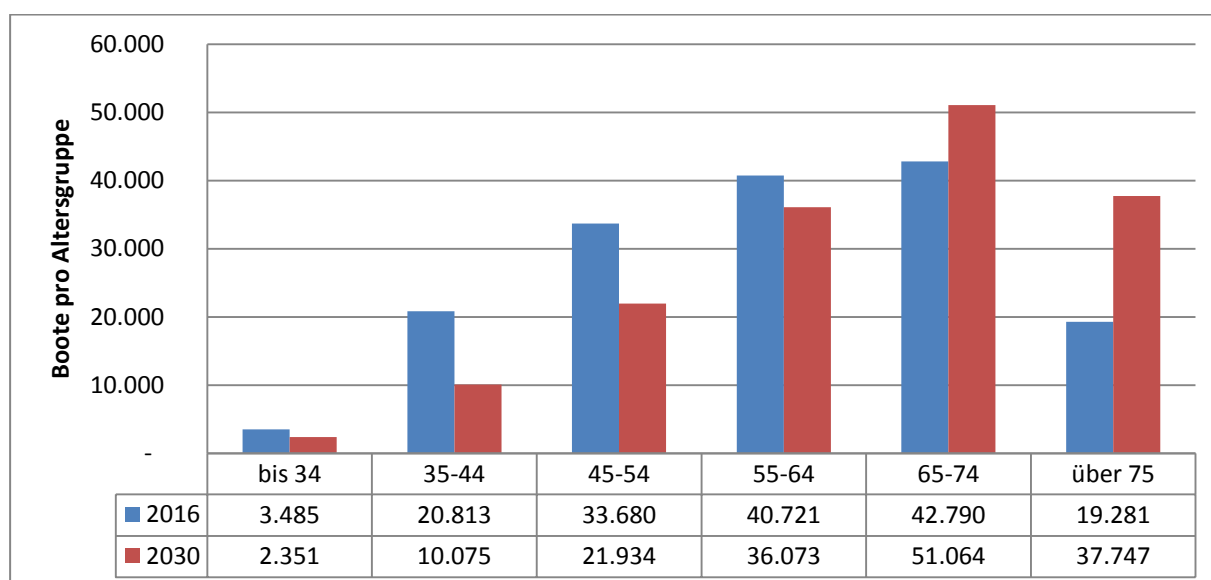
**Tabelle 16: Veränderung der Bevölkerung nach Bundesländern und Altersklassen 2011-2030 in 1.000**

Bundesland	Veränderung 2011 - 2030				
	unter 30	30-50	50-65	> 65	Summe
Berlin	-113	-12	89	123	86
Hamburg	-12	-33	69	17	41
Mecklenburg-Vorpommern	-136	-120	-44	97	-202
Niedersachsen	-270	-254	187	288	-51
Nordrhein-Westfalen	-572	-529	283	515	-303
Schleswig-Holstein	-87	-83	96	94	18
übrige Bundesländer	-1.671	-1.290	647	1746	-568
<b>Deutschland gesamt</b>	<b>-2.866</b>	<b>-2.326</b>	<b>1.323</b>	<b>2878</b>	<b>-990</b>

Quelle: PLANCO eigene Berechnungen

Da die Ausübung des Wassersportes an ein Mindestmaß körperlicher Fitness geknüpft ist, nimmt die Zahl der potenziellen Wassersportler ab (weniger Neukunden). Zudem werden einige Wassersportler den Wassersport altersbedingt aufgeben müssen (sinkender Kundenbestand). Dies kann nur kompensiert werden, wenn junge Menschen an den Wassersport herangeführt werden. Um die gleiche Zahl an Wassersportlern insgesamt zu halten, muss der Anteil der Wassersportler in den jüngeren Altersklassen sogar steigen.

Die nachfolgende Abbildung 2 zeigt die erwartete Altersverteilung der Segler 2016 und 2030 unter Berücksichtigung von Ab- und Zugängen:

**Abbildung 2: Altersverteilung der Segler auf Segelyachten in Deutschland 2016 und 2030**

Quelle: BVWW sowie eigene Berechnungen

Knapp 40% der Bootseigner ist bereits heute über 65 Jahre alt, d.h. ein bedeutender Teil dieser Gruppe wird in den nächsten 10 – 15 Jahren den Wassersport aufgeben müssen.

In absoluten Zahlen bedeutet dies, dass die Gefahr besteht, dass mehr als 50.000 Segler ihren Sport nicht mehr ausüben werden. Aus Sicht Mecklenburg-Vorpommerns bedeutet dies einen Verlust an Kunden, der kompensiert werden muss.

Betrachtet man die Zahl der Bootseigner nach Altersklassen in 2016 und 2030 zeigt sich zudem, dass in 2030 rund 45% der noch aktiven Wassersportler über 65 Jahre alt sind. Neben den langfristigen Folgen eines Rückgangs der Zahl der aktiven Wassersportler hat diese Entwicklung auch Konsequenzen für die Anforderungen an die wassertouristische Infrastruktur. Einerseits nimmt die Mobilität ab, und der Zugang zum Boot in den Häfen muss erleichtert werden, andererseits nimmt das Sicherheitsbedürfnis zu.

Wenn es also nicht gelingt, junge Menschen für den Wassersport zu begeistern, sind diese prognostizierten Entwicklungen langfristig eine existenzielle Bedrohung für den Wassersport.

Junge Menschen an den Wassersport heranzuführen sollte zumindest in kleinem Umfang gelingen. Sowohl die Bootsbaubranche, als auch die noch aktiven Wassersportler werden dies durch geeignete Maßnahmen wie Segelwettbewerbe, Festivitäten, Segeln in Schulen etc. versuchen.

Der Erfolg dieser Maßnahmen ist nur schwer zu prognostizieren. Verschiedene Fachgespräche haben aber gezeigt, dass in jüngster Zeit derartige Maßnahmen bereits zu Erfolgen geführt haben. Unterstellt man, dass es gelingt die Zahl der Wassersportler jährlich um etwa 1-2% zu steigern, erhöht sich hierdurch die Zahl der Bootseigner bis 2030 um rund 27.000, wie nachfolgende Tabelle 17 zeigt:

Unter Berücksichtigung altersbedingter Abgänge und des Zugewinns junger Wassersportler ergibt sich das folgende Bild:

**Tabelle 17: Bootsbestand in Deutschland 2016 und 2030 unter Berücksichtigung von altersbedingten Zu- und Abgängen**

	Abgänge	Zugänge	Bootsbestand
<b>2016</b>			160.320
<b>2016-2030</b>	28.266		
<b>2016-2030</b>		27.190	
<b>2030</b>			159.244

Quelle: PLANCO eigene Berechnungen

Sofern es also gelingt, in dem genannten Umfang junge Menschen an den Wassersport heranzuführen, kann zumindest mittelfristig das heutige Niveau etwa gehalten werden. Allerdings sollte auch dieser vermeintlich geringe Zuwachs nicht unterschätzt werden. Es bedarf deutlich erhöhter Anstrengungen aller Beteiligten.

Hinzu kommt eine Verhaltensänderung, die zwar die Zahl der Bootseigner nicht erhöht, wohl aber die Bootsübernachtungen in der Region. Jüngere Wassersportler haben weniger als früher das Interesse an einem eigenen Boot mit festem Liegeplatz. Aufgrund vielfältiger Freizeitinteressen und insgesamt weniger Freizeit ziehen sie es vor, bei Bedarf ein Boot zu chartern und nicht für zeitweise Nutzungen monatelang ein Boot vorzuhalten, zu warten und zu pflegen. Somit erhöht sich letztlich die Auslastung eines Teils der Dauerlieger deutlich.

### Schlussfolgerungen aus der demografischen Entwicklung

Die Entwicklung des Wassersportmarktes stagniert bzw. wächst regional aber verlangsamt in den letzten Jahren. Nach der Wende hat es zunächst einen Aufholeffekt in den neuen Bundesländern gegeben, der aber weitgehend abgeschlossen sein dürfte. Das Wachstum einiger Regionen (so auch Mecklenburg-Vorpommern) ging zu Lasten anderer Regionen. Mecklenburg-Vorpommern hat dies zu seinen Gunsten und zu Lasten Dänemarks und auch Schleswig-Holsteins in den letzten Jahren eindrucksvoll bewiesen.

Die Wassersportreviere an der Ostsee stehen in einem harten Wettbewerb zueinander, auch wenn sie gleichzeitig voneinander profitieren.

Diese Situation wird sich in Zukunft weiter verschärfen. Der wesentliche Grund ist die demographische Entwicklung. Es sind erhebliche Anstrengungen erforderlich, um mittel- bis langfristig das Gesamtniveau der Wassersportangebote zu halten. Schon dies bedeutet, dass der Anteil der Wassersportler in den relevanten Altersklassen deutlich steigen muss.

Gleichwohl sind regionale Verschiebungen möglich. Die Reviere, die in besonderem Maße den Ansprüchen der Kunden genügen, werden auch weiter Zuwächse verzeichnen können. Die Reviere, die dies nicht tun, werden an Bedeutung verlieren.

Hier sollte Mecklenburg-Vorpommern seine Chance erkennen und handeln.

In diesem Zusammenhang sind insbesondere zwei Aspekte zu nennen, die in Zukunft von Bedeutung sein werden:

- Junge Menschen müssen verstärkt aufs Wasser gebracht werden. Einerseits muss hierzu frühzeitig begonnen werden, junge Menschen für den Wassersport zu begeistern. Andererseits muss die Ausübung des Wassersports für Familien attraktiver gestaltet werden. In den USA hat man diese Bedürfnisse lange erkannt und in den Häfen entsprechende Angebote geschaffen. Diese gehen von sportlichen Aktivitäten für Kinder über landgebundene Aktivitäten für die Partner, die häufig weniger am Wassersport weniger interessiert sind.
- Die Häfen müssen sich auf die Bedürfnisse älterer Wassersportler einstellen. Dies bedeutet u.a.: Wege müssen verkürzt und vereinfacht werden, der Zugang zum Boot muss leicht möglich sein, Serviceangebote müssen umfangreicher werden, die Infrastrukturanbindung sollte auch öffentliche Verkehrsmittel stärker in den Fokus stellen.

Die genannten Aspekte stellen hohe Anforderungen, sind aber andererseits auch eine Chance für neue Standorte, die diese von Beginn an berücksichtigen können. Sollte es sich um einen Inselhafen handeln (wie derzeit in Prerow geplant), sind die Herausforderungen besonders hoch einzustufen. Insbesondere muss der Weg zwischen Land und Hafen entsprechend gestaltet werden.

Der Wettbewerb der Reviere und der Häfen um die Wassersportler wird in den nächsten Jahren allgemein zunehmen. Umso wichtiger ist es, eine hohe Qualität des Wassersportrevieres zu bieten. Die Situation um den Nothafen Darßer Ort ist nach verschiedenen Befragungen immer wieder ein wesentlicher Kritikpunkt am Wassersportrevier „Ostseeküste

Mecklenburg-Vorpommern“. Eine Lösung des Problems ist daher für die gesamte Tourismusentwicklung von großer Bedeutung. Die negativen Erlebnisse im Nothafen Darßer Ort haben schon jetzt zu einer Verschlechterung des Images des gesamten Wassersportreviers Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Hinzu kommt: Die zunehmend älter werdenden Wassersportler werden immer seltener Etappen von mehr als 60 sm akzeptieren, sie werden vielmehr im Durchschnitt weit kürzere Etappen als heute anstreben. Ohne einen akzeptablen Etappenhafen zwischen Rostock und Rügen werden daher einige Wassersportler Mecklenburg-Vorpommern den Rücken kehren.

#### **4.2.3 Überprüfung der Dauerlieger-Bedarfsschätzung 2005-2015**

Im letzten Standortkonzept für Sportboothäfen an der Ostseeküste des Landes Mecklenburg-Vorpommern aus dem Jahr 2004,<sup>2</sup> wurde die Nachfrage nach Dauerliegeplätzen bis zum Jahr 2015 geschätzt. Ausgehend von einem damaligen Bestand von insgesamt 6.449 Liegeplätzen für die Reviere II - VI ergab sich ein erwarteter Zuwachs von +1.563 Liegeplätzen auf aktuell 8.006.

Der Liegeplatzbestand wurde für das Jahr 2015 mit etwa 8.600 ermittelt. Der in 2003 geschätzte Wert konnte nicht erreicht werden. Der tatsächliche Wert liegt knapp 600 Liegeplätze darunter. Die erwartete Dynamik wurde aber im Wesentlichen richtig eingeschätzt.

Ein wesentlicher Grund für den Unterschied ist z.B., dass nur im geringen Umfang ein Ersatz bestehender Liegeplätze stattgefunden hat und der Bedarf für Motor- und Charterboote ebenfalls stärker eingeschätzt wurde, als es tatsächlich der Fall war.

#### **4.2.4 Nachfrageentwicklung bis 2030**

Die Nachfrage nach Dauerliegeplätzen in Mecklenburg-Vorpommern wird leicht zunehmen. Dafür gibt es zwei Gründe:

- Weiterhin zunehmender Bootsbestand der regionalen Bevölkerung in Anlehnung an die Entwicklung des Bootsbestandes der DSV Mitglieder in Mecklenburg-Vorpommern in den letzten 5-10 Jahren.
- Fortgesetzter Attraktivitätsgewinn Mecklenburg-Vorpommerns für Dauerlieger aus anderen Regionen wie z.B. Berlin, Hamburg und Schleswig-Holstein aufgrund von Angebotsverbesserungen sowie Verbesserungen der Erreichbarkeit. Dies wird im Folgenden erläutert.

#### **Nachfragekomponenten**

Die Prognose unterscheidet zwischen Liegeplätzen von Vereinen und solchen anderer Dauerlieger, da dies für die Planung bedeutsam ist. Grundsätzlich wird bei „anderen Dauerliegern“ zwischen Einheimischen (aus Mecklenburg-Vorpommern) und überregionalen Dauerliegern (aus anderen Bundesländern bzw. aus dem Ausland) unterschieden. Im Untersu-

---

<sup>2</sup> Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern: Standortkonzept für Sportboothäfen an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns, Schwerin 2004

chungsgebiet gibt es allerdings kaum Standorte mit einer nennenswerten Zahl überregionaler Dauerlieger (zu nennen wären z.B. Lauterbach oder Kröslin). Daher wird in der Prognose vereinfachend davon ausgegangen, dass es sich im Wesentlichen um Dauerlieger aus der Region handelt.

Die dafür erforderliche Aufteilung des Liegeplatzbestands auf Dauer- und Gastliegeplätze und auf die genannten Teilbereiche wurde von PLANCO auf der Grundlage von Hafenbefragungen im Zuge der Bestandserhebung geschätzt. Für die Bestandsaufnahme wurden alle Häfen in den Revieren II-VI von April bis September 2016 persönlich besucht und mit den Hafenmeistern, Betreibern u.a. gesprochen. Viele Häfen konnten allerdings die benötigte Aufteilung nur schätzen. Gleichwohl erlauben die Ergebnisse eine Hochrechnung auf die Gesamtheit der Bootshäfen.

**Tabelle 18: Anzahl und Nutzung der Liegeplätze in Mecklenburg-Vorpommern (Reviere II - VI) 2016**

<b>Liegeplätze insgesamt</b>	
Gesamt	11.308
darunter für Gastlieger	3.302
<b>Dauerliegeplätze</b>	
Gesamt	8.006
Vereine	4.291
sonstige Dauerlieger aus der Region	3.715

Quelle: Bestandserhebung PLANCO und ergänzende Schätzungen

### **Zunahme des Bootsbestands in Mecklenburg-Vorpommern**

Unter Berücksichtigung der bereits dargestellten Trends kann erwartet werden, dass der Bootsbestand in Mecklenburg-Vorpommern mittelfristig weiter wächst. In anderen Bundesländern, soweit diese für Mecklenburg-Vorpommern als Konkurrenten von Bedeutung sind (insb. Schleswig-Holstein, Hamburg, Berlin) wird hingegen kein nennenswertes Wachstum erwartet.

#### **• Gesamtbestand an Booten der Bevölkerung von Mecklenburg-Vorpommern**

- Die jahresdurchschnittliche Zunahme des Bootsbestands von DSV-Mitgliedern in Mecklenburg-Vorpommern 2005-2015 betrug 0,5%;
- Die wirtschaftliche Stagnation, die im Standortkonzept 2004 erwähnt wurde, konnte wie erwartet überwunden werden. Allein 2007, 2009 und 2013 konnte Mecklenburg-Vorpommern von allen ostdeutschen Bundesländern das stärkste Wirtschaftswachstum verzeichnen. Im Jahr 2013 betrug es 1,9%. Die positive wirtschaftliche Entwicklung hat gerade auf die Bevölkerungsschichten mit mittleren und höheren Einkommen Einfluss. Bei anhaltender wirtschaftlicher Stagnation hätte ein Abwandern dieser für den Sportbootverkehr relevanten Bevölkerungsschichten die Folge sein können. Die Zuwachsraten im Bootsbestand aus den Jahren 1994-2003 konnten nicht, wie in 2004 prognostiziert, gehalten werden. Der Grund dafür ist, dass einerseits der Nachholbedarf der neunziger Jahre nicht mehr im gleichen Maße besteht. Andererseits ist auch die Infrastrukturentwicklung ins Stocken geraten, so dass keine weiteren Wachstumsimpulse ausgelöst wurden. Dennoch sind sowohl die Mitgliederentwicklung, als auch der Bootsbestand in Mecklenburg-Vorpommern weiter positiv.

In der Summe ergibt sich der folgende Zuwachs, der im weiteren Verlauf zwischen vereinsgebundenen und nicht vereinsgebundenen Bootsbesitzern differenziert wird.

### **Bootsbestand von Einwohnern Mecklenburg-Vorpommerns 2016 und 2030**

2016	8.006
2030	8.586
absolute Veränderung	+580
jahresdurchschnittliche Veränderung	+0,5%

#### **• Vereinsliegeplätze**

Der Bedarf an Liegeplätzen in Vereinshäfen wird aus mehreren Gründen unterdurchschnittlich zunehmen:

- Größere Boote können zum Teil nicht in den Vereinshäfen untergebracht werden; Vereinsmitglieder legen deshalb ihr Boot in einen anderen Hafen.
- Die Mitgliederzahl von Vereinen hat sich weiterhin unterdurchschnittlich entwickelt. Lag die durchschnittliche Veränderung im Zeitraum 1994-2003 noch bei 1,9%, ist sie 2005-2015 auf 0,7% p.a. gesunken. Diese Entwicklung ist in den alten Bundesländern seit langem zu beobachten und wurde oben auch für Mecklenburg-Vorpommern noch verstärkt bestätigt. Gerade junge Menschen üben ihren Sport bevorzugt vereinsungebunden aus. Ausscheidende ältere Mitglieder werden daher nicht immer durch jüngere ersetzt. Hinzu kommt, dass zu Anfang der neunziger Jahre viele Wassersportler auch deswegen einen Vereinsplatz nachgefragt haben, weil es keine anderen Plätze gab. Heute ziehen sie eher private Plätze vor, da dort ein umfangreicheres Serviceangebot besteht - auch wenn der Kostenvorteil von Vereinsplätzen weiterhin ein wichtiger Aspekt für Standorttreue ist. Gespräche mit Fachleuten vor Ort bestätigen diese Erwartung.

Sowohl der Zuwachs beim Bootsbestand, als auch der Zuwachs bei den Vereinsmitgliedern hat sich im Vergleich zum alten Standortkonzept deutlich verlangsamt. Es wird daher eine jährliche Veränderung von 0,3% p.a. für den Zeitraum 2016-2030 angenommen.

### **Liegeplätze in Vereinshäfen**

2016	4.291
2030	4.476
absolute Veränderung	+185
jahresdurchschnittliche Veränderung	+0,3%

### • Dauerliegeplätze nicht vereinsgebundener Boote

- Die Nachfrage nach Dauerliegeplätzen des Segments ‚vereinsfreie Liegeplätze‘ wird entsprechend der angenommenen Wachstumsverschiebung aus Vereinshäfen zunehmen. Da sich die Gesamtkapazität für andere Dauerlieger bereits auf einem guten Niveau befindet, wird der zusätzliche jahresdurchschnittliche Bedarf deutlich geringer ausfallen, als er noch für 2003-2015 prognostiziert wurde. Hieraus folgt insgesamt eine Zunahme für 2016-2030 wie folgt:

#### Dauerliegeplätze in nicht vereinsgebundenen Häfen

2016	3.715
2030	4.130
absolute Veränderung	+415
jahresdurchschnittliche Veränderung	+0,76%

**Tabelle 19: Bedarf an Dauerliegeplätzen im Untersuchungsgebiet nach Revieren 2030**

	Gesamt	Fischland-Darß-Zingst (östlich Meiningenbrücke)	Nördliches und östliches Rügen, Hiddensee, nördlicher Strelasund	Greifswalder Bodden – Südlicher Strelasund	Achterwasser-Peenestrom	Stettiner Haff
<b>Liegeplätze insgesamt 2016</b>						
Gesamt	11.308	350	3.338	3.592	2.470	1.558
darunter für Gastlieger	3.302	65	1.044	857	926	410
<b>Dauerliegeplätze 2016</b>						
Gesamt	8.006	285	2.294	2.735	1.544	1.148
davon Vereine	4.291	35	1.446	1.409	777	624
sonstige Dauerlieger	3.715	250	848	1.326	767	524
<b>Nachfrage nach Dauerliegeplätzen in 2030</b>						
Gesamt	8.606	315	2.451	2.940	1.658	1.242
Vereine	4.476	38	1.508	1.469	810	651
sonstige Dauerlieger	4.130	277	943	1.471	848	591
<b>Zusätzliche Nachfrage nach Dauerliegeplätzen bis 2016 gegenüber 2030</b>						
Gesamt	600	30	157	208	117	88
Vereine	185	3	62	60	34	26
sonstige Dauerlieger	415	27	95	148	83	62

Damit ergibt sich ein Bedarf an weiteren 600 Dauerliegeplätzen bis 2030.



## 4.3 Gastlieger

### 4.3.1 Bootsübernachtungen und –ströme

In Deutschland liegen - im Gegensatz zu Dänemark – keine genauen Angaben zu Herkunft und Aufenthaltsdauer der Gäste in den Häfen vor. Diese bestimmen aber den Bedarf an Gastliegeplätzen und müssen daher geschätzt werden. Im Rahmen des Standortkonzeptes wurden die Bootsbewegungen in der Ostsee simuliert.

Eingangsdaten für die Berechnungen sind:

- Statistiken der Häfen über die Anzahl der Bootsübernachtungen nach Jahreszeit und (zum Teil) Herkunft der Gäste.
- Schätzung der gesamten ausgehenden Bootsübernachtungen je Region (einschl. Übernachtungen in der eigenen Region, aber nicht im eigenen Dauerliegeplatz) aufgrund verschiedener Befragungen von Bootstouristen durch PLANCO.<sup>3</sup>
- Dänische Daten über die regionale Struktur der Gastübernachtungen in dänischen Häfen.
- Einschätzung der Gutachter auf Basis von Gesprächen mit Wassersportlern, Hafenbetreibern und anderen Fachleuten des Wassersports.

### Hafenkapazitäten und Auslastung in Dänemark, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern

Einen Anhaltspunkt über die Wettbewerbsfähigkeit (bzw. die Bewertung der Attraktivität der Segelreviere durch die Wassersportler) und somit auch über das Routenverhalten gibt die Zahl der vorhandenen Liegeplätze und deren Auslastung.

Etwa 43% der Liegeplätze der südlichen Ostsee liegen in Deutschland. Dänemark, der Hauptkonkurrent, verfügt über mehr Liegeplätze als Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein zusammen. Auch wenn die Anzahl der Liegeplätze nicht allein ausschlaggebend ist, gibt sie einen Eindruck über die Attraktivität des Reviers. Sie ist auch ein Anhaltspunkt für die Stellung des Wassersports in der Region und Ausdruck der Hafenvielfalt des Gebietes. Mehr Liegeplätze bedeuten eine höhere Vielfalt und mehr Abwechslung. Der Vorteil der dänischen Südsee ist es gerade, dass eine Vielzahl verschiedener Häfen kurzfristige Entscheidungsspielräume ermöglicht, während in Teilen Mecklenburg-Vorpommerns kaum Auswahlmöglichkeiten bestehen. Wird z.B. von Schleswig-Holstein über Rostock nach Rügen gesegelt, ist der Hafen Darßer Ort der einzig mögliche Etappenhafen. Es fehlt in der Region Darßer Ort an Alternativen. Aus Gründen der Sicherheit und Attraktivität muss zumindest ein gleichwertiger Ersatz in Form eines Etappenhafens gewährleistet sein. Sofern der Segler keinen Liegeplatz bekommt, oder er aus anderen Gründen doch einen alternativen Hafen anlaufen möchte, muss er in diesem Fall allerdings weiterhin etliche Stunden weiterfahren, bevor der nächste Hafen erreicht wird. Daher sollte langfristig nicht nur nach ei-

---

<sup>3</sup> Persönliche Interviews in den Revieren II - VI zwischen April und September 2016.

nem Ersatzhafen gesucht werden, sondern weitere Etappenhäfen geschaffen werden, damit die Distanzen deutlich verkürzt werden.

### Auslastung

Besucherstatistiken werden in den meisten deutschen Häfen nicht systematisch geführt. Vielfach werden nur die Einnahmen erfasst, nicht die ihnen zugrunde liegende Zahl von Booten, Gästen oder Bootsübernachtungen. Einige Häfen erfassen die Bootsanläufe, aber nicht die Aufenthaltsdauer. Damit ist die dargestellte Auslastung eine begründete Schätzung der Gutachter. Besser sind die dänischen Statistiken, die nach Ansicht der Gutachter nach wie vor als Vorbild für eine verbesserte Erfassung in Mecklenburg-Vorpommern dienen sollten. Die Angaben mecklenburg-vorpommerscher Häfen werden nicht veröffentlicht, standen PLANCO jedoch teilweise zur Verfügung. Aus Gründen des Datenschutzes werden die Häfen hier nicht namentlich genannt, sondern in zusammengefassten Regionen dargestellt. Gleiches gilt für die dänischen Häfen.

Die Auslastung mit Gastliegern gibt kein vollständiges Bild über die Gesamtauslastung der Häfen, da ein Teil der Liegeplätze auch mit Dauerliegern belegt ist.

**Tabelle 20: Auslastung der Häfen in Dänemark, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern mit Gastliegern in 2015**

Region	Liegeplätze	Bootsübernachtungen insgesamt (Januar-Dezember)	Bootsübernachtungen pro Jahr und Liegeplatz (Januar-Dezember)	Auslastung mit Gastliegern im Sommer*
Seeland	16.337	137.315	8	8%
Storström	5.068	116.287	23	21%
Bornholm	1.453	36.283	25	23%
Fünen	7.389	283.322	38	35%
Süd-Jütland	6.601	235.931	36	32%
Nord-Jütland	9.234	94.135	10	9%
<b>Summe Dänemark</b>	<b>46.082</b>	<b>903.273</b>	<b>20</b>	<b>18%</b>
Fischland-Darß-Zingst (hier nur Nothafen Darßer Ort)	30	1.200	40	36%
Nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-Strelasund	3.338	65.791	20	18%
Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund	3.592	55.585	16	14%
Achterwasser-Peenestrom	2.470	33.185	14	12%
Stettiner Haff	1.558	26.059	17	15%
<b>Summe Mecklenburg-Vorpommern</b>	<b>10.988</b>	<b>181.820</b>	<b>17</b>	<b>15%</b>

Quelle: Hafenerhebung von PLANCO; dänische Statistiken; eigene Schätzungen und Berechnungen; Dänisches Fremdenverkehrsamt zu den Hafenstatistiken in Dänemark, versch. Hafenhandbücher; persönliche Gespräche in Mecklenburg-Vorpommern. \* Etwa 80-85% der Bootsübernachtungen finden in den drei Sommermonaten statt.

Dänemark liegt mit rund 900.000 Bootsübernachtungen pro Jahr (ohne Dauerlieger) deutlich vor den untersuchten Revieren in Mecklenburg-Vorpommern (181.820).

Die Auslastung im Sommer (Juni-August) mit Gastliegern ist in den hochfrequentierten dänischen Häfen höher als in Mecklenburg-Vorpommern (35% Fünen und 32% Süd-Jütland gegenüber 18 % Nördliches- und östliches Rügen – Hiddensee – Nördlicher Strelasund). Da im Gebiet Fischland-Darß-Zingst nur der Darßer Ort als Hafen an der Außenküste existiert und

dieser aufgrund akuter Versandungsgefahr nicht dauerhaft angefahren werden kann (bzw. aus Gründen der Vorsicht gemieden wird), ist die Aussagekraft der Auslastung kaum gegeben. Die Auslastung in dänischen Häfen ist weiterhin gut, wenn auch deutlich zurückgegangen seit dem letzten Standortkonzept in 2004. Ob diese Entwicklung an einem allgemeinen Rückgang der Wassersportler liegt oder es eine Verschiebung in andere Gebiete gegeben hat, kann an dieser Stelle nicht gesagt werden, da nur ein ganz kleiner Teil der miteinander im Wettbewerb stehenden Reviere betrachtet wird. In Mecklenburg-Vorpommern hat die Auslastung in den Revieren II-VI ebenfalls etwas abgenommen. Die Vermutung liegt also nahe, dass die Besucherströme auch in den anderen Wassersportrevieren der Ostsee abgenommen haben. Denn durch die zum Teil neu geschaffenen Wasserwanderrastplätze, die seit der letzten Erhebung in 2004 entstanden sind, wurde eine deutliche Verbesserung im Angebotsbereich der Gastliegeplätze erzielt.

Bei der Bewertung ist zu beachten, dass eine 100%-Auslastung nicht möglich ist. Zum einen müssen durch Dauerlieger belegte Plätze abgezogen werden, zum anderen muss für Gäste eine Reserve vorgehalten werden, um diesen einen spontanen Besuch zu ermöglichen. Die Kapazität eines Hafens muss sich wie bei Hotels an der Nachfrage zu Spitzenzeiten, nicht an der Durchschnittsnachfrage orientieren. Die Auslastung ist nicht in allen Häfen einer Region gleich. Bestimmte Häfen wie etwa der Nothafen Darßer Ort sind lagebedingt überproportional ausgelastet (trotz Versandungsgefahr - derzeit geschlossen - ab März 2017 wird die Fahrrinne ausgebaggert). Für Mecklenburg-Vorpommern bedeutet dies, dass auf zusätzliche Besucherpotenziale auch bei der z.T. noch geringeren Auslastung auch mit zusätzlichen Liegeplätzen reagiert werden sollte. Allerdings nur an Standorten, wo eine Erweiterung auch eine tatsächliche Verbesserung für das gesamte Revier bedeutet.

Aufgrund des höheren Bootsbestands ist das Sportbootaufkommen in Dänemark immer noch höher als in Mecklenburg-Vorpommern. Dennoch ist auch in Mecklenburg-Vorpommern das Aufkommen auf einem beachtlichen Niveau.

An der grundsätzlichen Verteilung der Gäste in dänischen Häfen, hat sich kaum etwas verändert. Die Hälfte aller Gäste kommt weiterhin aus Dänemark. Danach folgt mit 35% Deutschland als bedeutendstes Herkunftsland. Auffällig ist der starke Rückgang der Bootsübernachtungen in Dänemark zwischen 2009 und 2015 von knapp 1,1 Mio. auf 900 Tausend. Der Rückgang ist in allen relevanten Besuchergruppen zu verzeichnen. Besonders stark bei den Niederlanden (-37%). Wie bereits erwähnt lässt sich eine genaue Ursache für den kontinuierlichen Rückgang nicht ermitteln.

**Tabelle 21: Kapazitäten und Bootsübernachtungen von Gastliegern in dänischen Ostseehäfen 2009 und 2015 nach Nationalität**

Region	Bootsübernachtungen (Gastlieger) insgesamt	davon aus					
		Dänemark	Schweden	Norwegen	Deutschland	Niederlande	andere Länder
<b>2009</b>							
Seeland	164.227	92.116	6.776	2.362	52.679	7.527	2.767
Storström	105.058	64.922	15.918	1.636	15.609	4.076	2.897
Bornholm	36.994	9.628	4.856	334	15.639	1.216	5.321
Fünen	300.255	151.246	3.607	1.761	124.280	12.947	6.414
Süd-Jütland	294.291	144.837	9.877	7.417	108.339	20.278	3.543
Nord-Jütland	167.886	95.325	27.038	12.301	26.367	5.223	1.632
Summe	1.068.711	558.074	68.072	25.811	342.913	51.267	22.574
Anteil		52%	6%	2%	32%	5%	2%
<b>2015</b>							
Seeland	137.315	60.562	7.946	1.810	55.754	7.111	4.132
Storström	116.287	66.140	21.511	2.120	17.978	2.992	5.546
Bornholm	36.283	11.324	5.448	287	524	964	17.736
Fünen	283.322	130.014	4.186	1.918	130.433	11.475	5.296
Süd-Jütland	235.931	116.693	10.370	5.192	92.318	7.722	3.636
Nord-Jütland	94.135	58.902	7.775	8.460	15.053	2.282	1.663
Summe	903.273	443.635	57.236	19.787	312.060	32.546	38.009
Veränderung gegenüber 2009	-165.438	-114.439	-10.836	-6.024	-30.853	-18.721	15.435
Anteil		49%	6%	2%	35%	4%	4%
<b>Veränderung 2015 gegenüber 2009</b>							
Seeland	-16%	-34%	17%	-23%	6%	-6%	49%
Storström	11%	2%	35%	30%	15%	-27%	91%
Bornholm	-2%	18%	12%	-14%	-97%	-21%	233%
Fünen	-6%	-14%	16%	9%	5%	-11%	-17%
Süd-Jütland	-20%	-19%	5%	-30%	-15%	-62%	3%
Nord-Jütland	-44%	-38%	-71%	-31%	-43%	-56%	2%
Summe	-15%	-21%	-16%	-23%	-9%	-37%	68%

Quelle: unveröffentlichte Angaben der Tourismusverbände sowie Dänisches Fremdenverkehrsamt

#### 4.4 Liegeplatzbedarf bis 2030 für Gastlieger

Die ermittelte Zahl an Bootsübernachtungen muss in einen Liegeplatzbedarf je Revier umgerechnet werden. Der Liegeplatzbedarf wird für jede Region der heutigen Kapazität gegenüber gestellt. Der rechnerische Überschuss/Defizit wurde mit bestehenden Planungen abgeglichen. In den später folgenden Standortempfehlungen wird der ermittelte Kapazitätsbedarf berücksichtigt.

Für Gäste stehen in der Regel nicht alle Liegeplätze in einem Hafen zur Verfügung. Einige Plätze sind für Vereinsmitglieder und Dauerlieger reserviert.

Die ermittelten Bootsübernachtungen verteilen sich nicht gleichmäßig auf das Jahr. Einen Schwerpunkt bilden die Sommermonate Juni-August (revierspezifisch unterschiedlich finden etwa 85% der Bootsübernachtungen eines Jahres in dieser Zeit statt). In dieser Zeit sind wiederum die Ferienzeiten und die Wochenenden der Besucherswerpunkt. (Wiederum

revierspezifisch schwankend liegt der Anteil der Übernachtungen im Sommer, die an Wochenenden stattfinden, bei etwa 50%).

Entscheidend für die Kapazitätsplanung ist die Nachfrage in Spitzenzeiten. Ähnlich wie bei Hotels in Messestädten bedeutet dies, dass außerhalb der Sommersaison eine erhebliche Überkapazität besteht. Diese ist aber erforderlich, um von der hohen Nachfrage im Sommer zu profitieren.

Die Zahl der Liegeplätze, die erforderlich wäre um an den Wochenenden 100% zu erreichen, beschreibt den Liegeplatzbedarf 2030. Reduziert um die bestehende Zahl an Gastliegeplätzen ergibt sich das Defizit bzw. der Bedarf an neu zu schaffenden Liegeplätzen.

**Tabelle 22: Bedarf an Gastliegeplätzen in Mecklenburg-Vorpommern nach Revieren bis 2030**

	Fischland-Darß-Zingst ( nur Darßer Ort)	Nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund	Greifswalder Bodden - Südlicher Strelasund	Achterwasser - Peenestrom	Stettiner Haff
Liegeplätze	30	1.044	857	926	410
Bootsübernachtungen pro Jahr 2030	10.600	66.261	62.922	37.566	29.499
BÜ/LP	40	20	73	41	72
Bootsübernachtungen im Sommer (Juni-August)	9.010	56.322	53.484	31.931	25.074
Bootsübernachtungen an Sommerwochenenden	4.505	28.161	26.742	15.966	12.537
Nach an einem Wochenende im Sommer	188	1.173	1.114	665	522
Kapazitätsreserve	19	117	111	67	52
<b>Bedarf 2030</b>	206	1.290	1.226	732	575
<b>Defizit/Überschuss</b>	<b>-176</b>	<b>-246</b>	<b>-369</b>	<b>194</b>	<b>-165</b>

Es ergibt sich ein Defizit an Gastliegeplätzen bis zum Jahre 2030 von etwa 960 Liegeplätzen. Es muss nicht für jeden nachgefragten Gastliegeplatz ein neuer Liegeplatz geschaffen werden, da ein Teil dieser Nachfrage durch „doppelt“ belegte Plätze abwesender Dauerlieger abgefangen werden kann.

Es handelt sich bei dem Defizit um ein Gesamtdefizit der Reviere II-VI. In Revier V ergibt sich rechnerisch ein Überschuss an Liegeplätzen. Für einen Teil der Häfen trifft dies zu. Allerdings verteilen sich die Liegeplätze im Revier teilweise ungleichmäßig, so dass es trotz eines Gesamtüberschusses sein kann, dass an einzelnen Standorten ein zusätzlicher Bedarf besteht. An dieser Stelle ist noch keine Aussage getroffen, wie es sich auf die Standorte verteilen sollte. Hierauf wird im Kapitel Planungskonzeption eingegangen.

Neue Häfen erhöhen ggf. durch ihre Existenz die Gesamtnachfrage, etwa weil sie Besucher in das Revier ziehen oder weitere Dauerlieger ansprechen. Dies ist in den oben genannten Zahlen nicht berücksichtigt.

## 5. DIE ÖKONOMISCHE BEDEUTUNG DES WASSERSPORTTOURISMUS

Für die ökonomische Entwicklung der Küstenregion kann der Wassersport an erheblicher Bedeutung gewinnen. Auf einige Aspekte für die Beurteilung des gesamtwirtschaftlichen Interesses an einer Förderung des Wassersporttourismus durch die Erweiterung oder den Neubau von Sportboothäfen an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns soll im Folgenden eingegangen werden. Da empirische Daten vielfach fehlen und die Verhältnisse an einzelnen Standorten sehr unterschiedlich sind, müssen diese Darlegungen bei der Beurteilung einzelner Vorhaben ggf. ergänzt bzw. modifiziert werden. Für Nutzen-Kosten-Bewertungen als Grundlage einer Präzisierung des "öffentlichen Interesses" sind weitere empirische Erhebungen und methodische Weiterentwicklungen erforderlich, die im Rahmen dieser Studie nicht möglich waren.

Unterschieden werden können vier Aspekte:

1. Einkommens- und Beschäftigungseffekte als Folge von Ausgaben im Zusammenhang mit dem Wassersport
2. Erhöhung der Attraktivität der Ostseeküste für den gesamten Tourismus aufgrund der Weiterentwicklung des Wassersports
3. Erhöhung der Attraktivität des Standorts "Ostseeküste" für Industrie und Gewerbe
4. Erhöhung der Attraktivität des Wohnstandorts "Ostseeküste"

Ausgaben im Zusammenhang mit dem Wassersport richten sich auf:

- Wirtschaftszweige, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bau und Betrieb von Sportboothäfen stehen, z.B.
  - Charterunternehmen und Segelschulen
  - Sportboothersteller, Reparaturwerften und Segelmacher
  - sonstige wassersportbezogene Dienstleister (z.B. Bootsversicherer)
  - Unternehmen des Hafenausbaus und der Hafenerhaltung
- Wirtschaftszweige, die mittelbar durch die von Sportboothäfen angezogenen Wassertouristen beeinflusst werden, z.B.:
  - Einzelhandel
  - Gastronomie
  - Hotels, Ferienwohnungen und Campingplätze.

## 5.1 Direkte Wirkungen

### 5.1.1 Einnahmen und Ausgaben

Eine Gegenüberstellung der Aufwendungen und Erträge von Sportboothäfen kann nur im konkreten Einzelfall vorgenommen werden. Die hier angegebenen Daten können nur einen allgemeinen Überblick über die verschiedenen Einnahme- und Kostenarten sowie über ihre ungefähre Größenordnung geben.

#### Einnahmen

Die Höhe der Einnahmen aus dem Betrieb von Sportboothäfen ist u.a. von folgenden Faktoren abhängig:

- Betreiber des Hafens
- Höhe und Struktur der Liegeplatzgebühren
- Größe des Hafens
- Ausstattung des Hafens
- Verhältnis zwischen Dauer- und Gastliegern
- Auslastungsgrad der Liegeplatzkapazitäten.

Zur Höhe der Liegeplatzgebühren wurden im Rahmen dieser Untersuchung für ausgewählte Häfen in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein Informationen eingeholt. Die ermittelten Preisinformationen beziehen privat betriebene Sportboothäfen sowie kommunale Häfen (Wasserwanderrastplätze) und Vereinshäfen ein.

Die Liegeplatzgebühren werden in der Regel abhängig nach der Bootsgröße festgelegt - entweder nach der Länge des Bootes oder nach dessen Platzbedarf in m<sup>2</sup>.

Liegeplatzgebühren für Dauerlieger werden üblicherweise für einen Zeitraum von Mitte April bis Mitte Oktober erhoben. Sie liegen in privat betriebenen Sportboothäfen in Mecklenburg-Vorpommern für ein Boot mit einer Länge von 10 m und einer Breite von 3 m zwischen 500 € und 1.200 €. Dies entspricht einem Preis je m<sup>2</sup> von zwischen 16,50 und 40 €. Der Preis variiert nach Lage des Standortes und Umfang der weiteren Dienstleistungen.

In Schleswig-Holstein (zum Vergleich) bewegen sich die Preise eher in der oberen Hälfte der genannten Preisspanne. In neuen Marinas in Schleswig-Holstein liegen sie teilweise sogar noch darüber, allerdings bleibt deren Auslastung abzuwarten. Für Mecklenburg-Vorpommern scheint eine Überschreitung der Preisspanne nicht realistisch zu sein. Auch in neuen Marinas (die aufgrund der moderneren Ausstattung tendenziell höhere Preise realisieren können) wird dies nach Erwartung der Betreiber nicht gelingen.

Es bleibt festzuhalten, dass die Preise in Mecklenburg-Vorpommern noch immer niedriger als in Schleswig-Holstein sind, auch wenn es in den letzten zehn Jahren eine stetige Erhöhung zu verzeichnen war. Langfristig sollte sich die Differenz zwischen Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern deutlich verkleinern. Kurz- bis mittelfristig bleibt der Unterschied nach Meinung vieler Hafenbetreiber aber weiter bestehen. Für die Kalkulation der

Einnahmen durch Dauerlieger sollte daher abhängig vom Standort ein Wert innerhalb der angegebenen Preisspanne zugrunde gelegt werden.

Hinzu kommen Gebühren für die Winterlagerung, die in Mecklenburg-Vorpommern je nach Lagerung (Freilager, Halle oder beheizte Halle) zwischen 8,50 und 40 €/m<sup>2</sup> ausmachen. Der Preis variiert nach Betreiber, Standort und Ausstattung.

Die Höhe der Liegeplatzgebühren hängt von der Betriebsart, dem Standort und der Ausstattung ab. In privatwirtschaftlich betriebenen Sportboothäfen sind die Liegeplatzgebühren i.d.R. höher als in staatlichen bzw. von den jeweiligen Gemeinden betriebenen Häfen: Der Betrieb dieser Häfen ist häufig nicht auf Gewinnerzielung ausgerichtet. Trotzdem sollte beim Betrieb zwingend auf Kostendeckung geachtet werden, um die Kommunen nicht in finanzielle Schwierigkeiten zu bringen. Dauerliegeplätze dürfen in den als Wasserwanderrastplätzen ausgewiesenen Häfen grundsätzlich nicht angeboten werden. Dieser Aspekt wird nicht überall berücksichtigt bzw. eingehalten (Beispiel: Hafen Breege - ein Charteranbieter beansprucht Gastliegeplätze für seine Charterboote). Die maximale Verweildauer beträgt hier rd. drei Wochen.

Je nach Investitionsaufwand, der wiederum vom baulichen Zustand und dem angebotenen Ausstattungsgrad abhängig ist, fallen erhebliche Kapitalkosten an, die (zumindest von einem privaten Betreiber) bei der Festlegung der Liegeplatzgebühren berücksichtigt werden müssen. Hinzu kommen Personalkosten für die Hafenaufsicht und -verwaltung, in privaten Häfen durch fest angestellte Mitarbeiter. Die dadurch entstehenden Personalkosten fließen ebenfalls in die Kalkulation der Liegeplatzgebühren ein.

Für den Umstand, dass trotz deutlich höherer Dauerliegepreise in den privat betriebenen Sportboothäfen in erheblichem Umfang Liegeplätze nachgefragt werden, gibt es eine Reihe von Erklärungen. Zum einen bieten diese Anlagen i.d.R. eine bessere Ausstattung, als die beiden anderen Hafentypen. Zum anderen ist es für Dauerlieger auch schwierig bzw. nahezu unmöglich, in Vereinshäfen oder in kommunalen Häfen einen Liegeplatz zu mieten bzw. zu kaufen. Liegeplätze in den Vereinen werden üblicherweise ausschließlich an Vereinsmitglieder vergeben.

Eine dauerhafte Vermietung von Vereinsliegeplätzen an auswärtige Bootsbesitzer, die nicht Mitglied des Vereins sind, kommt nur in Ausnahmefällen vor. Auswärtige Segler müssten also Mitglieder in den entsprechenden Segelvereinen werden, um dort ebenfalls einen Liegeplatz zu bekommen. Häufig sind diese Vereinshäfen aber auch nicht tief genug, um größeren Segelyachten einen geeigneten Liegeplatz zu bieten. Auch bestehen nur selten größere Kapazitätsreserven an Liegeplätzen. Eine dauerhafte Vermietung bzw. der Verkauf von Liegeplätzen in als Wasserwanderrastplätzen ausgewiesenen Häfen ist grundsätzlich nicht zulässig. Die Förderprinzipien des Landes Mecklenburg-Vorpommern gehen davon aus, dass Häfen, die nach diesem Programm gefördert werden, aufgrund ihrer abgelegenen Lage, d.h. ihrer unzureichenden landseitigen Infrastrukturanbindung grundsätzlich nicht als Dauerliegerhäfen in Betracht kommen. Für diese Häfen würde sich daher auch kein privater Betreiber finden lassen, weshalb eine staatliche Förderung überhaupt nur gerechtfertigt werden kann.



Die Preise für Tagesliegeplätze (Gastlieger) werden i.d.R. je laufenden Meter/Tag erhoben. Sie variieren in privat betriebenen Anlagen zwischen 1,00 € und 1,50 €/m, wobei allerdings die Ausstattung und das im Liegepreis enthaltene Serviceangebot unterschiedlich ist. In einigen Marinas sind beispielsweise TV-Anschluss, WLAN, Strom- und Wasserverbrauch, Toilettenbenutzung usw. enthalten. In den zum Vergleich herangezogenen Marinas in Schleswig-Holstein liegen die Preise für Gastliegeplätze zwischen 1,00 € und 2,50 € je Tag. Hierbei handelt es sich um am Markt etablierte, d.h. seit längerem bestehende Häfen.

Im Standortkonzept von 2004 wurde bereits erwähnt, dass neu entstandene Marinas versuchen würden, in Schleswig-Holstein noch höhere Preise zu erzielen. Das Beispiel Marina Ancora (Neustadt in Holstein) zeigt, dass die Preise sich weiterhin zwischen 1,00 € und 2,50 € bewegen. Der aktuelle Durchschnittspreis je laufendem Meter/Tag für Gastlieger liegt derzeit zwischen 1,80-2,00 €. Damit liegt die Marina zwar im oberen Segment, bleibt aber in der bereits 2004 ermittelten Preisspanne.

Wie für Dauerlieger gilt auch für Gastlieger, dass in Schleswig-Holstein höhere Preise erzielt werden können, als in Mecklenburg-Vorpommern. Die Preise in Mecklenburg-Vorpommern zählen zu den geringsten in den Segelrevieren der Ostsee. Vielfach liegt es an den auffallend niedrigen Preisen, die in den kommunalbetriebenen Häfen erhoben werden, da das Ziel der kommunalen Häfen nicht die Gewinnerzielungsabsicht ist, sondern die Netzaufdeckung und im Gegensatz zu privaten Häfen eine Quersubventionierung durch Haushaltsgelder möglich ist.

Am niedrigsten sind weiterhin die Liegeplatzgebühren für Tageslieger in den Vereinshäfen (z.T. nur etwa 0,50 €/lfd. m und Tag).

Zur Ermittlung der Einnahmen aus den Liegeplatzgebühren muss der Auslastungsgrad der Liegeplätze sowohl für Dauerlieger als auch für Gastlieger berücksichtigt werden. Für Dauerliegeplätze kann davon ausgegangen werden, dass diese, sofern sie fest vermietet sind, zu 100% ausgelastet sind.

Gastliegeplätze sind hingegen i.d.R. nur tageweise vermietet. Der Auslastungsgrad (Zahl der Gastliegetage pro Jahr) ergibt sich aus der Anzahl der Gastlieger und deren mittlerer Verweildauer im Hafen. Ein recht gut ausgelasteter Hafen hatte in 2015 in Mecklenburg-Vorpommern bei 150 Liegeplätzen für Gastlieger etwa 62 Bootsübernachtungen pro Liegeplatz. Geht man von Liegeplatzgebühren zwischen 10,00 €/ Tag für ein 10-m-Schiff in einem kommunalen Hafen und von rd. 10,00 bis 20,00 €/Tag in privat betriebenen Sportboothäfen aus, so würden sich pro Jahr Einnahmen in Höhe von rd. 620-1.240 € je Gastliegeplatz ergeben.

### Ausgaben der Hafentreiber

Den Einnahmen aus den Liegeplatzgebühren stehen folgende Ausgaben gegenüber:

- laufende Aufwendungen für den Betrieb der Sportboothäfen (Personalkosten, Kosten für Reparaturen und Instandhaltung, sonstige Aufwendungen)
- Investitionen in den Ausbau von Häfen.

Nach eigenen Erhebungen bei Hafentreibern in Mecklenburg-Vorpommern liegen die jährlichen Aufwendungen für Personal in privaten Sportboothäfen an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns bei 238 € je Liegeplatz (Preis aus Standortkonzept 2004 aktualisiert auf das Jahr 2015). Die durchschnittlichen Personalkosten eines Hafens hängen stark von der Größe und der Auslastung eines Hafens ab. Handelt es sich um einen kommunalen Hafen, fallen die Personalkosten meist niedriger aus. Die Kosten für den einzelnen Mitarbeiter werden nur anteilig berechnet, da dieser i.d.R. nicht ausschließlich für den Hafentreibetrieb zuständig ist, sondern weitere Tätigkeiten in der Kommune übernimmt. In privaten Häfen sind die Mitarbeiter fest für die anfallenden Arbeiten im Hafen angestellt. In privaten Sportboothäfen machen die Personalkosten rd. 65% der jährlichen Gesamtkosten aus.

Weitere Kosten fallen für laufende Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten an. Deren Höhe ist hauptsächlich von der baulichen Befestigung des Hafens und der Bauweise der Liegeplätze abhängig. Im Durchschnitt liegt sie bei jährlich etwa 238 € je Liegeplatz. Auch diese Kosten pro Liegeplatz hängen von der Gesamtgröße des Hafens ab, da z.B. die Instandhaltungskosten der Mole unterproportional steigen.

Zu den sonstigen Aufwendungen werden Verwaltungskosten, Versicherungen, Abgaben und Gebühren sowie die Abschreibungen gezahlt. Sie erreichen etwa 95 € je Liegeplatz und Jahr.

Eine Prognose der Investitionsausgaben für den Neubau oder die Erweiterung von Sportboothäfen in Mecklenburg-Vorpommern ist an dieser Stelle nicht möglich. Die Investitionskosten sind von den lokalen Gegebenheiten am geplanten Standort, der baulichen Ausführung (z.B. Molenbefestigung oder nur einfache Steganlagen) und dem Ausstattungsgrad abhängig. Die Preise für den Bau neuer Liegeplatzkapazitäten schwanken entsprechend stark.

#### **5.1.2 Beschäftigungseffekte von Sportboothäfen**

Beschäftigungseffekte entstehen sowohl während der Bauphase als auch während des Hafentreibetriebs. Der Beschäftigungseffekt während des Baus bzw. des Ausbaus eines Hafens ist abhängig von der Höhe der Investitionskosten. Ein Teil dieser Investitionskosten fließt anderen Regionen zu, soweit auswärtige Unternehmen eingeschaltet werden bzw. Planungsleistungen oder Materiallieferungen aus anderen Regionen erfolgen.

Der Personalbedarf für den Betrieb von Sportboothäfen ist überwiegend von der Größe des Hafens und der Art des Betreibers abhängig.

Fest angestellte Mitarbeiter finden sich i.d.R. nur in privat betriebenen Häfen mit mehr als 50 Liegeplätzen. Besetzt wird hier zumindest die Position eines Hafentreibers. Je nach Größe

und Umfang der angebotenen Dienstleistungen sind erheblich mehr Mitarbeiter beschäftigt. Daneben werden während der Saison, abhängig von der Größe des Hafens, einige Hilfskräfte eingestellt.

Vereinshäfen werden zum weit überwiegenden Teil von den Vereinsmitgliedern selbst in ehrenamtlicher Tätigkeit betreut und verwaltet. Zusätzliche Beschäftigung entsteht durch diese Art von Häfen nicht.

Kommunal betriebene Häfen, zu denen üblicherweise auch die Wasserwanderrastplätze zählen, werden häufig von in der Gemeinde angestellten Beschäftigten mitbetreut. Die durch den Betrieb dieser Häfen entstehenden Beschäftigungseffekte sind gering (z.B. durch Anstellung von Saisonkräften).

### Yachtcharter und Segelschulen

Charterstützpunkte und Segelschulen befinden sich i.d.R. unmittelbar im Hafengebiet.

Charteryachten werden gegenwärtig an 10 Hafenstandorten in den Revieren II-VI angeboten. Diese befinden sich u.a. im Raum Stralsund, Lauterbach, Kröslin und Breege. Insgesamt werden an den 10 Standorten etwa 175 Boote zur Miete angeboten. Davon allein 65 Boote in Breege und 35 in Lauterbach.

Durch den Betrieb von Charterstützpunkten und Segelschulen in den Sportboothäfen entsteht zusätzliche Beschäftigung. Die Zahl der hierdurch entstehenden zusätzlichen Arbeitsplätze lässt sich nur schwer abschätzen. In den meisten Fällen dürfte die Zahl der Beschäftigten je Betrieb bei einer bis max. 3 Personen liegen, sofern diese Tätigkeiten nicht gleichzeitig vom für diesen Hafen zuständigen Hafenmeister wahrgenommen werden. In jedem Fall ist die Beschäftigung auf die Sommersaison (Segelsaison) beschränkt. Ganzjahresarbeitsplätze entstehen nicht.

### Sportboothersteller, Reparaturwerften und Segelmacher

Rund 20 Bootswerften haben ihren Standort u.a. in Stralsund, Barth, Greifswald und Lauterbach. Das Angebot reicht vom Neubau von Booten in Holz oder GFK (Kunststoff) über verschiedene Reparaturleistungen. Zum Leistungsumfang dieser Betriebe gehören außerdem Motorenservice und Bootslagerung sowie der Verkauf von Bootszubehör. Angaben über Umsätze und Beschäftigte liegen nicht vor.

Die Yachtbaubranche befindet sich weltweit in einem starken Wettbewerb. Zunehmend treten auch Wettbewerber aus dem osteuropäischen Ausland auf, die durch niedrige Lohnkosten begünstigt sind. Dennoch ist nicht zu übersehen, dass Länder mit hohen Seglerzahlen (z.B. Finnland, Schweden, Dänemark, Niederlande) zugleich auch starke Positionen im Bootsbaumarkt besetzen. In dem Maße wie sich der Segelsport an der Küste entwickelt, verbessern sich die Chancen, auch im Bootsbau stärker Fuß zu fassen: Segler im Revier "Ostseeküste" können leichter motiviert werden, Boote "ihrer" regionaler Anbieter zu erwerben. Regionale Anbieter bieten für ihre Boote günstige Reparatur- und Wartungsmöglichkeiten, ihre Bootstypen sind für die spezifischen Revierbedingungen besonders geeignet, die lokale Angebotspräsenz schafft einen erhöhten "Erkennungswert" gegenüber auswärtigen Anbietern. Bei lokalen Regatten können diese Anbieter stärker in Erscheinung treten als ihre

auswärtige Konkurrenz. Die Existenz verschiedener Werften an der Küste erhöht die Möglichkeit, Zulieferungen aus dem Nahbereich zu erhalten. Dies wiederum verbessert den regionalen Wertschöpfungseffekt lokal gekaufter Boote.

Der Wertschöpfungseffekt eines erweiterten Bootsbaumarktes übertrifft deutlich denjenigen, der sich direkt aus den laufenden Ausgaben der Segler ergibt.

Gute Marktchancen dürften darüber hinaus Bootswerften besitzen, die in der Reparatur und Instandhaltung von Sportbooten tätig sind. Nach Angaben des Deutschen Boots- und Schiffbauerverbandes hat sich die überwiegende Zahl der deutschen Sportbootwerften auf den Bereich Umbau, Reparatur und Service konzentriert, um sich gegen die erheblichen Marktschwankungen auf dem Neubaumarkt abzusichern. Während der Neubau von Booten auch an Standorten "auf der grünen Wiese" stattfinden kann, sind Reparaturwerften noch stärker auf eine unmittelbare Nähe zu ihren Kunden angewiesen. Bootsreparaturen werden i.d.R. in den Häfen durchgeführt, in denen Sportboote ihren Dauerliegeplatz haben (Basishäfen), wie es in Stralsund und Barth der Fall ist.

Viele Häfen im gesamten Küstenbereich Mecklenburg-Vorpommerns bieten gute Voraussetzungen für die Einrichtung bzw. den Ausbau von Reparaturwerften für Sportboote. Traditionell werden die Boote hier überwiegend in kleinen Betrieben, vielfach mit hoher handwerklicher Qualifikation, insbesondere im Holzbau, gefertigt. Darüber hinaus gibt es viele Standorte, die noch vorwiegend mit der Reparatur von Fischereiboote beschäftigt sind, für die sich aber langfristig die Wartung und Reparatur von Sportbooten als wichtiger Faktor für die wirtschaftliche Überlebensfähigkeit und den Erhalt von Arbeitsplätzen erweisen könnte. Hierzu kann der Ausbau von Sportboothäfen in Mecklenburg-Vorpommern einen wichtigen Beitrag leisten.

Die jährlichen Reparatur- und Instandhaltungskosten eines Bootes betragen etwa 1% bis 2% des Neupreises, d.h. bei einem Boot mit einem Neuwert von 50.000 € rd. 500 bis 1.000 €. Legt man einen Bootsbestand an der Küste der Reviere II-VI von gegenwärtig rd. 11.300 Booten (inkl. Gastlieger) zugrunde, so würde dies einem jährlichen Umsatz von etwa 8,5 Mio. € entsprechen.

Angaben über Segelmachereien und Bootsmotorenbetriebe in Mecklenburg-Vorpommern liegen nicht vor. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass für die Neuanfertigung von Segeln und den Bau von Bootsmotoren ähnliches gilt wie für den Bootsneubau. Auch hier gibt es einen intensiven Wettbewerb sowohl im In- als auch im Ausland. Segelmachereien sind weniger kapitalintensiv als Werftbetriebe und können sich relativ leicht auf bestimmte Bootstypen, z.B. auf Traditionssegler spezialisieren. Sie sind allerdings deutlich weniger standortgebunden als Bootswerften, da sich Segel leicht auch über größere Entfernungen transportieren lassen. Dennoch dürfte von einem Ausbau der Sportboothäfen ein positiver regionaler Impuls für diese Branche ausgehen. Die jährlichen Aufwendungen für Segelreparaturen sind in dem o.g. Kostensatz von ca. 500 bis 1.000 € je Boot enthalten.

### Sonstiges wassersportbezogenes Dienstleistungsangebot (z.B. Bootsversicherer, Bootsmessen)

Die regionalwirtschaftlichen Effekte der sonstigen Dienstleister, vorwiegend der Bootsversicherer, sind zu vernachlässigen. Eine Versicherungspflicht für Sportboote besteht in Deutschland nicht. Zudem sind die Versicherungsunternehmen nicht standortgebunden und betreiben ihre Geschäfte überwiegend von ihren Firmensitzen außerhalb Mecklenburg-Vorpommerns aus. Daran dürfte sich auch bei einem nachhaltigen Ausbau der Liegeplatzkapazitäten in Mecklenburg-Vorpommern nur wenig ändern. Zusätzliche Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte für die Küstenregion sind nicht zu erwarten.

Durch eine Intensivierung des Wassersporttourismus in Mecklenburg-Vorpommern könnte sich die Attraktivität dieses Bundeslandes für Messen, Kongresse und Tagungen im Umfeld des Wassersportes erhöhen.

## **5.2 Indirekte Wirkungen**

Ausgaben von Bootstouristen werden in Anlehnung an Erhebungsergebnisse des Tourismusverbandes Mecklenburg-Vorpommerns (Erhebung Anfang 2010, aber aktualisiert auf das Jahr 2016) auf rd. 27,00 € je Tag und Person geschätzt. Dies entspricht bei einer mittleren Besetzung mit 2,3 Personen/ Boot Ausgaben je Boot und Tag von 62,00€.<sup>4</sup>

Diese Ausgaben verteilen sich auf drei Hauptpositionen - Liegeplatz, Gastronomie, Einkauf - mit etwa 14%/32% und 54% bzw. 9,00/20,00/33,00 €. Unter Berücksichtigung dieser Verwendungsstruktur wird die direkte Wertschöpfung (Löhne/Gehälter, Gewinne) auf 30% der Ausgaben geschätzt. Somit ergibt sich eine mittlere direkte Wertschöpfung je Person und Tag von 8,00 € bzw. je Boot und Tag von 18,40 €.

Damit entsteht bei z.B. 10.000 Bootsübernachtungen von Gastliegern pro Jahr eine direkte Wertschöpfung von rund 184.000 €.

In dieser Wertschöpfung sind direkte Einkommen im Hafen von 3,80 € je Bootsübernachtung enthalten. Dieses Einkommen wird jedoch hier nicht mit diesem Standardsatz ermittelt, sondern mit den Lohn-/und Gehaltskosten des neuen Hafens. Bei Ausklammerung dieser Wertschöpfungskomponente verbleiben rd. 14,50 € je Bootsübernachtung an übriger Wertschöpfung (aus Ausgaben der Bootsbesatzung für Einkäufe und Gastronomie).

---

<sup>4</sup> Vgl. Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern, Sportbooturlauber an der Ostsee-und Boddenküste Mecklenburg-Vorpommern, 2010 Aktualisiert von PLANCO auf das Jahr 2016. Das Gutachten wurde in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung M-V herausgegeben.

### **5.3 Erhöhung der Attraktivität der Ostseeküste für den gesamten Tourismus aufgrund der Weiterentwicklung des Segelsports**

Sportboothäfen sind in vielen Orten ein Anziehungspunkt z.B. für Badetouristen, die sich von der optischen Attraktivität von Segelbooten und der besonderen Atmosphäre dieser Häfen angezogen fühlen. Diese Besucher nehmen häufig neben den Seglern das Gastronomie- und Einzelhandelsangebot in den Häfen in Anspruch und sorgen damit für zusätzliche Umsätze. Insbesondere in den Boddengewässern tragen die Sportboothäfen auch dazu bei, die der Außenküste abgewandten Orte und die Ortsteile von Seebädern, die über keine Badestrände, Seepromenaden u.ä. Attraktionen verfügen, touristisch zu beleben (z.B. auf Fischland-Darß-Zingst und auf Usedom).

Segelregatten mit überregionaler Bedeutung tragen in erheblichem Umfang zum Image einer Fremdenverkehrsregion bei und üben damit indirekt eine Anreizwirkung auf den allgemeinen Tourismus aus. Dies gilt nicht nur für den Urlaubs- und Erholungstourismus, sondern auch für den Tagungs- und Kongresstourismus. Die hierdurch erzielbaren Umsätze und Wertschöpfungseffekte können gegenüber den direkten Effekten (Ausgaben der Wassersportler) durchaus bedeutend sein.

### **5.4 Steigerung der Attraktivität des Standorts "Ostseeküste" für Industrie und Gewerbe**

Unter den Faktoren für die Standortwahl neuer Betriebe - soweit diese eine überregionale Nachfrage bedienen und insoweit nicht regional gebunden sind - gewinnen die sog. "weichen" Faktoren eine zunehmende Rolle: der Wohnwert für Führungskräfte, das Kultur- und Freizeitangebot, das Bildungsangebot usw.. So kann es für standortsuchende Unternehmer durchaus ein wesentliches - natürlich nicht das alleinige - Argument sein, an einem Standort günstige Bedingungen für das eigene Hobby vorzufinden. Ein solcher Standort erleichtert auch die Anwerbung von qualifiziertem Personal.

### **5.5 Erhöhung der Attraktivität des Wohnstandorts "Ostseeküste"**

Die Entwicklung von Wassersportanlagen an der Ostseeküste erhöht den Wohnwert der Region für die ansässige Bevölkerung. Auswärtige Fachkräfte, die eine Umzugsentscheidung zu treffen haben, können leichter für den Standort "Mecklenburg-Vorpommern" gewonnen werden, wenn sie dort günstige Wassersportbedingungen vorfinden. Auch hier kann die Berichterstattung in den Medien über Regatten und Messen einen wichtigen Beitrag leisten.

## 5.6 Schlussfolgerungen

Die wirtschaftliche Bedeutung der Entwicklung des Wassersports an der Küste ergibt sich zum einen aus den unmittelbaren Ausgaben der Wassersportler. Sie ist dann am höchsten, wenn es gelingt, auswärtige Bootseigentümer dazu zu bewegen, ihre Boote an einen Dauerliegeplatz an der Küste zu legen und dort laufende Reparaturarbeiten durchführen zu lassen. Weitere Beschäftigungseffekte entstehen durch das Hafenpersonal - insbesondere in größeren Marinas - und die Leistungen für Hafenausbau und -instandhaltung. Bedeutend höher werden die regionalen Beschäftigungs- und Einkommenseffekte, wenn es gelingt, den regionalen Bootsbau fortzuentwickeln. Die Chancen hierfür verbessern sich mit dem Wachstum des regionalen Segelsports.

Wesentliche Bedeutung haben darüber hinaus die indirekten Effekte einer Weiterentwicklung des Wassersports an der Küste: die Attraktivitätssteigerung für den allgemeinen Tourismus, wenn es gelingt, die Standorte von Segelliegeplätzen und anderen Tourismuseinrichtungen räumlich miteinander zu verbinden und seglerische Ereignisse (Regatten, Bootsmessen) überregional werbend zu vermarkten.

Schließlich ist die Entwicklung von Einrichtungen für den Wassersport ein nicht unbedeutender Faktor, wenn es darum geht, die Standortqualität für Industrie, Gewerbe und überregionale Dienstleistungen zu erhöhen. Dieser Effekt gewinnt zusätzlich an Gewicht, wenn die positive Ausstrahlung des Wassersports auf die Wertschätzung des Wohnstandortes "Küste" durch mobiles Fach- und Führungspersonal berücksichtigt wird.

Insgesamt können verbesserte Einrichtungen für den Wassersport somit einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der ökonomischen Entwicklungsvoraussetzungen der Küstenregion leisten.

## 6. BESTAND AN SPORTBOOTHÄFEN IM UNTERSUCHUNGSGBIET

Die Bestandsaufnahme stützt sich neben vielen Informationen aus Hafenhandbüchern, Seekarten, Internetportalen etc. vor allem auf persönliche Gespräche vor Ort. So wurden sämtliche Häfen an der Küste besucht und, wo möglich, mit Verantwortlichen, Hafenmeistern, Betreibern etc. gesprochen. Da an allen größeren Standorten persönliche Gespräche geführt wurden, ist die Vollständigkeit und Aktualität der Informationen gewährleistet.

Wie auch im alten Standortkonzept kann im Bereich der netzergänzenden Häfen der Kategorie D kein Anspruch auf Vollständigkeit der Daten erhoben werden, da die Grenze zwischen Hafen und „Nichthafen“ hier schwer bis gar nicht definierbar ist. Viele der betriebenen Anlagen sind immer noch illegal und werden ohne Betriebserlaubnis geduldet. Hinzu kommen etliche ebenso illegale Bootslieger in Schilfbereichen. Aufgenommen worden sind nur solche, die von den Gemeinden angegeben wurden. Bojen und Dalbenliegeplätze außerhalb von Häfen wurden nicht erhoben. Da diese Wassersportanlagen jedoch ausschließlich als Liegeplatz für sehr kleine Boote (z.T. Ruderboote) der lokalen Bevölkerung fungieren und mit allen anderen Häfen der Kategorie A-C nicht vergleichbar sind, wird im Rahmen dieses Konzeptes immer eine strikte Trennung zwischen flachen Häfen (Kategorie D – Wassertiefe < 1,80 m) und solchen für größere Sportboote und touristisch relevanten „tiefen“ Häfen (Kategorie A-C – Wassertiefe > 1,80 m) vorgenommen. Die Häfen der Kategorie D spielen aus touristischer Sicht eine untergeordnete Rolle. Daher findet in den weiteren Ausführungen des Konzeptes eine Konzentration auf die Häfen der Kategorie A-C statt.

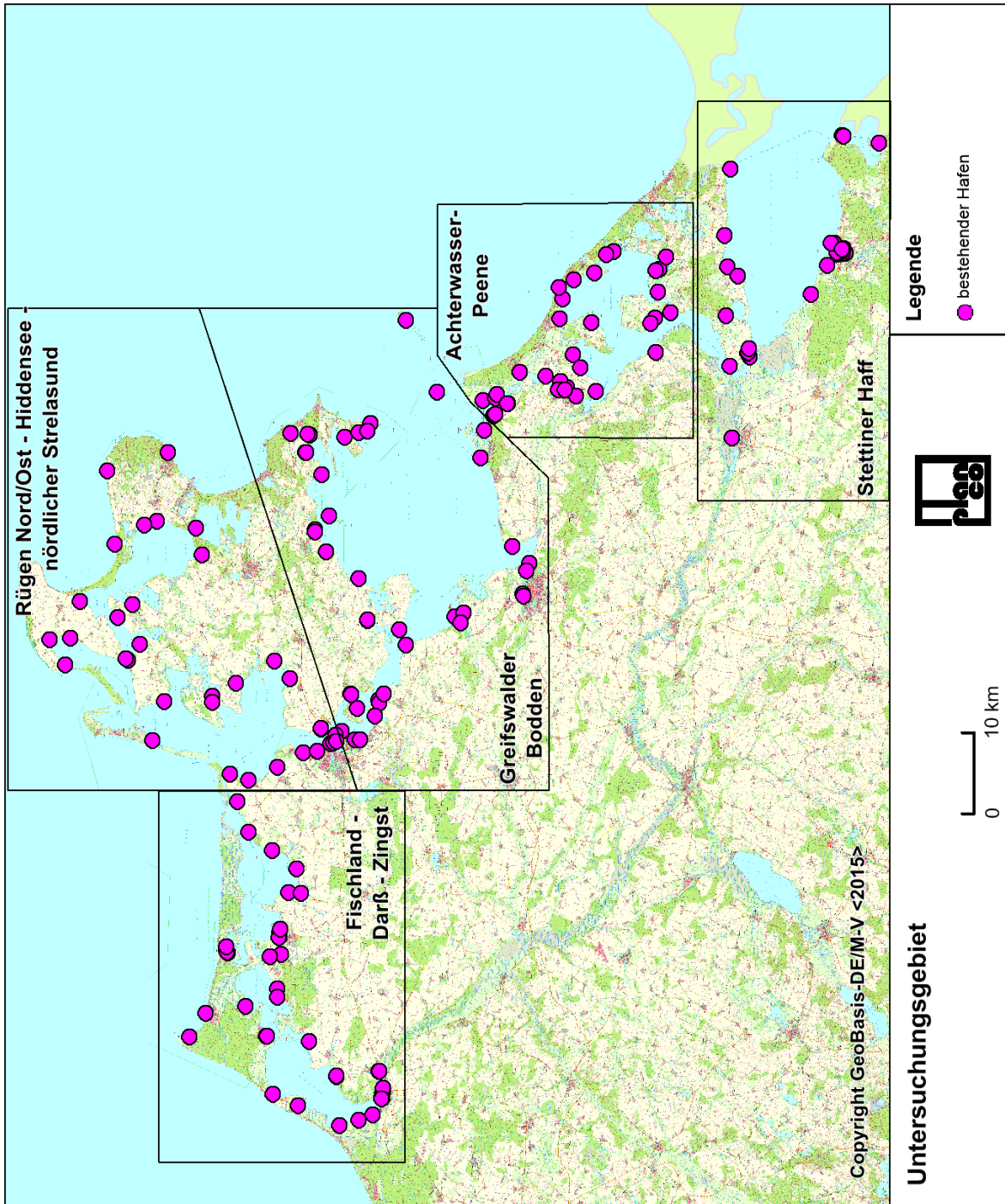
Zum Untersuchungsgebiet gehören die Reviere:

- Revier II: Fischland-Darß-Zingst
- Revier III: Nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund
- Revier IV: Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund
- Revier V: Achterwasser-Peenestrom
- Revier IV: Stettiner Haff

Der folgenden Abbildung 3 ist die räumliche Abgrenzung der Reviere zu entnehmen. Der Vollständigkeit halber sind alle Reviere dargestellt, auch wenn nur ein Teilbereich betrachtet wird.



Abbildung 3: Untersuchungsgebiet



Untersuchungsgebiet



Legende

● bestehender Hafen

## 6.1 Bestehendes Hafennetz im Untersuchungsgebiet

### 6.1.1 Überblick

Die folgende Karte gibt einen Überblick über das bestehende Hafennetz in den Revieren II - VI. Danach gibt es in den Revieren Fischland-Darß-Zingst (Revier II), Nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund (Revier III), Südlicher Strelasund - Greifswalder Bodden (Revier IV) Achterwasser-Peenestrom (Revier V) und Stettiner Haff (Revier VI) insgesamt 190 Wassersportanlagen. Gemäß der vorangegangenen Klassifizierung teilen sich die Wassersportanlagen in ihrer Anzahl wie folgt auf die 5 Kategorien auf.

**Tabelle 23: Anzahl der Wassersportanlagen nach Hafenkategorie**

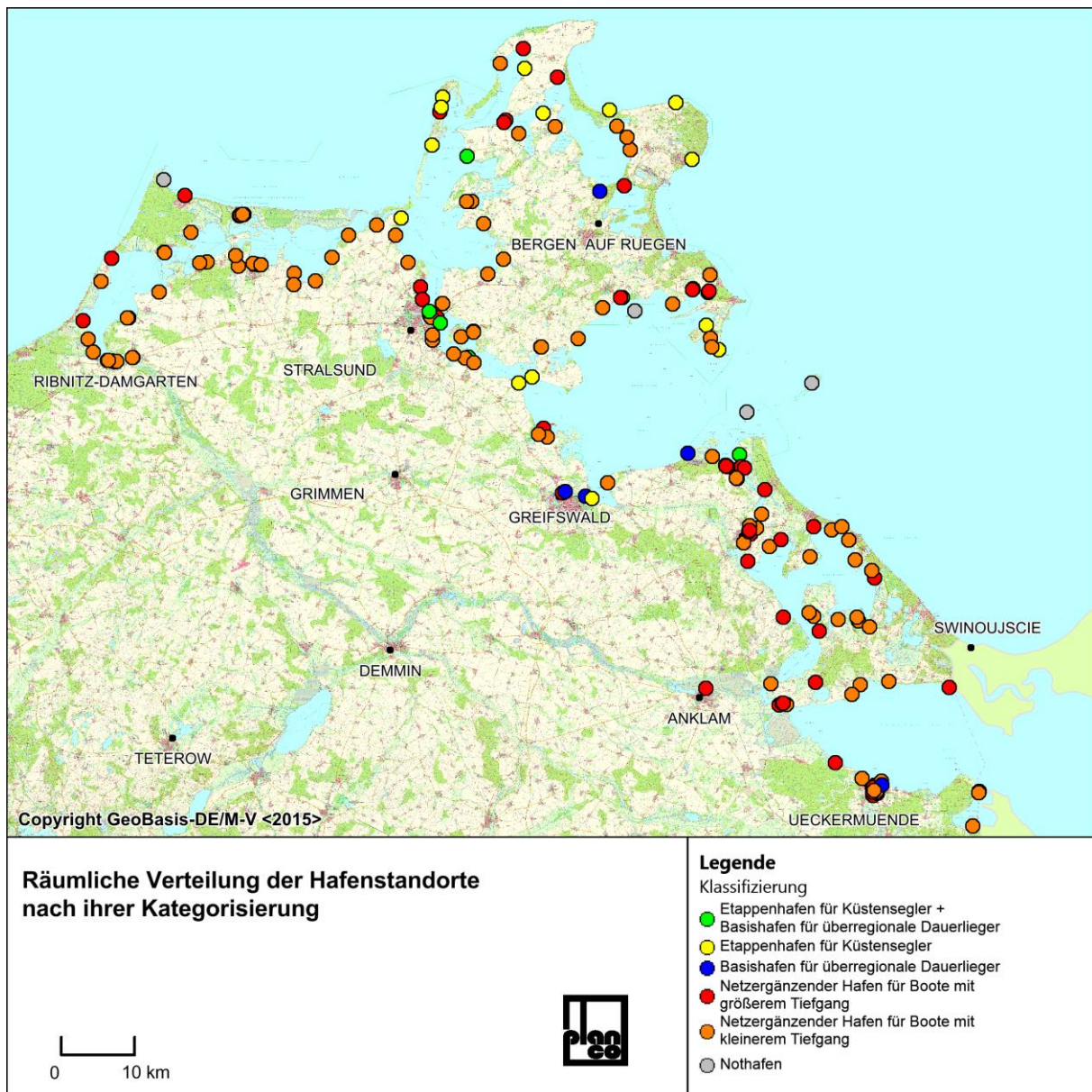
Kategorie	Anzahl der Häfen
A - Etappenhafen für Küstensegler	16
B - Basishafen für überregionale Dauerlieger	6
A / B Etappenhafen und Basishafen	7
C - Netzer ergänzender Hafen für tiefe Bootstypen	57
D - Netzer ergänzender Hafen für flache Bootstypen	100
E - Nothafen	4
<b>GESAMT</b>	<b>190</b>

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

Abbildung 4 gibt einen Überblick über die räumliche Verteilung der Sportboothäfen entlang der Küste Mecklenburg-Vorpommerns in den Revieren II bis VI. Der überwiegende Teil der Häfen kann den beiden Kategorien C und D zugeordnet werden. Es handelt sich um Netzer ergänzende Häfen für tiefe und flache Bootstypen.

Es konnten 13 Basishäfen identifiziert werden. Das bedeutet einen Zuwachs von mehr als 60%. Im alten Standortkonzept waren es acht, wobei vier der Häfen sowohl Etappen- als auch Basishafenkriterien erfüllt haben. Grund für die Veränderung bei den Basishäfen ist die deutliche Verbesserung der überregionalen Anbindung. In der aktuellen Bestandsaufnahme wurden insgesamt sieben Häfen identifiziert, die sowohl die Kriterien eines Etappen- als auch eines Basishafens erfüllen.

Die Gesamtzahl an Häfen im Untersuchungsgebiet hat sich um sieben erhöht. Zum einen der Etappenhafen Lubmin und zum anderen der Wasserwanderrastplatz in Neppermin, der aufgrund seiner geringen Wassertiefe als Hafen der Kategorie D eingestuft werden muss. Bei den übrigen Häfen handelt es sich um Vereinshäfen.

**Abbildung 4: Räumliche Verteilung der Sportboothäfen nach ihrer Kategorisierung**

Der nachfolgenden Tabelle 24 ist die Verteilung der Sportboothäfen nach Anzahl und Kategorie auf die Teilküstenreviere zu entnehmen. Demnach konnten in den betrachteten Abschnitten 29 Häfen (rund 15%) registriert werden, die den Anforderungen der Kategorien Etappenhafen (A) und oder Basishafen (B) entsprachen. Bezogen auf die Gesamtanzahl an Wassersportanlagen ist dies unterdurchschnittlich. Allerdings werden diese durch Häfen der Kategorie C ergänzt, die sich ebenfalls für tiefe Sportboote eignen.

Im Hinblick auf die Kennziffer der Wassertiefe in Hafen und Zufahrt, kann zudem konstatiert werden, dass knapp die Hälfte aller Häfen die absolute Untergrenze für tiefere d.h. seegängige Bootstypen von 1,80 m Wassertiefe erreichen (Häfen der Kategorien A -C und E). 100 Anlagen können folglich nur von flachen Booten angelaufen werden.

**Tabelle 24: Anzahl der Sportboothäfen (kategorisiert) in den Küstenrevieren II - VI**

Revier	Kategorie	A	B	A + B	C	D	E	GESAMT
		Etappen- hafen	Basisha- fen	Etappen- und Bas- sishafen	Netzer- gänzen- der Hafen für tief gehende Boote	Netzer- gänzen- der Hafen für flache Boote	Nothafen	
Fischland-Darß-Zingst		0	1	0	9	35	1	46
Nördliches und östliches Rügen- Hiddensee-nördlicher Strelasund		10	1	2	12	15	0	40
Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund		6	3	3	8	17	3	40
Achterwasser-Peenestrom		0	0	2	14	21	0	37
Stettiner Haff		0	1	0	14	12	0	27
<b>GESAMT</b>		<b>16</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>57</b>	<b>100</b>	<b>4</b>	<b>190</b>

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler, B = Basishafen für überregionale Dauerlieger, C = Netzergängender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergängender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

Die größte Anzahl an Häfen konnte im Revier Fischland-Darß-Zingst (46) ermittelt werden. Jedoch sind hier drei Viertel aller Wassersportanlagen der Kategorie D zuzuordnen, was dem Binnencharakter des Reviers durchaus entspricht. Die Reviere II und III (Nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund und Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund) verfügen über jeweils 40 Anlagen. Im Revier III sind knapp 60% der Wassersportanlagen den Kategorien A-C und E zuzuordnen.

Nur knapp dahinter liegt der Teil Achterwasser-Peenestrom (37), wobei hier dem Wassersportler lediglich zwei Etappen- bzw. Basishäfen und 14 netzergängende Häfen für tiefe Bootstypen angeboten werden. Der überwiegende Teil der Wassersportanlagen kann ausschließlich von kleinen Bootstypen (Kategorie D) genutzt werden.

Im Revier Stettiner Haff ist die Situation eine etwas andere. Dort ist das Verhältnis zwischen Häfen für tiefe- und flache Bootstypen relativ ausgeglichen, wobei ein leichtes Übergewicht an tiefen Häfen vorliegt. In den Revieren Achterwasser-Peenestrom und Stettiner Haff ist ähnlich wie im Revier Fischland-Darß-Zingst ein deutlicher Binnencharakter zu erkennen. Es liegen lediglich zwei Häfen an der Außenküste. Der Rest befindet sich im Boddenbereich der Reviere.

Allen Liegeplatzangaben dieses Konzeptes sei vorangestellt, dass sie lediglich als Richtgrößen dienen sollten. Dies gilt zum einen im Hinblick auf die Gesamtkapazität eines Hafens, zum anderen aber ganz besonders in Bezug auf nutzergroupenspezifische Liegeplatzdifferenzierungen. Hierfür können folgende Gründe aufgeführt werden:

- Wenn die Nachfrage in einem Hafen sehr groß ist, lassen sich in der Regel kleinere Reserven auch durch Zusammenrücken der Boote oder so genanntes „im Päckchen liegen“ schaffen (je nach Bauart des Hafens mehr oder weniger). Die Kapazität eines Hafens kann dadurch nicht selten um rund 20% erhöht werden.
- Nutzergroupenspezifische Liegeplatzangaben unterliegen in vielen Häfen einem starken Wandel. D.h. in Wassersportanlagen, die auf keine Nutzergruppe ge-

setzmäßig beschränkt sind (wie bspw. Wasserwanderrastplätze – nur Gastlieger) kann die Zahl der vermieteten Dauerliegeplätze in einem Hafen saisonal stark variieren. Je mehr Dauerliegeplätze in einer Saison vermietet sind, desto weniger Gastliegeplätze stehen zur Verfügung. Die Zahlen der Dauerliegeplätze in diesem Konzept entsprechen der Saison 2016. Bereits ein Jahr später können sich durchaus große Veränderungen ergeben. Dieser Aspekt ist besonders relevant im Hinblick auf die getrennte Betrachtung der einzelnen Reviere.

- Doppelbelegung von Liegeplätzen.

Darüber hinaus stehen in der Regel auch fest vermietete Dauerliegeplätze häufig Gästebooten zur Verfügung. Während der Abwesenheit der Dauerlieger werden die Plätze an Gäste vermietet. Somit ist die Zahl der Gastliegeplätze (als Differenz der Gesamtzahl an Liegeplätzen und der Dauerliegeplätze) in der Praxis höher. Wie der Tabelle 25 zu entnehmen ist, gibt es gegenwärtig etwa 13.198 Liegeplätze.

Das Revier II (Fischland-Darß-Zingst) verfügt über insgesamt 2.300 Liegeplätze und in Revier III (Nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund) sind es 3.338 LP. Die größte Anzahl (3.592) an Liegeplätzen befindet sich im Revier IV (Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund). Das entspricht knapp 30% der Gesamtliegeplatzzahl, wohingegen sich im Revier V (Achterwasser-Peenestrom) 2.470 LP und im Revier VI (Stettiner Haff) 1.558 LP befinden. In allen fünf Revieren hat es im Vergleich zum Standortkonzept 2004 einen Zuwachs bei den Liegeplätzen gegeben. Im Jahr 2004 waren es 2.236 LP im Revier II, 2.786 LP im Revier III, 2.960 LP in Revier IV, 2.265 LP in Revier V sowie 1.350 LP im Revier VI.

**Tabelle 25: Verteilung der Liegeplatzkapazitäten der Sportboothäfen (kategorisiert) auf die Segelreviere II - VI an der Küste Mecklenburg-Vorpommerns**

Revier	Kategorie	A	B	A + B	C	D	E	GESAMT
Fischland-Darß-Zingst		0	135	0	655	1.480	30	<b>2.300</b>
Nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund		1.046	200	513	722	857	0	<b>3.338</b>
Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund		806	460	823	531	912	60*	<b>3.592</b>
Achterwasser-Peenestrom		0	0	630	846	994	0	<b>2.470</b>
Stettiner Haff		0	375	0	824	359	0	<b>1.558</b>
<b>GESAMT</b>		<b>1.852</b>	<b>1.170</b>	<b>1.966</b>	<b>3.578</b>	<b>4.602</b>	<b>90</b>	<b>13.258</b>

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler, B = Basishafen für überregionale Dauerlieger, C = Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

\* Derzeit stehen nur 70 der 90 LP der Kategorie E zur Verfügung, da 2016 die Betriebserlaubnis für den Hafen Ruden entzogen wurde. Wann eine Sanierung des Hafens erfolgt, steht bislang noch nicht fest.

Rund 8.650 Liegeplätze sind den Klassifikationen A-C sowie E zuzuordnen und können folglich von tiefgängigen Booten (>1,80 m) angefahren werden. Rund 4.600 Liegeplätze sind für flache Boote geeignet. Das entspricht einem Verhältnis von etwa zwei Dritteln zu einem Drittel. In Kombination betrachtet verfügen die Reviere somit über ausreichend Liegeplätze für Boote unterschiedlichen Tiefgangs.

Beachtlich ist die im Vergleich zur Hafenzahl recht große Menge an Liegeplätzen in den Kategorien A und B – Etappenhafen und Basishafen. Häfen dieser Kategorie werden häufig privatwirtschaftlich betrieben, was aus ökonomischen Gesichtspunkten nicht nur eine gehobene Ausstattung mit Ver- und Entsorgungseinrichtungen sowie technischen und anderen Dienstleistungen, sondern auch eine erhöhte Liegeplatzkapazität voraussetzt.

Über das größte Liegeplatzangebot in diesen beiden wichtigsten Hafenkategorien verfügen die Reviere III (Nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-Nördlicher Strelasund) und IV (Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund). In den anderen Revieren hat nur eine geringe Veränderung stattgefunden. So ist auf Grund baulicher Maßnahmen ein Hafen (Peenemünde Nordhafen) der Kategorie C zu einem Hafen der Kategorie A+B geworden. Es gab zuvor allerdings auch nur die Basishäfen Barth Schiffswerft & Yachtservice und Ueckermünde Marina Lagunenstadt sowie den Etappen- und Basishafen Marina Kröslin. Aufgrund des starken Binnencharakters der Reviere, ist dies aber nicht ungewöhnlich.

Trotz des Binnencharakters der beiden Reviere V und VI wird deutlich, dass beide Reviere eine größere Anzahl an Liegeplätzen in tiefen Häfen (Hafenkategorie A-C und E >1,80 m) aufweisen, als in Wassersportanlagen, die die Untergrenze für seegängige Bootstypen nicht überschreiten (Kategorie D). Im Revier II ist dies nicht zutreffend.

Ohnehin wird deutlich, dass sich das Verhältnis von Liegeplätzen in Häfen der Kategorie A-C im Vergleich zu den flachen Häfen der Kategorie D mit zwei Drittel zu einem Drittel deutlich von der relativ gleichmäßigen Verteilung bei der Anzahl der Wassersportanlagen unterscheidet. Dies zeigt, dass die Liegeplatzkapazitäten der Häfen der Kategorie D in vielen Fällen recht niedrig sind.

In der folgenden Tabelle 26 wird die Aufteilung der Liegeplätze auf einzelne Nutzergruppen von Wassersportanlagen dargestellt.

**Tabelle 26: Verteilung der Liegeplatzkapazitäten auf die einzelnen Nutzergruppen in den Revieren II - VI**

Revier	Nutzergruppe	Vereine / Sportgms.	Andere Dauerlieger	Gastlieger	GESAMT
Fischland-Darß-Zingst		1.341	376	583	<b>2.300</b>
Nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund		1.446	848	1.044	<b>3.338</b>
Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund		1.409	1.326	857	<b>3.592</b>
Achterwasser-Peenestrom		777	767	926	<b>2.470</b>
Stettiner Haff		624	524	410	<b>1.558</b>
<b>GESAMT</b>		<b>5.597</b>	<b>3.841</b>	<b>3.820</b>	<b>13.258</b>

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

Demnach steht Segelclubmitgliedern sowie Wassersportgemeinschaften und ähnlichen gemeinschaftlich organisierten Interessengruppen mit einer Gesamtzahl von 5.597 Liegeplätzen die größte Liegeplatzkapazität aller Nutzergruppen zur Verfügung.

Gästeplätze werden insgesamt rund 3.800 angeboten und stellen damit die Gruppe mit der geringsten Liegeplatzzahl dar. Die Nutzergruppe der anderen Dauerlieger verfügt über eine Kapazität von 3.841 Liegeplätzen. Hierin sind sowohl regionale, als auch überregionale Dauerlieger (d.h. von außerhalb des Bundeslandes kommend) enthalten.

**Tabelle 27: Verteilung der Liegeplatzkapazitäten auf die Hafenkategorien**

Hafentyp	Nutzergruppe	Vereine / Sportgms.	Dauerlieger	Gastlieger	GESAMT
A - Etappenhafen für Küstensegler		285	583	984	<b>1.852</b>
B - Basishafen für überregionale Dauerlieger		48	1.007	115	<b>1.170</b>
A / B Etappenhafen und Basishafen		132	1.173	661	<b>1.966</b>
C - Netzergängender Hafen für tiefe Bootstypen		1.417	767	1.394	<b>3.578</b>
D - Netzergängender Hafen für flache Bootstypen		3.715	311	576	<b>4.602</b>
E - Nothafen		0	0	90*	<b>90</b>
<b>GESAMT</b>		<b>5.597</b>	<b>3.841</b>	<b>3.820</b>	<b>13.258</b>

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

\* Derzeit stehen nur 40 der 90 Tagesliegeplätze der Kategorie E zur Verfügung, da die Betriebserlaubnis für den Hafen Ruden entzogen wurde. Wann eine Sanierung des Hafens erfolgt, steht bislang noch nicht fest. Der Darßer Ort ist ebenfalls wegen Versandung geschlossen.

Anhand der Tabelle 27 lassen sich noch viel deutlichere Rückschlüsse auf den Zusammenhang zwischen Hafenkategorie und deren funktionalen Ausrichtung auf bestimmte Nutzergruppen von Wassersportanlagen ziehen. Sehr deutlich wird diese Beziehung bspw. an den Plätzen für Gästeboote. Diese stehen zwar in allen Kategorien zur Verfügung, jedoch sind sie lediglich bei den Häfen für tiefe Bootstypen nicht nur mengen-, sondern auch anteilmäßig am stärksten vertreten.

Es stehen 3.244 Liegeplätze mit einer Wassertiefe von über 1,80 für Bootsgäste im Untersuchungsgebiet zur Verfügung (ohne Kategorie D). Demgegenüber sind 576 Gästeplätze ausschließlich für flachgängige Boote geeignet.

Ähnliches lässt sich für die nicht vereinsgebundenen Dauerlieger feststellen, die sehr stark auf die Hafenkategorie B (Basishafen), A+B (Etappen- und Basishafen) und C (Netzergängender Hafen für tiefe Bootstypen) und somit ebenso wie die Gastlieger überwiegend auf tiefgängige Häfen in Außenküstenbereichen ausgerichtet sind.

Die deutlichste Diskrepanz zeigt sich jedoch bei den Vereinswassersportlern, deren Liegeplätze zu über 85% auf die Häfen der Kategorien C und D entfallen. Diese Häfen sind zugleich in ihrer funktionalen Ausrichtung stark auf die Binnenbereiche der jeweiligen Reviere ausgerichtet.

### 6.1.2 Basis- und Etappenhäfen im Hafennetz

Ein abwechslungsreiches Segelrevier wird nicht nur durch die Attraktivität einzelner Häfen, sondern insbesondere durch die Dichte und Vielfalt des Hafennetzes bestimmt.

Wasserwanderer bzw. Küstenfahrtensegler sind auf ein engmaschiges revierinternes sowie -übergreifendes Hafennetz angewiesen. Dabei sollten idealerweise innerhalb eines Reviers ausreichend Häfen mit unterschiedlichen Angeboten zur Verfügung stehen und die Verbindung zwischen den Revieren durch attraktive und sichere Häfen gegeben sein. Abgerundet wird das Angebot durch Basishäfen überwiegend für Dauerlieger, die landseitig gut erreichbar sind und ein idealer Ausgangspunkt für attraktive (abwechslungsreiche) Touren sein sollen.

#### Etappenhäfen für Küstensegler Kategorie A

Insgesamt können in den Revieren II, III, IV, V und VI folgende Etappenhäfen identifiziert werden. Eine genaue Beschreibung erfolgt bei den revierspezifischen Ausführungen.

**Tabelle 28: Etappenhäfen in Mecklenburg-Vorpommern**

Revier	Etappenhäfen	Liegeplätze gesamt
Fischland-Darß-Zingst	Darßer Ort Nothafen***	30
Nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund	Barhöft WWRP*	94
	Glowe Königshörn WWRP*	129
	Kloster	117
	Lohme WWRP*	61
	Neuendorf WWRP*	50
	Sassnitz	132
	Schaprode	220
	Vitte Lange Ort	175
	Altefähr WWRP*	68
	Stralsund City Marina (Nordmole)	293
	Vieregge WWRP*	65
Greifswalder Bodden –Südlicher Stralsund	Gager	100
	Greifswald Wieck	331
	Stahlbrode WWRP*	120
	Glewitz WWRP*	50
	Gustow Naturhafen	150
	Thiessow	55
	Lauterbach Marina	400
	Stralsund Dänholm Süd	253
	Neuhof Marina	170
Achterwasser-Peenestrom	Kröslin Marina	499
	Peenemünde Nordhafen**	131
<b>GESAMT</b>		<b>3.693</b>

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

\* WWRP = Wasserwanderrastplatz

\*\* Die Liegeplatzerweiterung im Nordhafen Peenemünde ist bereits berücksichtigt

\*\*\* übernimmt wegen fehlender Alternativen die Funktion eines Etappenhafens. Alternativhafen soll in Prerow gebaut werden.



Was für die Binnenbereiche Mecklenburg-Vorpommerns bereits in beachtlichem Maße erreicht werden konnte, gilt noch immer nicht durchgehend für die Außenküste. So ist anhand der nachfolgenden Abbildung 5 ablesbar, dass das Hafennetz entlang der Außenküste an einigen Stellen immer noch recht grobmaschig ist, also nicht genügend Etappenhäfen zur Verfügung stehen. Das gilt speziell für die Reviere II (Fischland-Darß-Zingst), V (Achterwasser-Peenestrom) und VI (Stettiner Haff). Die einzigen großen Häfen an der Außenküste sind die Marina Kröslin, nach seiner Fertigstellung der Nordhafen bei Peenemünde und der Nothafen „Darßer Ort“.

Lange wurde nach einer Alternative für den Darßer Ort gesucht und die derzeitige Planung sieht vor, dass in Prerow durch den Neubau eines Hafens für Ersatz gesorgt werden soll. Allerdings beinhaltet diese Lösung nur die Nothafenfunktion für etwa 10 Gastliegeplätze. Faktisch bedeutet dies, dass zwischen Rostock und Barhöft kein Etappenhafen zur Verfügung steht, da die Planbarkeit bei so wenigen Liegeplätzen nicht gegeben ist. Die Vernetzung der westlichen und östlichen Reviere wäre nicht mehr gegeben.

Ohne einen Etappenhafen an der Außenküste wird das Revier Fischland-Darß-Zingst an Attraktivität verlieren.

Das Revier IV verfügt über keinen einzigen Hafen an der Außenküste. Alle Häfen befinden sich boddenseitig, so dass ein Weitersegeln Richtung Polen nur schwer bzw. nur mit großem Aufwand boddenseitig möglich ist. Im Revier IV können die zum Teil fehlenden Etappen- und Basishäfen durch eine Vielzahl von Netzergänzenden Häfen für tiefe Boote kompensiert werden. Zudem hat durch die Verbesserung der infrastrukturellen Anbindung bereits eine Verschiebung stattgefunden. So erfüllen inzwischen zwei weitere Häfen die Kriterien eines Etappen- und oder Basishafens, die in 2004 noch als Hafen der Kategorie C geführt wurden bzw. noch nicht existent waren. Zum einen der Wasserwanderrastplatz in Glewitz und zum anderen die neugebaute Marina in Lubmin.

Nach wie vor gilt, dass den Bedürfnissen der Wassersportler entsprechend die Distanz zwischen zwei benachbarten Häfen eine übliche Tageswegstrecke von 15 bis maximal 20 sm nicht überschreiten sollte. Ein engeres Netz erhöht jedoch die Attraktivität, weil es kurzfristige Änderungen der geplanten Route erlaubt. Dies gilt insbesondere für die Außenküste, da hier unvorhergesehene Wetterumschwünge bei großen Hafendistanzen zu Gefahren führen können.

Diesbezüglich sind in den letzten Jahren zwei sehr wichtige Distanzverkürzungen erreicht worden:

- Nordküste Rügens zwischen Hiddensee und Sassnitz – infolge der Häfen Lohme und Glowe Königshörn
- Zwischen Greifswald und Kröslin – infolge des neugebauten Hafens bei Lubmin

Aufgrund der Verkürzungen hat sich die Anzahl der Netzlücken auf ein Minimum reduziert. Ging es in den vergangenen Jahren um Quantität, hat sich der Fokus verschoben. Es sollte nunmehr verstärkt um die Qualität der einzelnen Häfen gehen. Allerdings konnten weiterhin wichtige Netzlücken identifiziert werden, die sobald diese geschlossen werden könnten, zu einer enormen Aufwertung der Segelregion Mecklenburg-Vorpommerns führen würden.

Es handelt sich zum einen um die Lücke zwischen Kröslin und Swinemünde. Wie bereits erwähnt, befindet sich an der Außenküste kein einziger Etappenhafen. Es ist bislang nur möglich Swinemünde mit dem Boot zu erreichen, indem eine boddenseitige Tour durch die Reviere V und VI unternommen wird. Zum anderen besteht im östlichen Teil Rügenseine Netzlücke im Bereich zwischen Sassnitz und Thiessow. Hier käme nur der Bereich um Binz für einen Lückenschluss in Frage. Der Lückenschluss bei Lauterbach und Glewitz würde durch die Verkürzung der Distanz auf unter 10 sm ebenfalls erheblich zur Steigerung der Attraktivität des Reviers beitragen.

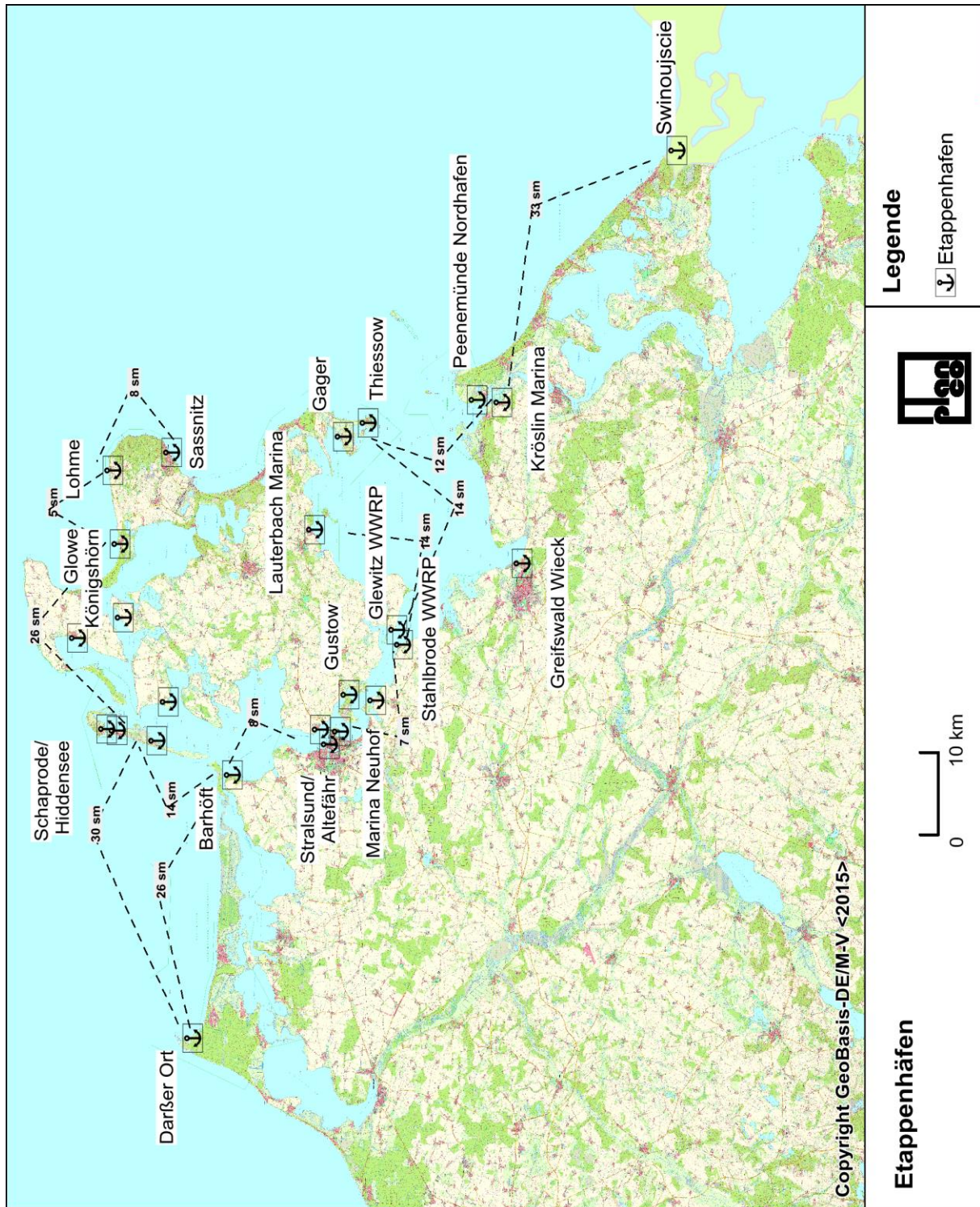
Eine weitere Lücke befindet sich im Revier II (Fischland-Darß-Zingst) um die Region Darßer Ort. An dieser Stelle ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass der geplante Ersatzhafen in Prerow aus touristischer Sicht keine Alternative für den jetzigen Nothafen Darßer Ort darstellt. Vielmehr handelt es sich um eine Verschlechterung, die es Wasserwanderern unmöglich macht, einen Segeltörn entlang der gesamten Küste Mecklenburg-Vorpommerns zu unternehmen. Am stärksten wird neben dem Revier Fischland-Darß-Zingst selbst somit das Revier I um Warnemünde – Rostock unter dieser Entscheidung leiden. Das Revier I ist dann komplett von den übrigen Revieren abgeschnitten. Lediglich für Segler, die keine grenzüberschreitenden Touren beabsichtigen, bleibt das Gebiet attraktiv oder diejenigen, die von Schleswig-Holstein aus starten und nicht beabsichtigen weiter zu segeln.

**Tabelle 29: Netzlücken im Hafennetz an der Küste M-V (Reviere II-VI)**

Netzlücke	Seemeilen	Möglicher Lückenschluss
Darßer Ort - Barhöft	Ca. 26 sm	Zingst
Darßer Ort - Hiddensee	Ca. 30 sm	Zingst
Sassnitz-Thiessow	Ca. 22 sm	Binz
Lauterbach - Glewitz	Ca. 12 sm	Dumsewitz
Kröslin - Swinemünde	Ca. 33 sm	Heringsdorf

Quelle: Peters (Entfernungstabellen für die Ostsee; 2001, PLANCO eigene Berechnungen)

Abbildung 5: Etappenhäfen im Untersuchungsgebiet



Etappenhäfen



Legende

Etappenhäfen

### Basishäfen für Dauerlieger Kategorie B

Derzeit gibt es im Untersuchungsgebiet 12 Basishafenstandorte für Dauerlieger. Insgesamt konnten an diesen Standorten 13 Häfen registriert werden. Hierbei wurden gemäß der Kriterien für die Kategorisierung nur solche Häfen berücksichtigt, die aufgrund ihrer guten landseitigen Erreichbarkeit und ihres großen und modernen maritimen Dienstleistungs- und Versorgungsangebotes eine besondere Bedeutung innerhalb ihres Reviers bzw. für das gesamte Hafennetz einnehmen. Sie sind neben ihrer regionalen Bedeutung vor allem Basishafen für den überregionalen Segler, also für die Adressatengruppe, die eine längere landseitige Wegstrecke zurücklegt, um zum Liegeplatz ihres Bootes zu gelangen.

**Tabelle 30: Basishäfen in Mecklenburg-Vorpommern (Reviere II-VI)**

Revier	Etappenhäfen / Basishäfen	Liegeplätze gesamt
Fischland-Darß-Zingst	Barth Schiffswerft & Yachtservice	135
Nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund	Stralsund City Marina (Yachthafen Nordmole)	293
	Ralswiek Yachthafen	200
	Schaprode	220
Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund	Greifswald Ladebow	80
	Greifswald Yachtzentrum	200
	Lubmin	180
	Lauterbach Marina	400
	Stralsund Dänholm Süd	253
	Neuhof Marina	170
Achterwasser-Peenestrom	Kröslin Marina	499
	Peenemünde Nordhafen	131
Stettiner Haff	Ueckermünde Marina Lagunenstadt	375
<b>GESAMT</b>		<b>3.136</b>

Quelle: PLANCO; eigene Zusammenstellung

Wie auf der nachfolgenden Karte einzusehen ist, befinden sich 11 der Standorte im Bereich der Außenküste bzw. in deren unmittelbarer Nähe. Demgegenüber können mit Barth und der Marina Lagunenstadt in Ueckermünde zwei Basishafenstandorte in Boddenlage aufgeführt werden.

Die ungleichmäßige Verteilung der Basishäfen steht vor allem in unmittelbarem Zusammenhang mit der see- und vor allem landseitigen Erreichbarkeit der Hafenstandorte, wie an der hohen Zahl an Häfen im Revier IV deutlich zu erkennen ist. Das Revier ist sowohl see- als auch landseitig sehr gut zu erreichen und gerade für Dauerlieger aus dem Raum Schleswig-Holstein, Hamburg und Berlin in wenigen Stunden mit dem Auto zu erreichen. Siehe zum Thema Basishäfen auch Abbildung 6 und Abbildung 7. Allerdings trifft das Argument der infrastrukturellen Anbindung nicht auf alle Reviere zu.

Das Revier Fischland-Darß-Zingst ist zwar durch die A20 und A19 gut an das deutsche Straßennetz angebunden und problemlos für Dauerlieger aus den umliegenden Bundesländern zu erreichen. Jedoch liegt der Grund für die mangelnde Zahl an Basishäfen darin, dass der überwiegende Teil der Liegeplatzkapazitäten für Vereine reserviert ist. Dadurch ist es unerheblich, ob eine gute landseitige Anbindung vorliegt oder nicht. Durch die Verringerung der Liegeplätze am Darßer Ort, wird die Situation weiter verschärft.

Ähnlich sieht die Situation im Revier VI (Stettiner Haff) aus. Die Region ist gerade für Dauerlieger aus dem Raum Berlin durch die A11 und A20 problemlos zu erreichen. Jedoch liegt der Grund für die mangelnde Zahl an Basishäfen ebenfalls darin, dass der überwiegende Teil der Liegeplatzkapazitäten für Vereine reserviert ist.

**Abbildung 6: Übersicht über die Basishäfen in Mecklenburg-Vorpommern (Reviere II-VI)**

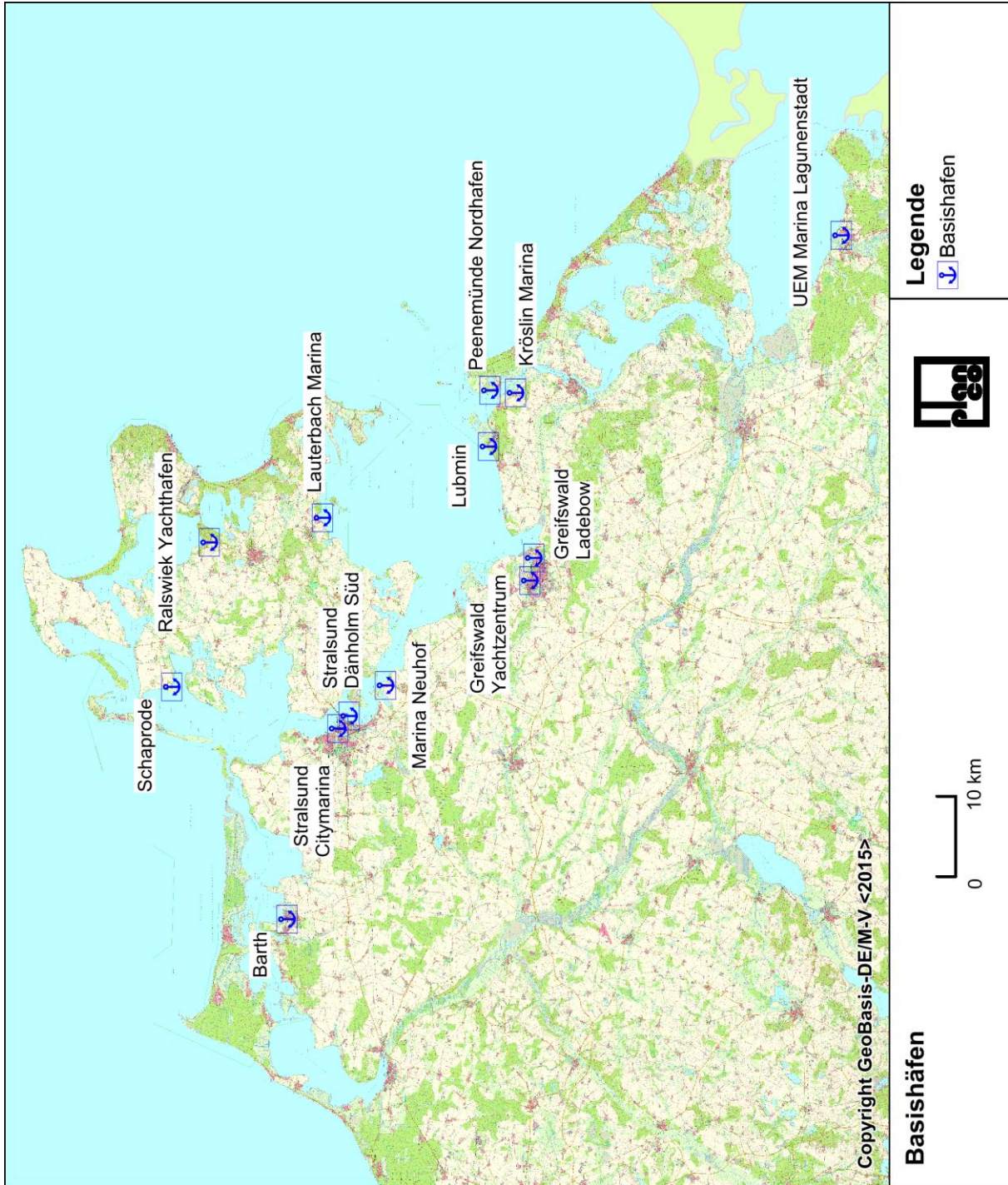
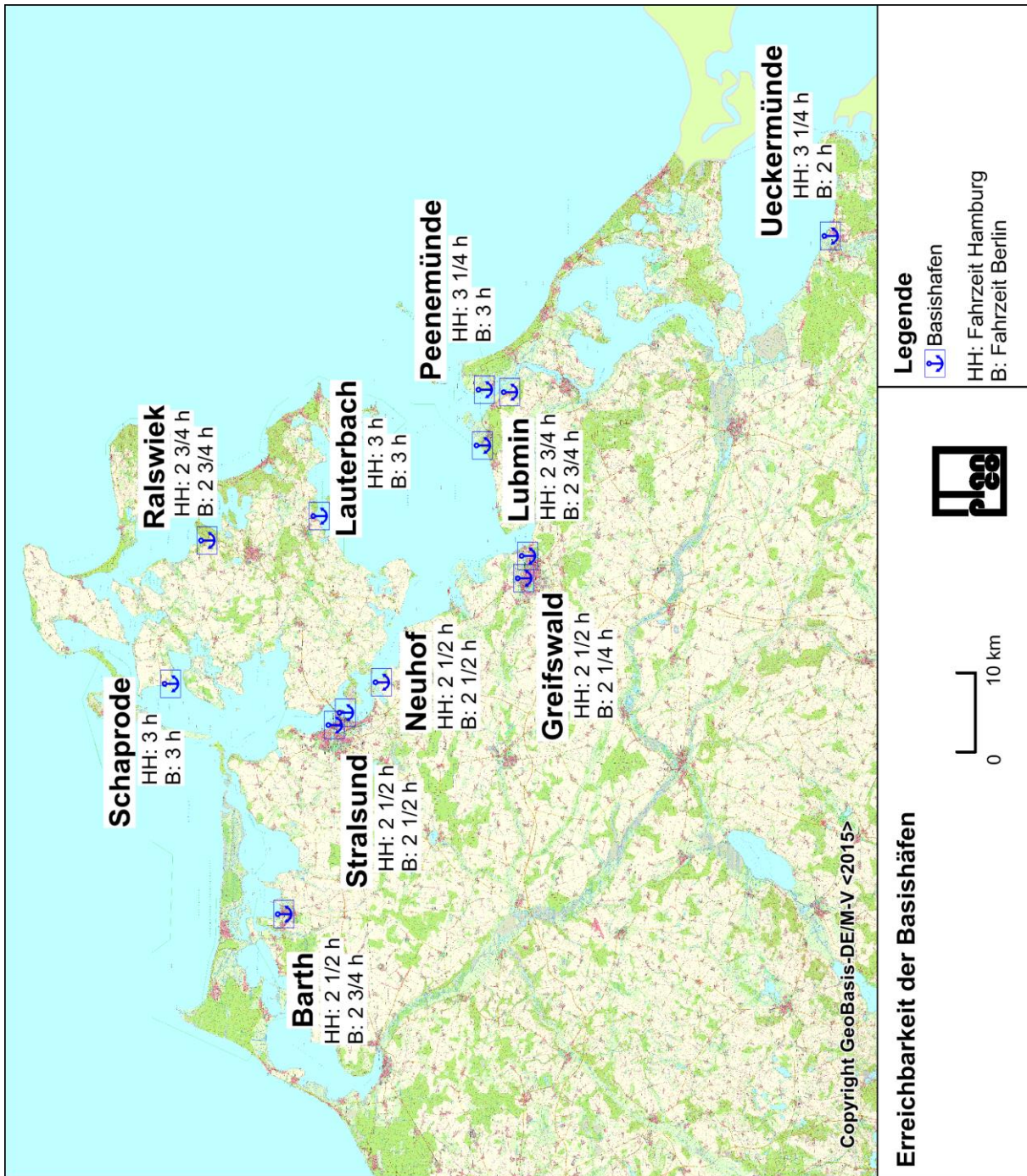


Abbildung 7: Übersicht über die Erreichbarkeit der Basishäfen (Reviere II-VI)



## 6.2 Revier II: Fischland-Darß-Zingst

### 6.2.1 Überblick

Kein Segelrevier an der gesamten deutschen Ostseeküste weist infolge seiner Küstenstruktur einen stärkeren Binnencharakter auf als die Boddenbereiche der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst. Es erstreckt sich über ein 30 km umfassendes Gewässersystem, bestehend aus etlichen Bodden und Buchtenbereichen, die durch enge und flache, jedoch schiffbare Rinnen voneinander getrennt sind. Die größten und für den Segelsport bedeutendsten, weil tiefsten, Gewässerabschnitte, sind der Saaler Bodden und der Grabow.

Da auch diese Bereiche jedoch lediglich durch enge Fahrrinnen ansteuerbar sind, können Kielyachten hier kaum navigieren.

In den Boddengewässern des Reviers werden in 46 Häfen an 22 Standorten insgesamt 2.300 Liegeplätze angeboten. Lediglich ein Viertel der vorhandenen Kapazität (583 Liegeplätze) entfällt auf Gastliegeplätze. Viele der Gastliegeplätze sind in Wasserwanderrastplätzen untergebracht. Vereine und Wassersportgemeinschaften machen, wie in allen anderen Binnenrevieren der Küste, den deutlich größten Anteil aus (1.341 Liegeplätze). Besonders niedrig ist jedoch die Zahl der Plätze für andere vor allem überregionale Dauerlieger einschließlich Vercharterer. Sie steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der relativ schlechten land- und schwierigen seeseitigen Anbindung des Reviers. Ebenso resultiert sie aus der geringen Wassertiefe im Revier. Deutlich mehr als die Hälfte aller Häfen (1.480 Liegeplätze) haben eine Wassertiefe von weniger als 1,80 m in Hafen und / oder Hafenzufahrt.

Die wichtigsten Standorte, bezogen auf die Liegeplatzkapazität, sind die Städte Barth und Ribnitz-Damgarten sowie das Ostseebad Zingst. Einziger Basishafen im Revier ist Barth. Allerdings kann Barth aufgrund der seeseitigen Erreichbarkeit (lange Revierfahrt bis zur Ostsee) diese Funktion nur eingeschränkt erfüllen. Der Standort gleicht dieses Defizit jedoch teilweise durch sehr gute maritime Service- und Dienstleistungsangebote wieder aus (Winterlagerkapazitäten).

Einziger Außenküstenhafen des Reviers ist der Nothafen Darßer Ort. Dieser kann rund 30 Tageslieger aufnehmen, die aber offiziell nur im Notfall und unter Auflagen den Hafen ansteuern dürfen<sup>5</sup>. Bei der Erhebung in 2004 waren es 100 Plätze. Wie bereits in Kapitel 0 erwähnt, wurden zwei Bootsstege bereits abgebaut, wodurch nur noch etwa 30 Liegeplätze zur Verfügung stehen. Mangels weiterer Anlegealternativen zwischen Rostock und Barhöft ist der Nothafen de facto aber trotzdem als ein Etappenhafen auf dem Weg von Rostock nach Rügen zu bewerten.

---

<sup>5</sup> Derzeit ist der Nothafen aufgrund akuter Versandung der Fahrrinne allerdings geschlossen. Umfangreiche Ausbaggerarbeiten der Fahrrinne sind für März 2017 vorgesehen, um das Anlaufen des Hafens zu ermöglichen.

**Tabelle 31: Sportboothäfen (kategorisiert) nach Nutzergruppen und Kapazität**

Hafen	Kategorie	Vereine & Sportgms.	andere Dauerlieger	Gastlieger	GESAMT
Darßer Ort *	E (A)	0	0	30	30
<b>Zwischensumme E (A)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>30</b>
Barth Schiffswerft & Yachtservice	B	0	135	0	135
<b>Zwischensumme B</b>		<b>0</b>	<b>135</b>	<b>0</b>	<b>135</b>
Althagen	C	40	5	15	60
Barth Marina "Am Stadthafen"	C	0	10	60	70
Barth Wirtschaftshafen	C	15	15	5	35
Born Hafen Ablage	C	0	14	14	28
Dierhagen WWRP	C	55	0	54	109
Prerow	C	0	9	70	79
Ribnitz Stadthafen WWRP	C	33	40	127	200
Zingst WWRP	C	0	0	42	42
Zingst Yachtclub	C	27	0	5	32
<b>Zwischensumme C</b>		<b>170</b>	<b>93</b>	<b>392</b>	<b>655</b>
Barth Vereinshäfen am Borgwall	D	60	0	0	60
Barth Vogelsang Anglerverein	D	20	0	0	20
Barth Vogelsang Werft Ramin	D	0	90	0	90
Bodstedt	D	30	0	3	33
Born Anglerhäfen	D	45	0	0	45
Dabitz	D	25	0	5	30
Damgarten Angelverein	D	33	0	0	33
Damgarten Vereinshafen	D	40	0	7	47
Damgarten WWRP	D	0	0	10	10
Dändorf	D	28	0	2	30
Flemendorf	D	32	0	0	32
Fuhlendorf	D	0	0	30	30
Kinnbackenhagen	D	40	0	0	40
Langendamm	D	120	0	0	120
Neuendorf Saal	D	28	0	12	40
Nisdorf	D	69	0	0	69
Pruchten	D	13	0	2	15
Ribnitz Anglerhafen	D	80	0	0	80
Ribnitz am Schusterwall	D	20	0	0	20
Ribnitz Körkwitz	D	14	0	0	14
Ribnitz Steg Pagels	D	0	30	0	30
Ribnitz Vereinshäfen	D	98	0	0	98
Ribnitzer Pose	D	26	0	26	26
Ribnitz WSV Brücke 15	D	18	0	0	18
Ribnitz WSG Gänsewiese	D	33	0	0	33
Ribnitz Wasserfreunde Langendamm	D	23	0	0	23
SAV Damgarten	D	23	0	0	23
Wendisch Langendorf	D	35	0	0	35
Wieck a. Darß	D	20	0	18	38
Wustrow WWRP	D	85	10	35	130
Zingst Angelverein	D	65	0	15	80
Zingst Kommunalhafen	D	0	10	0	10
Zingst Privathafen Kloss	D	0	8	22	30
Zingst Ost div. Vereinshäfen	D	30	0	0	30
Zühlendorf	D	18	0	0	18
<b>Zwischensumme D</b>		<b>1.171</b>	<b>148</b>	<b>161</b>	<b>1.480</b>
<b>Summe Kategorie A – C (+E)</b>		<b>170</b>	<b>228</b>	<b>422</b>	<b>820</b>
<b>GESAMT</b>		<b>1.341</b>	<b>376</b>	<b>583</b>	<b>2.300</b>

Quelle: PLANCO; eigene Zusammenstellung

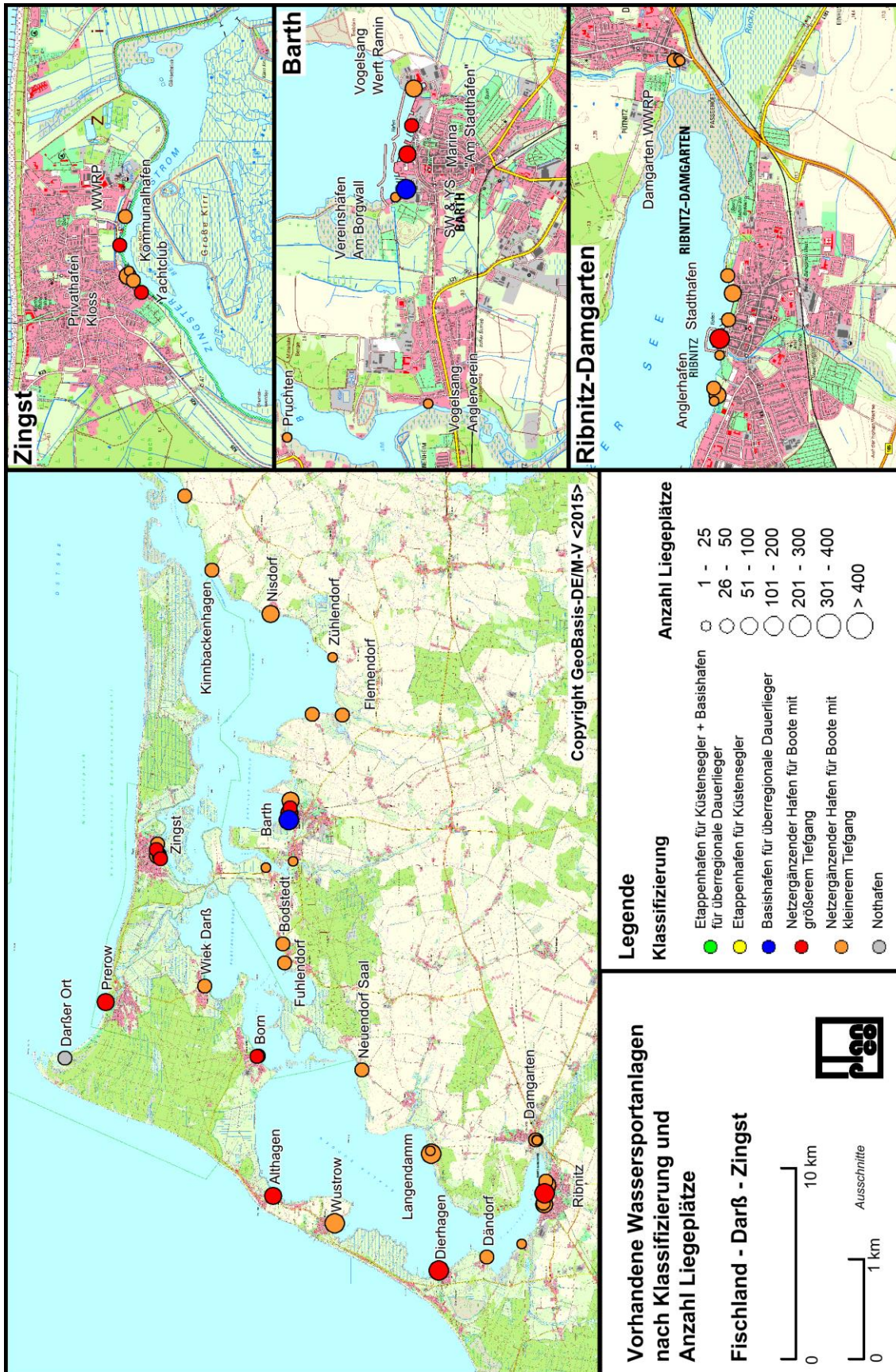
A = Etappenhafen für Küstensegler, B = Basishafen für überregionale Dauerlieger,

C = Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

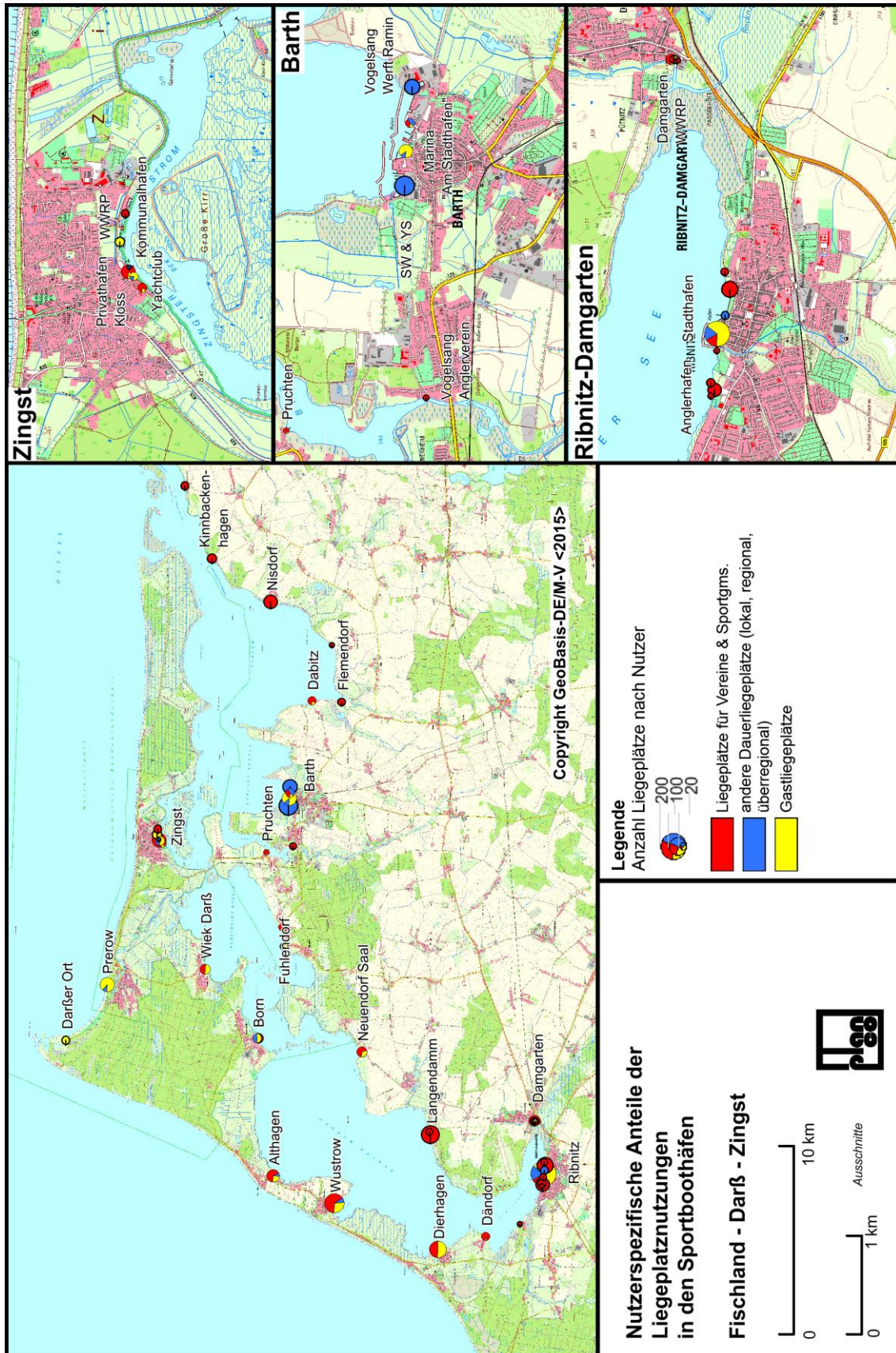
\* Anmerkung: Nothafen Darßer Ort wird wegen fehlender Alternativen als Etappenhafen benutzt



**Abbildung 8: Vorhandene Wassersportanlagen im Revier Fischland-Darß-Zingst nach Klassifizierung und Anzahl der Liegeplätze**



**Abbildung 9: Nutzerspezifische Anteile der Liegeplätze in den Sportboothäfen-Revier Fischland-Darß-Zingst**



## 6.2.2 Netzbezogene Bewertung

Ausgehend von einer Zerteilung des Binnenreviers östlich und westlich der Meiningenbrücke verfügt der innere Bereich zwischen Ribnitz-Damgarten und Wieck a. Darß über den größeren Anteil an Hafenstandorten. Dieser Gewässerabschnitt eignet sich aufgrund der guten Verteilung sowie Dichte der Häfen in besonderem Maße zum Etappensegeln (allerdings nur für Boote mit geringem Tiefgang). Die seeseitigen Distanzen zwischen den zahlreichen Häfen sind ohne Ausnahmen gering. Vor allem die attraktiven Seebäder auf der Halbinsel können durchweg angefahren werden.

Im Bereich des Barther Boddens sowie des Grabow fallen die Hafendichte und Verteilung der Häfen deutlich geringer aus. Dieser Revierabschnitt genießt einen Standortvorteil gegenüber dem inneren Revierbereich aufgrund der geringeren Entfernung in Richtung Außenküste bzw. der anderen Segelreviere.

**Tabelle 32: Seeseitige Entfernungen zwischen ausgewählten Häfen im Revier**

	Barhöft	Barth	Zingst	Prerow	Bodstedt	Born	Althagen	Wustrow	Dierhagen	Ribnitz
Barhöft	-	14	16	22	21	23	30	31	32	35
Barth	14	-	5	12	10	12	19	20	22	25
Zingst	16	5	-	7	5	7	14	15	11	14
Prerow	22	12	7	-	7	9	16	17	19	22
Bodstedt	21	10	5	7	-	3	10	11	13	16
Born	23	12	7	9	3	-	7	10	12	15
Althagen	30	19	14	16	10	7	-	4	6	9
Wustrow	31	20	15	17	11	10	4	-	4	7
Dierhagen	32	22	11	19	13	12	6	4	-	4
Ribnitz	35	25	14	22	16	15	9	7	4	-

Quelle: Peters (Entfernungstabellen für die Ostsee; 2001)

## 6.2.3 Standortbezogene Bewertung

### Erreichbarkeit

#### Landseitige Erreichbarkeit

Auf dem Landweg ist das Segelrevier Fischland-Darß-Zingst weiterhin nicht gut zu erreichen. Sowohl die relativ große Entfernung zu den nächsten Autobahnen A 19 bzw. A 20, als auch die in der Ferienzeit stark überlasteten Engpässe der Meiningenbrücke nördlich von Barth sowie der Landstraße 21 nahe Ribnitz-Damgarten schränken die überregionale Erreichbarkeit deutlich ein. Der für Basishäfen so wichtige Standortfaktor der landseitigen Erreichbarkeit ist folglich für das Segelrevier Fischland-Darß-Zingst und hier insbesondere für den Halbinselteil schlecht ausgeprägt. Liegeplätze werden daher überwiegend von Einheimischen Wassersportlern genutzt.

Der Lückenschluss der A 20 bei Lübeck und deutlich verbesserte Anbindung Berlins haben zwar eine Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit des Reviers bewirkt. Allerdings bleiben bei der Wahl eines Dauerliegeplatzes aus dem Raum Berlin kommend die Gebiete Stettiner Haff sowie Greifswald-Stralsund-Rügen besser erreichbar und bieten darüber hinaus die differenzierteren Segelreviere. Von Hamburg bzw. Schleswig-Holstein kommend

bieten sich konkurrierende Standorte wie Wismar, Kühlungsborn oder Rostock an, die nicht nur geographisch näher liegen, sondern auch weitaus attraktivere und für größere Boote nutzbare Segelreviere erschließen.

**Tabelle 33: Landseitige Erreichbarkeit des Reviers**

Hafenstandort	Landseitige Erreichbarkeit heute	
	Nähe zur/zum nächsten Autobahn / -zubringer	Nähe zu einer gut ausgebauten überregionalen Straße
	1= <10km - 2 = 10 - 20km - 3 = 20 - 30km - 4 = keine Nähe	
Althagen	4	2
Barth	4	1
Bodstedt	4	2
Born	4	3
Dabitz	4	1
Dändorf	3	1
Darßer Ort	nicht mit dem PKW erreichbar (nur bis Prerow)	
Dierhagen	3	1
Flemendorf	4	1
Fuhlendorf	4	1
Kinnbackenhagen	4	2
Langendamm	4	1
Neuendorf Saal	4	2
Nisdorf	4	3
Prerow	4	3
Pruchten	4	2
Ribnitz-Damgarten	3	1
Wendisch Langendorf	4	2
Wieck a. Darß	4	3
Wustrow	4	2
Zingst	4	2
Zühlendorf	4	1

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

### Seeseitige Erreichbarkeit

Das Segelrevier hat lediglich einen Zugang zur Ostsee. Er liegt östlich der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst bei Barhöft. Die Wassertiefe beträgt hier mehr als 2 m. Das Fahrwasser zur Einfahrt in die Boddengewässer beginnt in Höhe von Barhöft und verläuft zunächst auf einer Länge von rund 6 sm nur als sehr schmale Rinne, die von Kielbooten nicht verlassen werden sollte. Ein Aufkreuzen innerhalb dieser Rinne ist i.d.R. nicht möglich, so dass Segelyachten bei ungünstigem Wind nur unter Motor in die Boddengewässer einfahren können.

Die offenen Verbindungen zwischen der Insel Bock und der Halbinsel Zingst sind aufgrund von Befahrensrestriktionen nicht schiffbar.

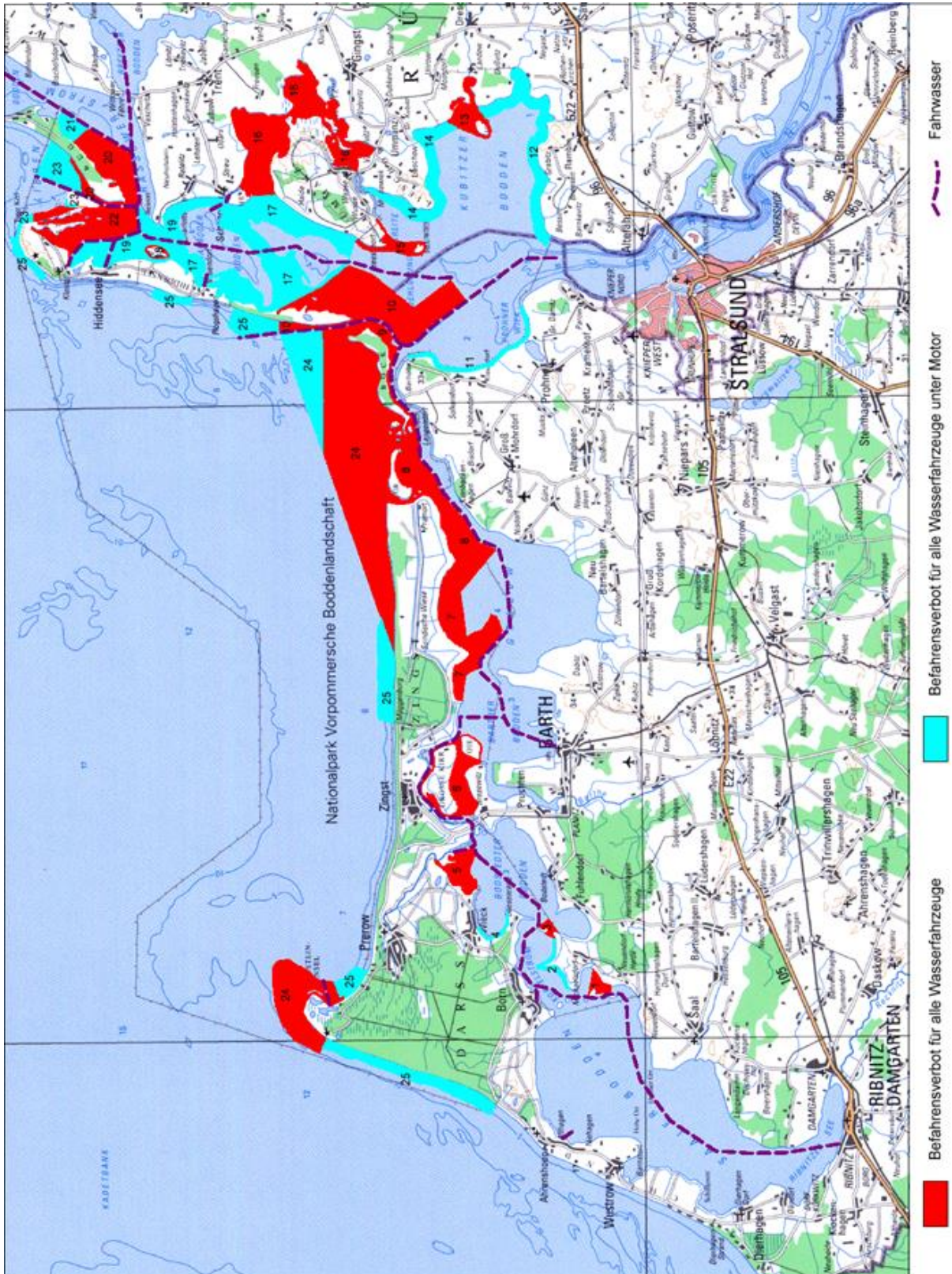
Ohnehin sind beträchtliche Teile des Segelreviers in dem Bodden sowie in den Außenküstenbereichen mit Befahrensbeschränkungen versehen, die den Schiffsverkehr ohne Ausnahmen bzw. unter Einschränkungen verbieten. Siehe diesbezüglich folgende Abbildung 10.

Um in den westlichen Teil der Boddengewässer, den Bodstedter und den Saaler Bodden zu gelangen, muss zunächst der Zingster Strom durchfahren werden. Eine weitere Erreichbarkeitseinschränkung verursacht die Meiningenbrücke westlich des Ostseebades Zingst, deren Passagen für den Bootsverkehr zwischen dem westlichen (Saaler- / Bodstedter Bodden) und dem östlichen Boddengebiet (Barther Bodden Grabow) erforderlich ist. Diese Brücke wird derzeit als Kombination aus Dreh- und Pontonbrücke (Ponton nur in den Sommermonaten) betrieben und öffnet während der Saison (Mai – September) nur viermal pro Tag. Ein Passieren außerhalb der Öffnungszeiten ist aufgrund des Pontons nicht möglich. Die Nutzung des westlichen Boddens ist für Segler, die aus Richtung Barhöft kommen folglich stark eingeschränkt.

Der Hafen Prerow ist nur über eine längere Anfahrt durch den Prerowstrom zu erreichen. Er windet sich auf einer Länge von rund 3 km auf enger Fahrrinne durch eine flache Wiesenlandschaft.

Der Saaler Bodden, der größte und hinsichtlich der Häfen sowie der Wassertiefe attraktivste Teil des Segelreviers, kann vom Bodstedter Bodden aus wiederum nur über eine sehr schmale Rinne an Born vorbei durch die Bülten (Schilfinseln) erreicht werden. Allerdings ist auch der Saaler Bodden für seegängige Segelboote kaum nutzbar, da praktisch nur in der Fahrrinne gefahren werden kann. Insbesondere bei Begegnungen mit anderen Booten (insb. größeren Fahrgastschiffen) ist es schwierig, in den Bülten die Fahrrinne einzuhalten und nicht auf Grund zu laufen.

Abbildung 10: Offizielle Befahrensbeschränkungen im Revier Fischland-Darß-Zingst



Quelle: Bundesministerium für Verkehr Abteilung Seeverkehr; Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks und Naturschutzgebieten im Bereich der Küste M-V, 1997); PLANCO, eigene Gestaltung

**Tabelle 34: Seeseitige Erreichbarkeit des Reviers**

Name des Hafens	Wassertiefe Hafenzufahrt (m)	Wassertiefe Hafen (m)	Nähe zu anderen Segelrevieren	Beeinträchtigung durch offizielle Befahrensbeschränkung	Beeinträchtigung durch seeseitiges Hindernis
			1 = < 10 sm 2 = > 10 sm	0 = nein 1 = ja	
Darßer Ort	4,8	3 - 5,5	2	1 (Nothafen)	
Barth Schiffswerft & Yachtservice	3	3	2	0	
Althagen	2	1,7 - 2,2	2	0	Meiningenbrücke
Barth Marina "Am Stadthafen"	3	3	2	0	
Barth Wirtschaftshafen	3	3	2	0	
Born Hafen Ablage	2,2	2	2	0	Meiningenbrücke
Dierhagen WWRP*	2,4	2	2	0	Meiningenbrücke
Prerow	2,5	1,5 - 2,5	2	1	Meiningenbrücke
Ribnitz Stadthafen WWRP*	2	2	2	0	Meiningenbrücke
Zingst WWRP	3,0 - 6	2,4	2	1	
Zingst Yachtclub	3,0 - 6	2,0-3,0	2	1	
Bodstedt	2,6	0,6 - 2,2	2	0	Meiningenbrücke
Barth Vereinshäfen am Borgwall	3	0,5 - 1,2	2	0	
Barth Vogelsang Anglerverein	1,4	1,4	2	0	
Barth Vogelsang Werft Ramin	1,6	1,6	2	0	
Born div. Anglerhäfen	k. A.	k. A.	2	0	Meiningenbrücke
Dabitz	1	0,5 - 1	2	0	
Damgarten Angelverein	1,2	1 - 1,7	2	0	Meiningenbrücke
Damgarten Vereinshfn.	1,2	2 - 2,9	2	0	Meiningenbrücke
Damgarten WWRP*	1,21	1,5 - 1,8	2	0	Meiningenbrücke
Dändorf	1,1	0,5 - 1,6	2	0	Meiningenbrücke
Flemendorf	k.A.	k.A.	2	0	
Fuhlendorf	1,8	1,3 - 1,8	2	0	Meiningenbrücke
Kinnbackenhagen	1,3	0,5 - 1,4	1	1	
Langendamm	k.A.	k.A.	2	0	Meiningenbrücke
Neuendorf Saal	1,8	0,9 - 1,9	2	0	Meiningenbrücke
Nisdorf	1	1	1	0	
Pruchten	1,5	0,5 - 1,4	2	0	
Ribnitz Anglerhfn.	k.A.	k.A.	2	0	Meiningenbrücke
Ribnitz Hafen am Schusterwall	k.A.	k.A.	2	0	Meiningenbrücke
Ribnitz Hfn. Körkwitz	k.A.	k.A.	2	0	Meiningenbrücke
Ribnitz Steg Pagels	1,4	0,8 - 1,3	2	0	Meiningenbrücke
Ribnitz Vereinshfn.	1,1	0,4 - 1,1	2	0	Meiningenbrücke
Wendisch Langendorf	k.A.	k.A.	1	1	
Wieck a. Darß	1,4	1,4 - 1,8	2	0	Meiningenbrücke
Wustrow WWRP*	1,4	0,8 - 2	2	0	Meiningenbrücke
Zingst Angelverein	3,0 - 6	0,8	2	1	
Zingst Kommunalhfn.	3,0 - 6	0,8 / 2	2	1	
Zingst Hafen Kloss	3,0 - 6	1,1 - 2,3	2	1	
Zingst Ost div. Vereinshäfen	3,0 - 6	0,6 - 1,4	2	1	
Zühlendorf	k.A.	k.A.	2	0	

Quelle: Hafenhandbuch M-V, PLANCO Erhebung vor Ort

\* WWRP-Wasserwanderrastplatz

## Sicherheit

Aufgrund zahlreicher enger und flacher Stellen sowie des zum Teil tückischen Seegangs (insbesondere hohe Wellenentwicklung aufgrund des flachen Wassers) gilt das Revier als sehr anspruchsvoll. Insbesondere die Zufahrt zum Saaler Bodden und die Engpässe am Zingster Strom in Richtung Prerow setzen fortgeschrittene navigatorische und seglerische Kenntnisse voraus. Die nächtliche Ansteuerung der Häfen des Reviers ist für Revierunkundige daher nicht möglich.

Als erschwerend kommen die zahlreichen Befahrensrestriktionen sowie die rege Berufsschifffahrt vor allem im Bereich der Meiningenbrücke hinzu.

An der Außenküste bereitet die navigatorische Ansteuerung des Nothafens Darßer Ort große Probleme. Von Westen kommende Yachten müssen die Nordspitze der Halbinsel und das gefährliche, weil sich ständig ändernde und schwer erkennbare, Darßer Ort Riff umfahren und dürfen die enge Hafeneinfahrt nicht verpassen. Auch die westliche Ansteuerung gestaltet sich bei starkem Wind aus Richtung Ost oder Nordost vor allem wegen der vielen Untiefen schwierig.

Entgegen der Ansteuerung sind die Liegeplatzbedingungen in den meisten Häfen sehr gut. Lediglich in einigen Häfen ist mit Schwell infolge Berufsschifffahrt oder bei bestimmten Windrichtungen zu rechnen (vgl. Tabelle 35). Völlig ungeschützte Häfen gibt es im Revier jedoch keine.



**Tabelle 35: Sicherheit / Schutzfunktion im Revier**

Name des Hafens	bei Ansteuerung:			im Hafen:	
	Seeseitige Ansteuerbarkeit	Strömung	Berufsschiffahrt	Liegeplatzbedingungen	
	1 = leicht (bei jedem Wind, bei Tag und Nacht) 2 = wie 1. (nur bei Tag) 3 = schwierig bei sehr starkem Wind 4 = schwierig bei bestimmten Windverhältnissen 5 = schwierig wegen Untiefen 6 = schwierig wegen starken Schiffsverkehrs 7 = Fahrwasser muss eingehalten werden 8 = nicht betont und befeuert			1 = gut geschützt bei jedem Wetter 2 = Schwell durch Schiffsverkehr 3 = unsicher bei best. Windverhältnissen 4 = völlig ungeschützt	Art der Beeinträchtigung
Darßer Ort	5	starker Strom bei W- und O- Winden	Seenotrettungsschiff	1	0
Barth Schiffswerft & Yachtservice	2		Berufs- und Fahrgastschiffahrt	3	
Althagen	2, 7		Fahrgastschiffahrt	1	
Barth Marina "Am Stadthafen"	2		Berufs- und Fahrgastschiffahrt	1	
Barth Wirtschaftshafen	2		Berufs- und Fahrgastschiffahrt	3	N Wind
Born Hafen Ablage	2, 7		Fahrgastschiffahrt	3	SW- Wind
Dierhagen	2, 7		Fahrgastschiffahrt	1	
Prerow	2, 7		Fahrgastschiffahrt	1	
Ribnitz Stadthafen	2, 7		Fahrgastschiffahrt	1	
Zingst WWRP*	2, 7	starker Strom in der Fahr- rinne möglich	starker Schiffsverkehr vor der Meiningenbrücke	1, 2	
Zingst Yachtclub	2, 7			1, 2	
Bodstedt	2		Fahrgastschiffahrt	3	N-Wind
Barth Vereinshäfen am Borgwall	2		Berufs- und Fahrgastschiffahrt	1	N Wind
Barth Vogelsang Anglerverein	8			k.A.	
Barth Vogelsang Werft Ramin	8			k.A.	
Born Anglerhäfen	8			3	SW- Wind
Dabitz	5, 8			1	
Damgarten Angelverein	2, 7			1	
Damgarten Vereinshafen	2, 7			1	
Damgarten WWRP*	2, 7			1	
Dändorf	8			1	
Flemendorf	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Fuhlendorf	2		Fahrgastschiffahrt	3	NW - N - NO- Wind
Kinnbackenhagen	8			1	
Langendamm	5, 8			k.A.	
Neuendorf Saal	2, 7			1	
Nisdorf	8			1	
Pruchten	8			1	
Ribnitz Anglerhafen	k.A.	k.A.		k.A.	k.A.
Ribnitz Hafen am Schusterwall	k.A.	k.A.		k.A.	k.A.
Ribnitz Hafen Körkwitz	k.A.	k.A.		k.A.	k.A.
Ribnitz Steg Pagels	2, 7			1	
Ribnitz Vereinshafen	2, 7			1	
Wendisch Langendorf	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Wieck a. Darß	2			3	SW-Wind
Wustrow	2, 5		Fahrgastschiffahrt, Seenotrettungsschiff	3	SO-Wind
Zingst Angelverein	2, 7	starker Strom in der Fahr- rinne möglich	starker Schiffsverkehr vor der Meiningenbrücke (u.a. Fahrgast- schiffahrt)	1, 2	
Zingst Kommunalhafen	2, 7			1, 2	
Zingst Privathafen Kloss	2, 7			1, 2	
Zingst Ost div. Vereinshäfen	2, 7			1, 2	
Zühlendorf	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.

Quelle: Hafenhandbuch M-V, PLANCO Erhebung vor Ort

\* WWRP - Wasserwanderrastplatz

## **Attraktivität des Segelreviers**

### Binnenbereich

Die Boddengewässer zwischen Ribnitz-Damgarten und Barhöft erfüllen für die Nutzergruppe der Gastlieger gerade jene Anforderungen an ein attraktives Sportbootrevier, die die Außenküste Fischland-Darß-Zingst nicht bieten kann. Alle Häfen erschließen nahezu sämtliche touristisch interessanten Bereiche - insbesondere auch die von außen nicht ansteuerbaren Seebäder der Ostseeküste.

Der Abwechslungsreichtum der durch den Menschen nahezu unberührten Landschaft im Boddenküstenbereich ist einzigartig in Mitteleuropa. Viele kleine und gut ausgebaute Wasserwanderrastplätze eignen sich als gut geschützte Haltepunkte auf dem Törn durch die herrliche Natur.

Aufgrund der geringen Wassertiefen, der zunehmenden Verschlammung, insbesondere im Bereich des Ribnitzer Sees, sowie der schlechten seeseitigen Erreichbarkeit werden die Bedingungen für das ungehinderte Ausüben des Segelsports jedoch deutlich eingeschränkt. Je tiefer man in die Boddenbereiche in Richtung Ribnitz vorstößt, desto geringer ist die Auslastung der zur Verfügung stehenden Gästeplätze. Größere Boote finden kaum noch den Weg in diese Revierabschnitte obwohl der Ribnitzer Stadthafen eine Tiefe von 2 m aufweist.

Noch problematischer sind die Bedingungen für die Häfen im Revier im Konkurrenzkampf um die Zielgruppe der Dauerlieger. Aufgrund der beschriebenen Defizite in der land- und seeseitigen Erreichbarkeit sind die Gewässerabschnitte westlich der Meiningen Brücke für diese Adressatengruppe praktisch bedeutungslos. Lediglich der Standort Barth erreicht aufgrund seiner Lage, vor allem aber wegen seiner sehr guten Ausstattung mit Einschränkungen den Status des Basishafens.

### Außenbereich

An der Außenküste ist nach wie vor der Nothafen Darßer Ort die einzige Anlegemöglichkeit zwischen Rostock und Barhöft.

Dieser ist landschaftlich hoch attraktiv, aber aufgrund von Untiefen bei schwerem Wetter schwierig anzulaufen, schlecht ausgestattet und restriktiv in den Liegebestimmungen. Da der Hafen offiziell nur in Notfällen angelaufen werden darf, müssen Besucher einen Notfall vorgeben. Dieses Verhalten lehnen viele Segler ab und weichen daher nach Dänemark aus. Hinzu kommt, dass die Serviceleistungen im Hafen stark verbesserungswürdig sind. Auch wenn es sich um einen Nothafen handelt, sollte ein gewisser Standard gewährleistet sein. Auch sind die Gäste letztlich nicht erwünscht.

Außerdem neigt die Hafeneinfahrt stark zur Versandung und muss in regelmäßigen Abständen ausgebaggert werden. Mehrere Versuche einen Alternativstandort für den Nothafen zu finden, der touristisch attraktiver, weniger restriktiv und sicherer anzulaufen wäre, sind an der wirtschaftlichen Tragfähigkeit eines Ersatzhafens gescheitert.

Ein wirtschaftlicher Betrieb eines solchen Ersatzhafens ist nur in Verbindung mit weiteren Einnahmen durch Hotels oder Ferienwohnungen im Hafenumfeld möglich. Ein hierfür geeigneter Standort, der zudem aus der Sicht des Küstenschutzes und der seglerischen Sicherheit akzeptabel ist, steht bisher nicht zur Verfügung. Aufgrund der Bedeutung für den Wassersport in Mecklenburg-Vorpommern sollte aber nach Ansicht der Gutachter auch ein durch die öffentliche Hand (das Land) subventionierter Betrieb in Erwägung gezogen werden.

Aktuell besteht eine Planung für einen Ersatzhafen vor Prerow. Wenn es bei der bestehenden Planung bleibt, die nur rd. 10 Plätze für Gastlieger vorsieht, kommt dies einer ersatzlosen Schließung des Nothafens Darßer Ort gleich. Einzig ein alternativer Standort des See-Notrettungskreuzers stünde zur Verfügung.

Bei einer besseren Etappenteilung zwischen Rostock und Barhöft würden vermehrt Urlauber aus Schleswig-Holstein und insbesondere Dänemark die mecklenburg-vorpommersche Küste besuchen. Eine Verbesserung, wenn auch die Etappenlängen unverändert blieben, wäre auch schon durch eine Aufwertung des Hafens Darßer Ort (bessere sanitäre Anlagen, evtl. Gastronomie oder Einkaufsmöglichkeiten, freundlichere Behandlung und keine Restriktionen bzgl. des Einlaufens) zu erreichen.

## Naturschutz

Folgende Schutzgebiete sind für das Revier Fischland-Darß-Zingst relevant.

**Tabelle 36: Betroffene Schutzgebiete im Revier**

Schutzgebiet	Name	Häfen im oder in unmittelbarer Nähe des Schutzgebietes
Nationalpark	Vorpommersche Boddenlandschaft	Kinnbackenhagen, alle Zingst, Prerow, Wiek (Darß), Born, Neuendorf, Darßer Ort, Wendisch Langendorf
EU-Vogelschutzgebiet	Vorpommersche Boddenlandschaft	Kinnbackenhagen, Wendisch Langendorf, alle Zingst, Prerow, Wiek (Darß), Born, Neuendorf, Darßer Ort
Gemeldete FFH-Gebiete	Recknitz Ästuar und Halbinsel Zingst	Ribnitz-Damgarten, Barth, Born, Bodstedt, Langendamm, Dierhagen, Fuhlendorf, Neudorf Saal, Dändorf, Althagen, Wiek, Wustrow, Pruchten, Prerow, Dabitz, Flemendorf, Nisdorf, Kinnbackenhagen, Zühlendorf, Wendisch Langendorf, Zingst, Kinnbackenhagen, Wendisch Langendorf
	Darß	Darßer Ort
Landschaftsschutzgebiet	Boddenlandschaft	Langendamm, Neuendorf, Fuhlendorf, Bodstedt, Pruchten, alle Barth, Dabitz, Dierhagen Wustrow, Althagen, Born, Prerow, Wiek (Darß), alle Zingst
	Vorpommersche Boddenküste	Nisdorf, Kinnbackenhagen, Zühlendorf, Flemendorf, Wendisch Langendorf

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

### **Attraktivität des städtischen und touristischen Umfeldes**

Die Halbinsel Fischland-Darß-Zingst ist touristisch sehr gut erschlossen und bietet dem Wassersportler vor allem in den fünf Ostseebädern ein attraktives touristisches Umfeld. Zwar befinden sich alle Strände sowie die meisten Bademöglichkeiten an der Außenküste, jedoch sind fast alle Standorte über die Binnenhäfen zu Fuß oder per Fahrrad schnell zu erreichen.

Die touristischen Highlights und besonderen Anziehungspunkte des Reviers sind insbesondere:

- Der vielleicht schönste Naturstrand der gesamten Ostseeküste – der Darßer Weststrand bei Prerow sowie der Darßwald.
- Die Ostseebäder Ahrenshoop (u.a. Kunstkatzen, Bunte Stube und Seemannskirche), Prerow, Wustrow, Dierhagen und vor allem Zingst.
- Fischerort Born und staatlich anerkannter Erholungsort Wieck a. Darß.
- Beobachtung des weltweit größten Kranichzuges insbesondere östlich von Zingst in Pramort während der segeltouristischen Nebensaison im Frühjahr und Herbst.
- Die turnusmäßig stattfindenden Zeesenbootregatten in Wustrow, Bodstedt und Dierhagen.
- Das Klostergelände sowie das Bernsteinmuseum in Ribnitz-Damgarten.

#### **6.2.4 Ausstattungsbezogene Bewertung**

Aufgrund der sehr gut ausgestatteten Ostseebäder und Erholungsorte entlang der Halbinsel fällt die sonstige Versorgung der Häfen in diesem Teil des Reviers überdurchschnittlich gut aus. Hervorzuheben ist zudem die große Anzahl an gut ausgestatteten Wasserwanderrastplätzen. Dies gilt insbesondere für die Häfen in Ribnitz, Dierhagen, Althagen und Wustrow.

Die Gastliegerhäfen auf der Festlandseite nördlich Ribnitz-Damgartens in Fuhlendorf und Neuendorf können diesen Status aufgrund der mangelhaften sonstigen Versorgung nicht ganz erreichen.

Darüber hinaus fehlt im gesamten Abschnitt des Reviers westlich der Meiningen Brücke eine Bootsbetankungsmöglichkeit.

Der in allen Belangen am besten ausgestattete Hafen des Reviers, und daher auch der einzig hervorzuhebende Standort für Dauerlieger, ist die Schiffswerft & Yachtservice in Barth. Hier können nicht nur die besten Reparaturmöglichkeiten, sondern auch dem heutigen Standard entsprechende überdachte Winterlagerkapazitäten angeboten werden.

**Tabelle 37: Versorgungs- und Dienstleistungsangebot im Revier**

Name des Hafens	Sanitär	Technische Versorgung	Abfallbeseitigung	technische Dienstleistung	Sonstige Versorgung	Hafenkategorie ADAC-Steuerrad & BlueStar Marina(IMCI)
	Standard / Kapazität: 0 = nicht vorhanden - 1 = niedrig - 2 = mittel - 3 = hoch - 4 = sehr hoch					
Darßer Ort	1	1	1	0	0	E (A)
Barth Schiffswerft & Yachtservice	3	4	4	4	3	B (ADAC/IMCI)
Althagen	2	2	1	1	3	C
Barth Marina "Am Stadthafen"	3	3	2	1	3	C (ADAC/IMCI)
Barth Wirtschaftshafen	2	2	2	3	3	C (ADAC/IMCI)
Born Hafen Ablage	1	1	1	0	2	C (IMCI)
Dierhagen WWRP*	3	2	2	1	2	C
Prerow	3	2	2	0	3	C (ADAC/IMCI)
Ribnitz Stadthafen WWRP*	2	2	3	3	3	C (ADAC/IMCI)
Zingst WWRP*	3	2	1	2	3	C
Zingst Yachtclub	2	2	1	2	3	C
Bodstedt	1	1	1	1	1	D
Barth Vereinshäfen am Borgwall	1	2	2	1	3	D
Barth Vogelsang Anglerverein	1	1	1	1	1	D
Barth Vogelsang Werft Ramin	1	1	0	2	2	D
Born Anglerhäfen	1	1	1	0	2	D
Dabitz	1	1	1	0	0	D
Damgarten Angelverein	2	1	1	1	2-3	D
Damgarten Vereinshafen	0	0	0	1	2-3	D
Damgarten WWRP*	2	1	1	1	2-3	D
Dändorf	1	1	1	1	1	D
Flemendorf	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	D
Fuhendorf	2	2	1	1	2	D
Kinnbackenhagen	1	1	1	0	1	D
Langendam	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	D
Neuendorf Saal	2	2	2	1	1	D
Nisdorf	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	D
Pruchten	1	2	1	1	2	D
Ribnitz Anglerhafen	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	D
Ribnitz Hafen am Schusterwall	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	D
Ribnitz Hafen Körkwitz	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	D
Ribnitz Steg Pagels	1	1	1	2	3	D
Ribnitz Vereinshafen	1	1	1	2	3	D
Wendisch Langendorf	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	D
Wieck a. Darß	3	2	1	1	3	D (ADAC)
Wustrow WWRP*	3	3	2	2, 3	3	D (ADAC)
Zingst Angelverein	0	2	1	2	3	D
Zingst Kommunalhafen	2	2	1	2	3	D
Zingst Privathafen Kloss	3	3	1	3	3	D
Zingst Ost div. Vereinshäfen	1	2	1	2	3	D
Zühlendorf	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	D

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler, B = Basishafen für überregionale Dauerlieger, C = Netzergängender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergängender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

ADAC = Steuerradklassifizierung, IMCI = Blue Star Marina Zertifizierung, \* WWRP - Wasserwanderrastplatz

### 6.2.5 Schlussfolgerungen: Vorteile und Defizite

Das zweigeteilte Revier Fischland-Darß-Zingst hat im Binnen- und Außenküstenbereich sehr unterschiedliche Vorteile und Defizite.

Zu den Vorteilen gehören:

- Das relativ dichte Hafennetz im Binnenbereich mit einer großen Anzahl gut geschützter und für Gäste ordentlich ausgestatteter Häfen.
- Die gute Erreichbarkeit der touristischen Highlights des Reviers per Boot.
- Die hohe landschaftliche und touristische Attraktivität des Reviers.
- Der gut ausgestattete Basishafenstandort Barth.

Die wichtigsten Defizite sind:

#### Langfristige Defizite

- Das hohe Naturschutzkonfliktpotential infolge der großen Dichte und teilweisen Überlagerung von verschiedenen Schutzgebieten.
- Die problematische seeseitige Erreichbarkeit der Boddenbereiche aus Richtung Außenküste. Schwierige Navigation im Revier insbesondere für Revierunkundige.
- Die geringen und schnell wechselnden Wassertiefen im Revier außerhalb der Häfen.
- Die schwierige landseitige Erreichbarkeit v.a. der Halbinsel aber auch der Boddenstandorte.

#### Mittelfristige Defizite

- Die Situation des Nothafens Darßer Ort (ggf. auch ein langfristiges Defizit)..
- Die großen Distanzen an der Außenküste östlich und westlich des Nothafens.
- Das landseitige Hindernis der Meiningenbrücke.
- Die geringen Wassertiefen vieler Häfen.

#### Kurzfristige Defizite

- Die Ausstattungsdefizite einiger Häfen im Revierabschnitt westlich der Meiningenbrücke (v.a. fehlende Bootsbetankung).

## **6.3 Revier III: Nördliches und östliches Rügen - Hiddensee - nördlicher Strelasund**

### **6.3.1 Überblick**

Das Segelrevier nördliches und östliches Rügen-nördlicher Strelasund ist von seiner geomorphologischen Struktur her das abwechslungsreichste Revier der gesamten Ostseeküste. Es umfasst einerseits die nördliche sowie nordöstliche Außenküste der größten deutschen Insel zwischen Libben, Kap Arkona, Tromper Wiek bis hin zur Prorer Wiek und der Küste der Halbinsel Mönchgut. Andererseits gehören dem Revier zahlreiche Bodden- und Buchtenbereiche an, die die etwa 32 Seemeilen lange Strecke zwischen dem nördlichen Strelasund bis hin zum Großen Jasmunder Bodden bei Ralswiek säumen. Im Revier III sind verschiedene Wirkungsräume zu erkennen. Der größte ist sicherlich der Raum um Stralsund, zu dem unter anderem Parow/Kramerhof und Schwedenschanze zählen. Hinzu kommen die Wirkungsräume bei Prora und Hiddensee/Dranske.

Für die bessere Darstellung wird das Revier in drei Teilreviere aufgeteilt:

1. Außenküstenbereich von Libben bis Prorer Wiek / Halbinsel Mönchgut.
2. Übergangsbereich zwischen Stralsund und dem Vitter Bodden einschl. Wieker Bodden.
3. Binnenbereich zwischen Wittower Fähre und Ralswiek.

Insgesamt verfügt das nördliche und östliche Rügen zusammen mit dem nördlichen Strelasund in 40 Hafen- und Wassersportanlagen über mehr als 3.300 Liegeplätze, von denen den Vereinen und Wassersportgemeinschaften mit über 1.440 Liegeplätzen der deutlich größte Anteil zukommt. Während Bootsgästen mit rund 1.040 Liegeplätzen schon deutlich weniger Kapazitäten zur Verfügung stehen, ist die Anzahl der Dauerliegeplätze für nichtvereinsgebundene Dauerlieger (rund 840 Liegeplätze) nochmals deutlich geringer. Insgesamt hat die Liegeplatzkapazität im Vergleich zur Erhebung von 2004 um knapp 600 Liegeplätze zugenommen.

Gemäß der Hafenkategorisierung zwischen Etappen-, Basis- und netzergänzenden Häfen erfüllen insgesamt 13 Anlagen die Kriterien für die Hafenklassen A und / oder B. Davon befinden sich mit Lohme, Glowe und Sassnitz insgesamt 3 Häfen in direkter Lage an der Außenküste. Mehr als 1.750 Liegeplätze verteilen sich auf diese beiden Hafentypen. Die Basishäfen für Dauerlieger befinden sich in Stralsund, Schaprode und Ralswiek. Alle drei Häfen spielen eine wichtige Rolle sowohl für überregionale Segler. Stralsund und Ralswiek fungieren zudem als Dauerliegerbasis lokaler / regionaler Wassersportler. Bei den Kategorien A und B hat sich somit im Vergleich zu der Betrachtung von 2004 eine Verschiebung ergeben. Der Grund dafür liegt in der Fertigstellung der Rügenbrücke und der Erweiterung an Liegeplätzen für Gäste. Vor der Fertigstellung der Brücke war eine gute überregionale Anbindung nur für die City Marina in Stralsund gegeben. Und durch die Liegeplatzerweiterung in Wiek auf Rügen und der Umwandlung des Bollwerkes in Vieregge zu einem Wasserwanderrastplatz erfüllen die beiden Häfen, die vorher in Kategorie C eingestuft wurden, die Kriterien aus Kategorie A.

Weitere 12 netzergänzende Häfen sind von ihren seeseitigen Voraussetzungen geeignet, tiefere Bootstypen ab 1,80 m aufzunehmen. Etwa ebenso viele flache Wassersportanlagen runden das Angebot ab.

Hinsichtlich der nutzerspezifischen Ausrichtung sind auch in diesem Revier die üblichen Gesetzmäßigkeiten erkennbar. Vereinsliegeplätze finden sich zum überwiegenden Teil in netzergänzenden Häfen für flache Boote (Kategorie D). Demgegenüber fällt das Gros der Plätze für Gäste und andere Dauerlieger einschließlich Vercharterer auf die Hafenkategorien A-C.

Im Revier gibt es zahlreiche Gastliegerhäfen. Vor dem Hintergrund der Dreiteilung des Reviers in einen Außen-, Übergangs- sowie Binnenbereich sind als bedeutendste Wasserwanderrastplätze bzw. Gastliegerhäfen erstens Glowe, Lohme und Sassnitz, zweitens Stralsund und Altefähr sowie drittens Wiek, Ralswiek, Vieregge und Breege zu nennen. Letztere erfüllen wegen ihrer see- und landseitigen Lage und / oder ihrer Ausstattung jedoch nicht die Kriterien von Etappen- und oder Basishäfen. Außerdem ist der Hafen Breege mit Einschränkung zu betrachten, da der Hafen zum Großteil durch einen Charteranbieter genutzt wird, wodurch eine Vielzahl der Gastliegeplätze nicht genutzt werden können.



**Tabelle 38: Sportboothäfen (kategorisiert) nach Nutzergruppen und Kapazität**

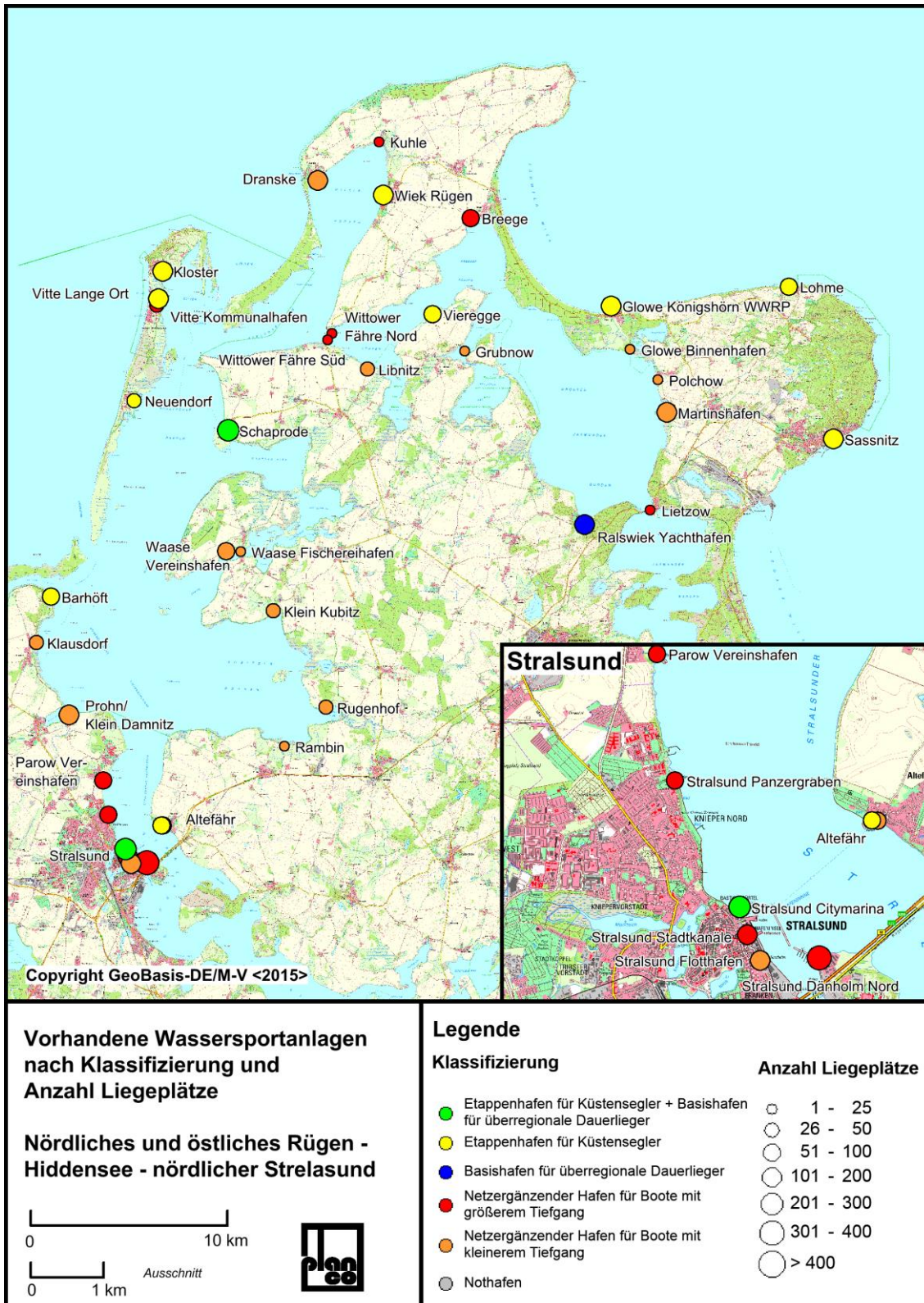
Hafen	Kategorie	Vereine & Sportgms.	andere Dauerlieger	Gastlieger	GESAMT
Altefähr WWRP*	A	0	20	48	68
Barhöft WWRP*	A	0	37	57	94
Glowe Königshörn WWRP*	A	0	64	65	129
Kloster	A	0	42	75	117
Lohme WWRP*	A	0	8	53	61
Neuendorf WWRP*	A	0	0	50	50
Sassnitz	A	0	40	92	132
Wiek auf Rügen WWRP*	A	25	100	30	155
Vitte Lange Ort	A	0	20	155	175
Vierегge WWRP*	A	15	0	50	65
<b>Zwischensumme A</b>		<b>40</b>	<b>331</b>	<b>675</b>	<b>1.046</b>
Stralsund City Marina	A+B	38	100	155	293
Schapode	A+B	0	190	30	220
<b>Zwischensumme A+B</b>		<b>38</b>	<b>290</b>	<b>185</b>	<b>513</b>
Ralswiek Yachthafen	B	48	75	77	200
<b>Zwischensumme B</b>	<b>B</b>	<b>48</b>	<b>75</b>	<b>77</b>	<b>200</b>
Breege WWRP*	C	0	50	15	65
Kuhle	C	10	0	10	20
Lietzow	C	0	15	0	15
Parow Vereinshafen	C	65	0	0	65
Ralswiek Nord	C	0	0	0	0
Stralsund Dänholm Nord	C	270	0	40	310
Stralsund Panzergraben	C	65	0	0	65
Stralsund Schwedenschanze	C	0	0	0	0
Stralsund Stadtkanäle	C	46	80	0	126
Vitte Kommunalhafen	C	30	0	6	36
Wittower Fähre Nord	C	5	0	5	10
Wittower Fähre Süd	C	7	0	3	10
<b>Zwischensumme C</b>		<b>498</b>	<b>145</b>	<b>79</b>	<b>722</b>
Altefähr Anglerhafen	D	60	0	0	60
Dranske	D	108	0	11	119
Glowe Binnenhafen	D	10	0	0	10
Grubnow	D	21	0	4	25
Klausdorf	D	31	0	0	31
Klein Kubitz	D	32	0	0	32
Libnitz	D	30	0	0	30
Martinshafen	D	103	0	10	113
Polchow	D	10	0	0	10
Prohn / Klein Damitz	D	105	0	0	105
Rambin	D	25	0	0	25
Rugenhof	D	46	0	0	46
Stralsund Flotthafen	D	148	0	0	148
Waase Fischereihafen	D	0	7	3	10
Waase Vereinshäfen	D	93	0	0	93
<b>Zwischensumme D</b>		<b>822</b>	<b>7</b>	<b>28</b>	<b>857</b>
<b>Summe Kategorie A – C</b>		<b>624</b>	<b>841</b>	<b>1.016</b>	<b>2.481</b>
<b>GESAMT</b>		<b>1.446</b>	<b>848</b>	<b>1.044</b>	<b>3.338</b>

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

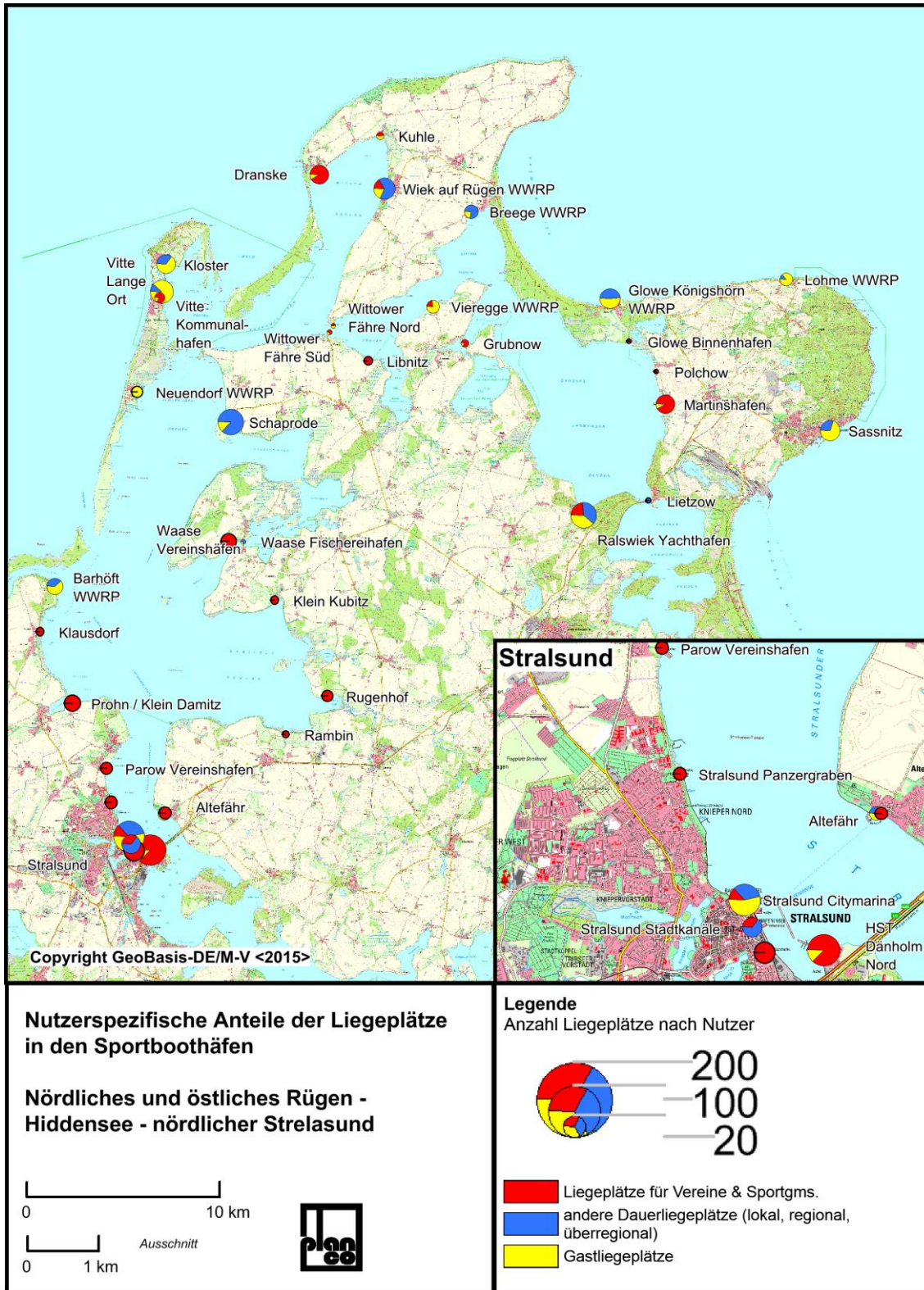
A = Etappenhafen für Küstensegler, B = Basishafen für überregionale Dauerlieger, C = Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

\* WWRP - Wasserwanderrastplatz

**Abbildung 11: Vorhandene Wassersportanlagen im Revier nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund nach Klassifizierung und Anzahl der Liegeplätze**



**Abbildung 12: Nutzerspezifische Anteile der Liegeplätze in den Sportboothäfen - nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund**



### 6.3.2 Netzbezogene Bewertung

Im Revier wurden insgesamt 40 Häfen bzw. Anlegestellen für die Sportbootschiffahrt registriert. Zahlreiche kleine und flache Anglerhäfen konnten dabei mit in die Untersuchung integriert werden. Wie bereits erläutert kann diesbezüglich jedoch kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben werden. Zurückzuführen ist diese Unsicherheit insbesondere auf die außerordentlich große Zahl an illegalen Liegeplätzen inmitten der ausgedehnten Schilfgürtel der Rügenschon Boddenbereiche. Zudem wurden Bojen- und Dalbenliegeplätze außerhalb von Häfen, wie sie sich bspw. in großem Umfang auf der Insel Ummanz befinden (u.a. Suhrendorf, Waase) nicht mitgezählt.

Wie die nachfolgende Tabelle 39 zeigt, sind die seeseitigen Distanzen zwischen den wichtigsten Häfen des Reviers sehr unterschiedlich. Grundsätzlich ist zu sagen, dass das Hafennetz gut aufgestellt ist und für Gastsegler als attraktiv eingestuft wird. Eine Erweiterung des Hafennetzes erscheint nach derzeitiger Lage nicht notwendig. Es gibt nur noch zwei Bereiche, die eine erhebliche Verbesserung des Netzes bedeuten würden, da die Entfernungen mehr als 20 sm betragen. Wie bereits erläutert, sind die Netzlücken zwischen Sassnitz in Richtung Halbinsel Mönchgut (22 sm) sowie zwischen Hiddensee / Schaprode und Lohme (26 sm) immer noch zu groß, um Gastseglern eine sichere Alternative zur Sunddurchfahrt zu bieten. Allerdings gibt es zwischen Hiddensee / Schaprode und Lohme keine sinnvolle und zugleich umsetzbare Ergänzung. Zwischen Sassnitz und Mönchgut wird derzeit geprüft, ob in der Region um Binz ein neuer Hafen realisierbar ist. Dies wäre aus Sicht des Wassersports zu begrüßen. Die Etappe zwischen Sassnitz und Thiessow würde so geteilt

**Tabelle 39: Seeseitige Entfernungen zwischen ausgewählten Häfen im Revier**

	Barhöft	Stralsund	Vitte	Neuendorf	Schaprode	Wiek	Ralswiek	Glowe	Lohme	Sassnitz
Barhöft	-	8	16	14	14	22	31	33	34	41
Stralsund	8	-	16	14	14	22	32	42	43	48
Vitte	16	16	-	4	5	9	19	25	26	33
Neuendorf	14	14	4	-	3	11	19	27	28	35
Schaprode	14	14	5	3	-	11	20	27	28	35
Wiek	22	22	9	11	11	-	20	37	38	38
Ralswiek	32	32	19	19	20	20	-	48	49	49
Glowe	33	42	25	27	27	37	48	-	5	13
Lohme	34	43	26	28	28	35	41	5	-	8
Sassnitz	41	49	34	36	36	38	49	13	8	-

Quelle: Peters (Entfernungstabellen für die Ostsee; 2001)

### 6.3.3 Standortbezogene Bewertung

#### Erreichbarkeit

##### Landseitige Erreichbarkeit

Abgesehen von den wenigen Hafenstandorten auf dem Festland befinden sich alle Häfen des Reviers in Insellage. Sie sind folglich entweder über die Rügenbrücke bzw. den Rügendamm oder die Fähre Stahlbrode-Glewitz zu erreichen. Im Falle von Hiddensee lediglich per Passagierfähre aus Richtung Stralsund oder Schaprode. Daraus resultierend ist die landseitige Anbindung der meisten Revierhäfen an das überregionale Straßennetz im Vergleich zu 2004 gut bis sehr gut.

Die früheren Nachteile durch eine mangelnde landseitige Erreichbarkeit konnten komplett beseitigt werden. Lediglich kleine Häfen lassen sich zum Teil schwer mit dem Auto erreichen. Jedoch handelt sich in den meisten Fällen ohnehin um kleine Vereinshäfen, die für überregionale Dauerlieger nicht relevant sind. Überregionale Dauerlieger aus Berlin und Hamburg und dessen Umland können somit problemlos zu einem der Etappen- und oder Basishäfen gelangen. Die einzige temporäre Beeinträchtigung liegt momentan in der Fahrbahndeckenerneuerung der L296 (ehemals B96). Kompensiert wird dies durch den im Dezember 2015 fertiggestellten ersten Bauabschnitt der Schnellstraße B96n, wodurch die relevanten Häfen angefahren werden können. Durch die B96n stellt ein in den Sommermonaten erhöhtes Verkehrsaufkommen kein Problem mehr dar. Der fertiggestellte Bauabschnitt erstreckt sich bis zum Ort Samtens.

Allerdings bleibt abzuwarten, welche Beeinträchtigungen sich durch den zweiten Bauabschnitt ergeben werden. Bauzeit wird voraussichtlich Sommer 2016 bis 2019 sein und soll bis Bergen auf Rügen gehen. Unter normalen Umständen sollte die umliegenden Landstraßen, wie die L296 oder die L29 einen weitgehend reibungslosen Verkehrsfluss ermöglichen und eine Erreichbarkeit gewährleisten. Grund zu dieser Annahme bietet das weit unter den Prognosen gebliebene Verkehrsaufkommen, welches vor Beginn des ersten Bauabschnitts geschätzt wurde. Andere Infrastrukturprojekte sind derzeit nicht geplant und es liegt auch kein Bedarf vor.

**Tabelle 40: Landseitige Erreichbarkeit des Reviers**

Hafenstandort	Landseitige Erreichbarkeit heute	
	Nähe zur/zum nächsten Autobahn / -zubringer	Nähe zu einer gut ausgebauten überregionalen Straße
	1= <10km - 2 = 10-20km - 3 = 20-30km - 4 = keine Nähe	
Altefähr	4	1
Barhöft	4	2
Breege	4	2
Dranske	4	3
Glowe Königshörn	4	1
Grubnow	4	3
Klausdorf	4	2
Klein Kubitz	4	2
Kuhle	4	3
Libnitz	4	3
Lietzow	4	1
Lohme	4	1
Martinshafen	4	1
Parow	4	1
Polchow	4	1
Prohn / Klein Damitz	4	1
Ralswiek	4	1
Rambin	4	1
Rugenhof	4	1
Sassnitz	4	1
Schaprode	4	3
Stralsund	4	1
Vieregge	4	3
Waase	4	2
Wiek Rügen	4	3
Wittower Fähre	4	3

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

### Seeseitige Erreichbarkeit

Die seeseitige Erreichbarkeit des Reviers fällt in Anlehnung an die vorgenommene Dreiteilung sehr unterschiedlich aus. Während die Häfen an der nördlichen bis östlichen Außenküste alternativ aus allen Richtungen anzufahren sind, ist die wasserseitige Erreichbarkeit des Binnenbereichs weitaus komplizierter. Angesteuert werden kann das Revier entweder von Norden her über das Hiddensee-Fahrwasser aus Richtung Libben, oder aus Richtung Darßer Ort kommend über die Barhöfter Rinne zwischen der Südspitze Hiddensees und Bock sowie vom Grabower Bodden aus zwischen Bock und Festland. Aufgrund der vielen Fahrwasserbeschränkungen und der daraus resultierenden Umwege, die zurückgelegt werden müssen, ist die Westansteuerung des Reviers jedoch leider sehr kompliziert.

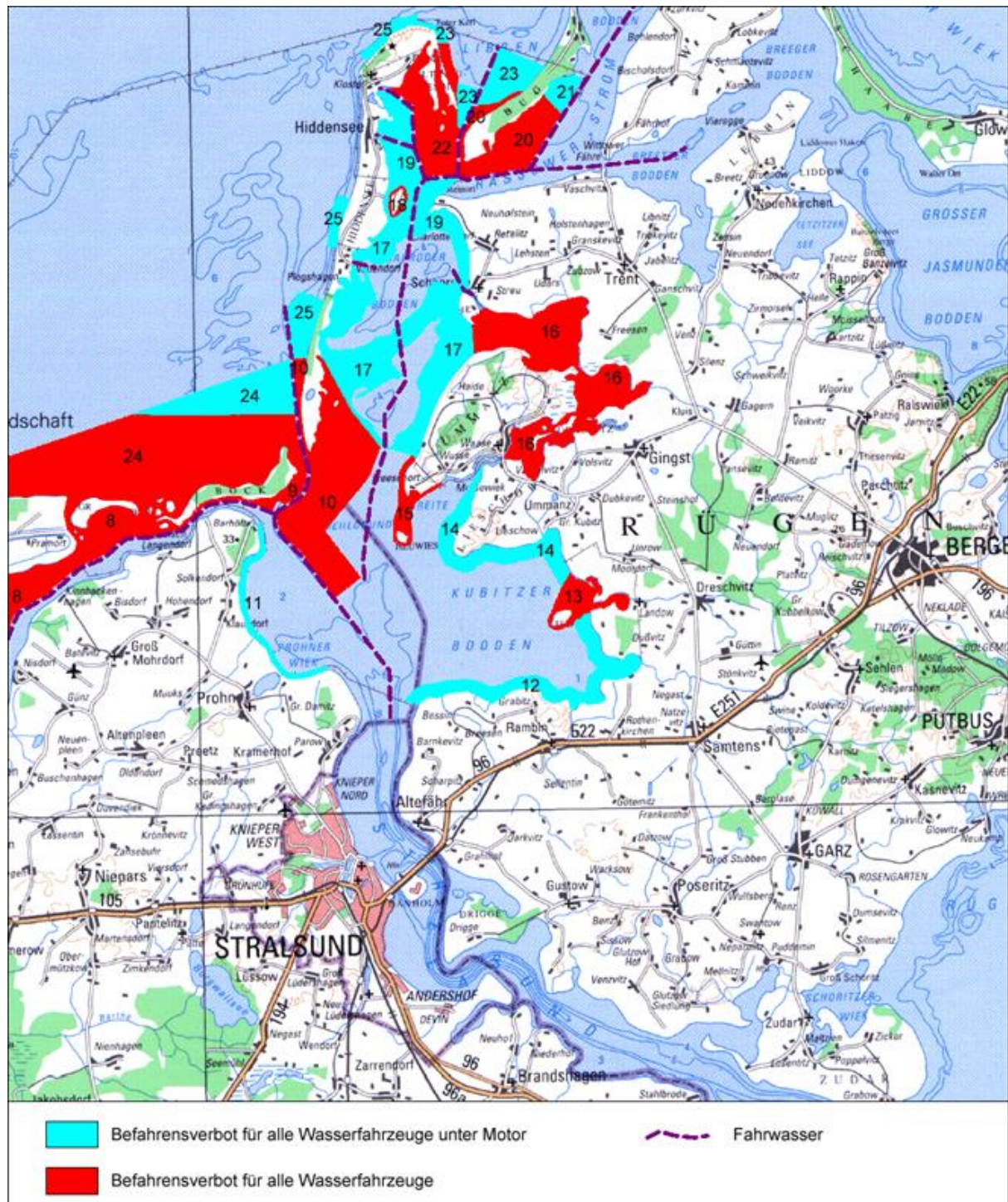
Die südlichen Alternativen sind die Ansteuerung aus Richtung Greifswalder Bodden über den Strelasund durch Querung des Rügendamms bzw. der Ziegelgrabenbrücke oder entlang der östlichen Außenküste.

Die Wassertiefe im Revier schwankt sehr stark. Abgesehen von den Außenküstenabschnitten stellt lediglich der Große Jasmunder Bodden mit einer durchschnittlichen Wassertiefe von 4-7 m eine für Kielyachten komplett nutzbare ausgedehnte Wasserfläche des Reviers dar. Alle anderen Boddenabschnitte, von kleinen Ausnahmen im Schaproder- und Wieker Bodden sowie der Prohner Wiek abgesehen, weisen zu wechselhafte Tiefenverhältnisse auf,

um sie außerhalb des Fahrwassers mit Kielbooten befahren zu können. Lediglich Jollen und Kielschwerter können fast im gesamten Binnenrevier ungehindert navigieren.

Ein zusätzliches Hindernis im Revier stellen die vielen Schutzzonen dar, in denen feste Befahrensregelungen beachtet werden müssen. Die nachfolgende Tabelle 41 führt alle Hafensandorte auf, deren seeseitige Zufahrt von geschützten Bereichen gesäumt ist. Siehe zusätzlich auch folgende Abbildung 13.

**Abbildung 13: Offizielle Befahrensbeschränkungen im Revier nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund**



Quelle: Bundesministerium für Verkehr Abteilung Seeverkehr; Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks und Naturschutzgebieten im Bereich der Küste M-V, 1997); PLANCO, eigene Gestaltung

**Tabelle 41: Seeseitige Erreichbarkeit des Reviers**

Name des Hafens	Wassertiefe Hafenzufahrt (m)	Wassertiefe Hafen (m)	Nähe zu anderen Segelrevieren	Beeinträchtigung durch offizielle Befahrensbeschränkung	Beeinträchtigung durch seeseitiges Hindernis
			1 = < 10 sm 2 = > 10 sm	0 = nein 1 = ja	
Altefähr WWRP*	2,8	0,5 - 2,4	1	0	
Barhöft WWRP*	4	4	1	1	
Glowe Königshörn WWRP*	3	2,5	2	0	
Kloster	2,0 - 3	2,0 - 3	1	1	
Lohme WWRP*	3	1,6-2,8	2	0	
Neuendorf WWRP*	2,0 - 3	2,0 - 3	1	1	
Sassnitz	5,5	3,9 - 5	2	0	
Schaprode	2,5	2,5	1	1	
Vitte Lange Ort	2,8	1,5 - 2,5	1	1	
Stralsund City Marina	6	2 - 4,5	1	0	
Breege WWRP*	3,4	2,5	2	0	
Kuhle	1,8	0,6 - 2,7	2	0	
Lietzow	2,5	2,5	2	0	
Parow Vereinshafen	2,3	1,0 - 2	1	0	
Ralswiek Nord	3	2,2	2	0	
Ralswiek Yachthafen	4	2,5	2	0	
Stralsund Dänholm Nord	2	1,8 - 2,4	1	0	
Stralsund Panzergraben	2	2	1	0	
Stralsund Schwedenschanze	3,6	1,3 - 4,0	1	0	
Stralsund Stadtkanäle	2	2	1	0	Querkanalbrücke
Vieregge WWRP*	2,5 - 4,5	2,5 - 4,5	2	1	
Vitte Kommunalhafen	2,5	2,0 - 3	1	1	
Wiek Rügen WWRP*	4	3	2	0	
Wittower Fähre Nord	2,5	0,8 - 1,2	1	0	
Wittower Fähre Süd	3,5	3,5	1	0	
Altefähr Anglerhafen	2,8	0,5 - 1,4	1	0	
Dranske	2,5k	0,3 - 2,5	1	0	
Glowe Binnenhafen	2,9	1,5	2	0	
Grubnow	1,3	1,3	2	0	
Klausdorf	k.A	k.A	1	1	
Klein Kubitz	0,8 - 3,5	0,8 - 1,8	1	1	
Libnitz	1,3	1	2	0	
Martinshafen	1,2	2,5	2	0	
Polchow	1	0,5 - 1	2	0	
Prohn / Klein Damitz	k.A	0,6 - 0,8	1	1	
Rambin	1,1	0,5	1	1	
Rughof	1,4	1	1	1	
Stralsund Flotthafen	k.A.	k.A.	1	0	Querkanalbrücke
Waase Fischereihafen	2 - 2,5	0,8 - 1,5	1	1	
Waase Vereinshäfen	2 - 2,5	0,5 - 1	1	1	

Quelle: Hafenhandbuch M-V, PLANCO Erhebung vor Ort. Die Querkanalbrücke zu den Stadtkanälen öffnet 3mal täglich

\* WWRP - Wasserwanderrastplatz



## **Sicherheit**

Mit Beeinträchtigungen der Sicherheit auf dem Territorium des Segelreviers muss insbesondere im Bereich zwischen dem Gellen im Süden sowie dem Libben im Norden infolge zum Teil starker Strömungen gerechnet werden. Gleiches gilt für den Einfahrtsbereich in Richtung Jasmunder Bodden zwischen der Rassower Bucht und dem Breetzer Bodden.

Untiefen gibt es im gesamten Binnenbereich des Reviers, so dass sich Segelyachten ans Fahrwasser halten sollten. Besonders gefährliche Stellen sind sowohl im Wieker und Breeger Bodden als auch südlich des Libben zu finden.

Der Sicherheitsaspekt eines Hafens definiert sich in erster Linie über seine Ansteuerung. Ein sicherer Hafen sollte unter allen Witterungsbedingungen, zu jeder Tages- und Nachtzeit ohne Probleme auch durch Revierunkundige angelaufen werden können.

Eine nächtliche Ansteuerung in die Häfen des Reviers empfiehlt sich infolge der vielen Flachwasserbereiche und Befahrensrestriktionen jedoch nur an Standorten mit guter Befeuerung ohne Fahrwasserbeschränkung und weniger tückischen Winden. Eine solche ist lediglich in Stralsund vorhanden. Alle anderen Häfen sollten aufgrund der problematischen Tiefenverhältnisse, der engen, oft unbefeierten Fahrwasser sowie infolge offizieller Befahrensbeschränkungen von Revierunkundigen bei Dunkelheit nicht angelaufen werden.

Die Liegeplatzbedingungen in den Häfen des Reviers sind überwiegend gut, wenn auch nicht an allen Standorten gleichwertig. Insbesondere wegen des recht starken Fähr- und Berufsschiffverkehrs ist an einigen Standorten mit Schwellensituationen zu rechnen - so bspw. in Stralsund, Schaprode, Kloster oder Sassnitz.

**Tabelle 42: Sicherheit / Schutzfunktion im Revier**

Name des Hafens	bei Ansteuerung:			im Hafen:	
	Seeseitige Ansteuerbarkeit	Strömung	Berufsschifffahrt	Liegeplatzbedingungen	
	1 = leicht (bei jedem Wind, bei Tag und Nacht) 2 = wie 1. (nur bei Tag) 3 = schwierig bei sehr starkem Wind 4 = schwierig bei bestimmten Windverhältnissen 5 = schwierig wegen Untiefen 6 = schwierig wegen starken Schiffsverkehrs 7 = Fahrwasser muss eingehalten werden 8 = nicht betonnt und befeuert			1 = gut geschützt bei jedem Wetter 2 = Schwell durch Schiffsverkehr 3 = unsicher bei bestimmten Windverhältnissen 4 = völlig ungeschützt	
Altefähr WWRP*	2		Fahrgastschifffahrt	1	
Barhöft WWRP*	1, 7		Lotsen- und Zollboot	1	
Glowe Königshörn WWRP*	3 (Windstärke 5-6)		Fischerei, Seenotrettungsschiff, Fahrgastschifffahrt	1	
Kloster	2, 7		Fahrgastschifffahrt	2	
Lohme WWRP*	3 (Windstärke 5-6)		Fischerei	1	
Neuendorf WWRP*	2, 7		Fahrgastschifffahrt, Fischerei	1	
Sassnitz	1, 6		Fahrgastschifffahrt, Fährverkehr, Fischerei, Seenotrettungsschiff	2, 3	SW-Wind
Schapode	6, 7	stark	Fahrgastschifffahrt, Fischerei	2	
Vitte Lange Ort	2, 7			3	O-Wind
Stralsund City Marina (Yachthafen Nordmole)	1, 6		Berufsschifffahrt, Fahrgastschifffahrt, Fischerei	1	
Breege WWRP*	5, 7		Fahrgastschifffahrt, Seenotrettungsschiff	1	
Kuhle	5, 7			3	S-Wind
Lietzow	5, 7			3	O-Wind
Parow Vereinshafen	8		Berufsschifffahrt	1	
Ralswiek Nord	2, 7		Fahrgastschifffahrt	1	
Ralswiek Yachthafen	2, 7		Fahrgastschifffahrt	1	
Stralsund Dänholm Nord	1, 6		Berufsschifffahrt	2, 3	N-Wind
Stralsund Panzergraben	k.A.			k.A.	k.A.
Stralsund Schwedenschanze	2	k.A.		k.A.	k.A.
Stralsund Stadtkanäle	1, 6	0	Berufsschifffahrt	1	
Vieregge WWRP*	2			1	
Vitte Kommunalhafen	2, 7		Fahrgastschifffahrt, Fischerei	2	
Wiek Rügen WWRP*	2, 7		Fahrgastschifffahrt, Fischerei	1	
Wittower Fähre Nord	1	stark	Fährverkehr	2, 3	W-Wind
Wittower Fähre Süd	1	stark	Fährverkehr	2, 3	W-Wind
Altefähr Anglerhafen	2			3	SW-W-Wind
Dranske	5, 7	0	Fahrgastschifffahrt	4	
Glowe Binnenhafen	5, 8			1	
Grubnow	8			3	SO Wind
Klausdorf	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Klein Kubitz	8			k.A.	
Libnitz	8	stark		1	
Martinshafen	2, 7			1	
Polchow	8	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Prohn / Klein Damitz	8	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Rambin	8			k.A.	k.A.
Rugenhof	8			k.A.	k.A.
Stralsund Flotthafen	2, 6		k.A.	k.A.	k.A.
Waase Fischereihafen	8		Fischerei	1	
Waase Vereinshäfen	8			1	

Quelle: Hafenhandbuch M-V, PLANCO Erhebung vor Ort

\* WWRP - Wasserwanderrastplatz

## Attraktivität des Segelreviers

Sowohl die große räumliche Ausdehnung, als auch die strukturelle Vielfalt sind in Bezug auf die Attraktivität des Segelreviers gleichermaßen vor- wie auch nachteilig zu bewerten. So hat jeder der drei Teilbereiche des Reviers seine besonderen Reize wie auch Defizite.

Der Große Jasmunder Bodden eignet sich aufgrund seiner gleichmäßigen Wassertiefe von über 4 m als ideales Binnensegelrevier für alle Nutzergruppen und Bootstypen. Zudem verfügt er mit dem Yachthafen in Ralswiek über einen sehr gut ausgestatteten und see- wie auch landseitig gut zu erreichenden Basishafen für überwiegend einheimische Dauerlieger. Für Wasserwanderer auf dem Weg in bzw. aus dem Bodden steht darüber hinaus der gut geschützte Hafen in Breege zur Verfügung. Problematisch gestaltet sich allerdings die Nutzung des Hafens durch einen Charteranbieter. Der überwiegende Teil der Liegeplätze steht Gastliegern nicht zur Verfügung, obwohl es sich um einen Wasserwanderrastplatz handelt. Entwicklungshemmnisse stellen die strategisch ungünstige Sackgassenlage des Großen Jasmunder Boddens und die damit verbundene relativ große Entfernung zur Außenküste dar.

Der Außenküstenbereich des Reviers war bis vor wenigen Jahren für den Etappensegler abgesehen vom Standort Sassnitz so gut wie unzugänglich. Durch den Bau der beiden Wasserwanderrastplätze in Lohme sowie Glowe hat dieser Teil des Reviers in den letzten Jahren jedoch erheblich an Attraktivität gewonnen. Zwei Einschränkungen bleiben jedoch:

- Nach wie vor sind die großen seeseitigen Distanzen zu den nächstliegenden deutschen Häfen auf Hiddensee (26 sm) bzw. Thiessow (23 sm) zu groß. Somit bleibt die Nord- und Ostküste Rügens ausschließlich ein Revier für den fortgeschrittenen, revierkundigen Segler.
- Die nächtliche Ansteuerung in Glowe und Lohme ist nicht vollständig gewährleistet, da Revierunkundige bei Winden ab Windstärke 6 aus südöstlichen Richtungen nicht risikofrei einlaufen können.

Der dritte Teilbereich des Reviers zwischen Stralsund und der Nordspitze Hiddensees ist vor allem aufgrund seiner großen Hafendichte in Höhe des Vitter und Schaproder Boddens sowie wegen der günstigen strategischen Lage im revierinternen und -übergreifenden Hafennetz der vielleicht attraktivste Bereich des Segelreviers. Herausragende Destination des Revierabschnittes ist die Insel Hiddensee, die insbesondere mit dem Yachthafen Vitte Lange Ort sowie dem Wasserwanderrastplatz in Neuendorf über qualitativ gut ausgebaute und während der Saison stark ausgelastete Häfen verfügt. Die strategisch wichtigsten Etappenhäfen des Reviers sind jedoch die beiden Yachthäfen in Schaprode und Barhöft. Ersterer dient nicht nur der Lage wegen, sondern auch vor allem aufgrund seiner Ausstattung als beste Alternative zum Standort Hiddensee. Letzterer wiederum ist infolge des immer noch viel zu weitmaschigen Hafennetzes entlang der Außenküste in Richtung Rostock-Warnemünde der vielleicht bedeutendste Etappen- und Schutzhafen des gesamten Reviers.

Im Vergleich zu allen anderen Teilrevierabschnitten verfügt der nördliche Strelasund zudem über den einzigen Basishafenstandort im Revier – die City Marina in Stralsund. Hinzu kommen die beiden Häfen Schaprode und Ralswiek. Angemerkt werden muss jedoch, dass die City Marina aufgrund ihrer sehr zentralen Lage eher für Gastsegler geeignet ist. Die Basishafenfunktion ist vor allem durch die schwierige Parkplatzsituation am Standort erschwert. Zudem fehlt es an überdachten Winterliegeplätzen in Hafennähe. Auch sei an dieser Stelle angemerkt, dass in den angrenzenden Revieren eine Reihe von Basis- und Etappenhäfen zur Verfügung stehen, die aus seglerischer Sicht mit betrachtet werden müssten.

So wie die anderen Teilreviere weist jedoch auch der Bereich zwischen Stralsund und Hiddensee Beeinträchtigungen auf, die der ungehinderten Ausübung des Segelsports entgegenstehen. Folgende zwei Stichworte sind in diesem Zusammenhang besonders hervorzuheben:

- Die etlichen Befahrensrestriktionen und ständig wechselnden Wassertiefen erlauben nur selten das Segeln außerhalb des Fahrwassers und schränken zudem die nächtliche Ansteuerung der Häfen stark ein.
- Die starke Berufsschiffahrt sowie die zum Teil tückischen Strömungsverhältnisse üben zum Teil negativen Einfluss auf Hafenanfahrt und Liegeplatzbedingungen aus.

## Naturschutz

Folgende Schutzgebiete sind für das Revier nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund relevant.

**Tabelle 43: Betroffene Schutzgebiete im Revier**

Schutzgebiet	Name	Häfen im oder in unmittelbarer Nähe des Schutzgebietes
Nationalpark	Vorpommersche Boddenlandschaft	Hiddensee, Schaprode, Waase, Rugenhof, Rambin, Prohn, Klausdorf, Barhöft
	Jasmund	Lohme
EU-Vogelschutzgebiet	Vorpommersche Boddenlandschaft	Hiddensee, Schaprode, Waase, Rugenhof, Rambin, Barhöft, Prohn, Klausdorf
Gemeldete FFH-Gebiete	Nationalpark Jasmund	Lohme
	Nordrügensche Boddenlandschaft	Glowe Binnenhfn., Martinshafen, Grubnow, Libnitz, Wittow, Libnitz, Vieregge, Breege, Grubnow, Lietzow, Ralswiek
	Kleiner Jasmunder Bodden mit Halbinseln und Schmalen Heide	Lietzow
Naturschutzgebiet	Tetzitzer See / Halbinsel Liddow / Banzelvitze Berge	Grubnow
	Neuendorfer Wiek	Libnitz
	Dornbusch und Schwedenhagener Ufer	Kloster
	Spykerscher See und Mittelsee	Glowe Binnenhafen
Landschaftsschutzgebiet	Ostrügen	Ralswiek, Lietzow, Martinshafen, Breege, Glowé Königshörn und Binnenhafen, Lohme, Sassnitz, Polchow
	Insel Hiddensee	Alle Häfen Hiddensee
	Vorpommersche Boddenküste	Barhöft, Prohn, Klausdorf
	Stadtteile und Grünanlagen von Stralsund	Stralsund Panzergraben

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

### **Attraktivität des städtischen und touristischen Umfeldes**

Das Segelrevier nördliches- und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund hat sowohl landschaftlich als kulturell zahlreiche deutschlandweit bekannte Sehenswürdigkeiten zu bieten. Abgesehen von der Hansestadt Stralsund, die seit dem Jahr 2002 den Status des Weltkulturerbes genießt, liegen die interessantesten Standorte und Regionen auf den Inselbereichen Rügens und Hiddensees. Besonders hervorzuheben sind neben der wohl attraktivsten Destination des Reviers – den Kreidefelsen im Nationalpark Jasmund – die folgenden Highlights:

- Seebad Insel Hiddensee,
- Kap Arkona,
- Seebad Breege,
- Badestrände entlang der Schaabe zwischen Glowe und Juliusruh,
- staatlich anerkannte Erholungsorte in Wiek, Sassnitz, Dranske und Glowe,
- Naturbühne Ralswiek und Schloss Spyker.

Fast alle genannten Standorte können per Boot problemlos erreicht werden. Lediglich für den Besuch der nördlichsten Spitze Rügens - dem Kap Arkona - ist man auf den Bus angewiesen.

Neben diesen überregional bekannten Touristenzielen verfügt das Revier zudem über viele andere, vor allem landschaftlich sehr reizvolle, Bereiche. Ganze Areale von weitgehend noch unberührter Natur finden sich u.a. im Südosten Rügens im Bereich der Insel Ummanz sowie des Kubitzer Boddens. Ähnliches gilt für die Halbinsel Lebbin, den Bug und die Halbinsel Wittow. Einzige Einschränkung ist jedoch, dass diese Geheimtipps häufig nur mit flachen Booten bzw. unter Berücksichtigung von Befahrensbeschränkungen angefahren werden können und somit für Revierunkundige eher schwer zugänglich sind.

#### **6.3.4 Ausstattungsbezogene Bewertung**

Das Versorgungs- und Dienstleistungsangebot der Häfen im Revier hat sich in den letzten Jahren deutlich verbessert, variiert zwischen den einzelnen Standorten jedoch immer noch sehr stark. Dies betrifft nicht nur Wassersportanlagen verschiedener sondern auch gleicher Kategorisierung.

Sanierte Standorte finden sich in vielen Bereichen. Wie bereits eingangs erwähnt wurde, steht vor allem dem Gastsegler in allen Teilrevieren eine gute Auswahl an attraktiven Wasserwanderrastplätzen zur Verfügung. Sanitär besonders gut ausgestattete Etappenhäfen finden sich in Schaprode, Stralsund, Sassnitz sowie Glowe und Lohme. Alle anderen Etappenhäfen verfügen über eine gute, jedoch nicht lückenlose Ausstattung im sanitären sowie technischen Bereich. An vielen Standorten fehlen insbesondere Waschmaschinen bzw. Schiffsbetankungsmöglichkeiten.

Ebenso lückenhaft ist die Ausstattung mit Fäkalienabsauganlagen. Diese gibt es gegenwärtig nur in Kloster, Neuendorf, Schaprode, Stralsund City Marina, Ralswiek und Wiek.

Die beiden letztgenannten Häfen sowie der Wasserwanderrastplatz in Breege und die Häfen in Stralsund Dänholm Nord und in den Stadtkanälen verfügen über die beste Ausstattung der netzergänzenden Häfen.

Der einzige technisch sowie sanitär gut ausgestattete Hafen im Revier ist die City Marina in Stralsund, die zudem landseitig auch überregional im Verhältnis zu den restlichen Revierhäfen gut erreichbar ist. Gerade Gästen dürfte es an nichts fehlen. Aufgrund gegenwärtig noch fehlender Alternativen im Revierabschnitt fungiert der Hafen trotz einiger bereits aufgeführter Defizite vor allem aufgrund seiner guten technischen Ausstattung auch als Basishafen für Dauerlieger.

**Tabelle 44: Versorgungs- und Dienstleistungsangebot der Häfen im Revier**

Name des Hafens	Sanitär	Technische Versorgung	Abfall-beseitigung	technische Dienstleistung	Sonstige Versorgung	Hafenkategorie ADAC/Blue Star Marina IMCI
	Standard / Kapazität: 0 = nicht vorhanden 1 = niedrig - 2 = mittel - 3 = hoch - 4 = sehr hoch					
Altefähr WWRP*	2	2	1	1	2	A (ADAC)
Barhöft WWRP*	3	3	1	1	2	A (ADAC)
Glowe Königshörn WWRP*	3	2	1	0	2-3	A (ADAC/IMCI)
Kloster	2	2	2-3	0	2	A (ADAC)
Lohme WWRP*	3	2	1	1	2	A (ADAC)
Neuendorf WWRP*	2	2	2-3	2	2	A (ADAC)
Sassnitz	3	3	1	2-3	3	A (ADAC)
Schaprode	2	3-4	3	3	2-3	A (ADAC)
Vitte Lange Ort	3	2	2	1	2-3	A (ADAC)
Stralsund City Marina	4	3	4	2-3	4	A+B (ADAC/IMCI)
Breege WWRP*	2-3	3	1	1	2-3	C (ADAC/IMCI)
Kuhle	0	1	1	0	1	C
Lietzow	1	1	1	0	2	C
Parow Vereinshafen	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	C
Ralswiek Nord	0	1	1	1	2	C
Ralswiek Yachthafen	4	2	3	1	2	C (ADAC)
Stralsund Dänholm Nord	3	2	1	2	2	C
Stralsund Panzergraben	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	C
Stralsund Schwedenschanze	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	C
Stralsund Stadtkanäle	2	3	1	2	4	C
Vierегge WWRP*	2	2	1	1	2	C
Vitte Kommunalhafen	1	3	1	1	2-3	C
Wiek Rügen WWRP*	3	2	3	3	3	C (ADAC)
Wittower Fähre Nord	1	0	0	0	1	C
Wittower Fähre Süd	0	1	1	1	0	C
Altefähr Anglerhafen	1	1	1	0	2	D
Dranske	1	0	0	0	2-3	D
Glowe Binnenhafen	0	0	0	0	0	D
Grubnow	1	1	1	0	0	D
Klausdorf	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	D
Klein Kubitz	0	0	0	0	0	D
Libnitz	0	0	1	0	0	D
Martinshafen	1	1	1	2	2	D
Polchow	0	0	0	0	0	D
Prohn / Klein Damitz	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	D
Rambin	0	0	0	0	0	D
Rugenhof	0	0	0	0	0	D
Stralsund Flotthafen	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	D
Waase Fischereihafen	1	1	1	0	2	D
Waase Vereinshäfen	1	1	1	0	1	D

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler B = Basishafen für überregionale Dauerlieger C = Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen D = Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen E = Nothafen

ADAC = Stellvertreterklassifizierung, IMCI = Blue Star Marina Zertifizierung, \* WWRP - Wasserwanderrastplatz

### 6.3.5 Schlussfolgerungen: Vorteile und Defizite

Die größten Vorteile des Segelreviers nördliches und östliches Rügen - Hiddensee - nördlicher Strelasund sind:

- Die große Vielfalt an sehr unterschiedlich strukturierten Revierabschnitten, die von der reinen Außenküste über einen Übergangsbereich (Strelasund-Nordspitze Hiddensee) bis hin zum klassischen Binnenrevier (Großer Jasmunder Bodden) reicht.
- Die sehr hohe Attraktivität des landschaftlichen sowie städtischen Umfeldes.
- Die Etappen- und Basishäfen City Marina Stralsund und Schaprode.
- Die gut ausgebauten Gastliegerhäfen und / oder Dauerliegerhäfen für lokale / regionale Wassersportler entlang der Außenküste (Glowe und Lohme) auf der Insel Hiddensee (Kloster, Neuendorf, Vitte Lange Ort) sowie in den Binnenbereichen (Breege, Ralswiek, Wiek und Vieregge).
- Die deutliche Verbesserung der landseitigen Erreichbarkeit durch die Fertigstellung der Rügenbrücke.

Den Vorteilen stehen folgende Defizite gegenüber:

#### Langfristige Defizite

- Das große Naturschutzkonfliktpotential im Revier vor allem in den Bereichen zwischen Kubitzer Bodden-Vitter Bodden bis zum Großen Jasmunder Bodden.
- Die erheblichen Sicherheitseinschränkungen im Abschnitt zwischen Stralsund und Libben infolge offizieller Befahrensbeschränkungen, schnell wechselnder Wassertiefen und Strömungen.

#### Mittelfristige Defizite

- Das Fehlen eines optimalen Basishafens für überregionale Dauerlieger an der Außenküste im östlichen Teil Rügens.
- Die baulichen und sanitären Zustände vieler Häfen.
- Die Defizite in der nächtlichen Ansteuerung fast aller Häfen, vor allem aber im Bereich der Außenküste sowie des Vitter und Schaproder Boddens.
- Die geringe Hafenvielfalt im Revierabschnitt zwischen Wittow und Ralswiek.
- Die große Anzahl wilder Liegeplätze in Schilfbereichen und anderen nicht genehmigten Stellen. (Nicht zu korrigieren, so lange es geduldet wird)



## **6.4 Revier IV: Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund**

### **6.4.1 Überblick**

Das Segelrevier des Greifswalder Boddens und des südlichen Strelasundes ist mit einer Fläche von insgesamt 510 km<sup>2</sup> das größte deutsche Binnenrevier der Ostseeküste. Es erstreckt sich ausgehend vom Rügendamm im Nordosten bei Stralsund entlang des flussartigen Teiles des südlichen Strelasundes einschließlich des Gustower, Puddeminer und Glewitzer Wiek über den gesamten Greifswalder Bodden bis hin zu einer Nord-Süd Linie zwischen dem Thiessower Haken, der Greifswalder Oie sowie dem Peenemünder bzw. Freesendorfer Haken.

Das Revier umfasst insgesamt 40 Sportboothäfen und kleinere Wassersportanlagen mit einer Gesamtkapazität von ca. 3.590 Liegeplätzen, von denen rund 2.183 Liegeplätze für Gast- und andere Dauerlieger / Vercharterer sowie über 1.409 Plätze für Vereine zur Verfügung stehen. Für ein Revier von dieser Wasserfläche und Uferlänge ist die Liegeplatzkapazität im Vergleich zu anderen Revieren allerdings unterdurchschnittlich.

Es gibt insgesamt 9 Etappenhäfen im Greifswalder Bodden-südlicher Strelasund. Die wichtigsten Basishäfen für Dauerlieger sowie Vercharterer sind auf der Insel Rügen die Marina Lauterbach, das Yachtzentrum in Greifswald sowie die Marina in Neuhof. Etappen- und Basishäfen zusammen verfügen über 86% aller Dauer- sowie mehr als 60% Drittel aller Gastliegeplätze im Revier.

Große Bedeutung insbesondere für Vereine aber auch für Gastsegler und Dauerlieger haben zudem der südlich anzusteuernde Etappenhafen im Dänholmkanal in Stralsund sowie der Multifunktionshafen in Greifswald-Wieck. Aufgrund seines hochseeartigen Charakters verfügen der Greifswalder Bodden und der südliche Strelasund im Vergleich zu anderen Revieren folglich über einen beträchtlichen Anteil an tiefen, für Kielyachten geeigneten Häfen. Seit der letzten Erhebung ist ein neuer Hafen in Lubmin hinzugekommen. Auch dieser eignet sich aufgrund seiner hohen Liegeplatzzahl für Dauerlieger und seiner guten Ausstattung sehr gut als Basishafen. Knapp 95% der Liegeplatzkapazitäten sind für Dauerlieger vorgesehen.

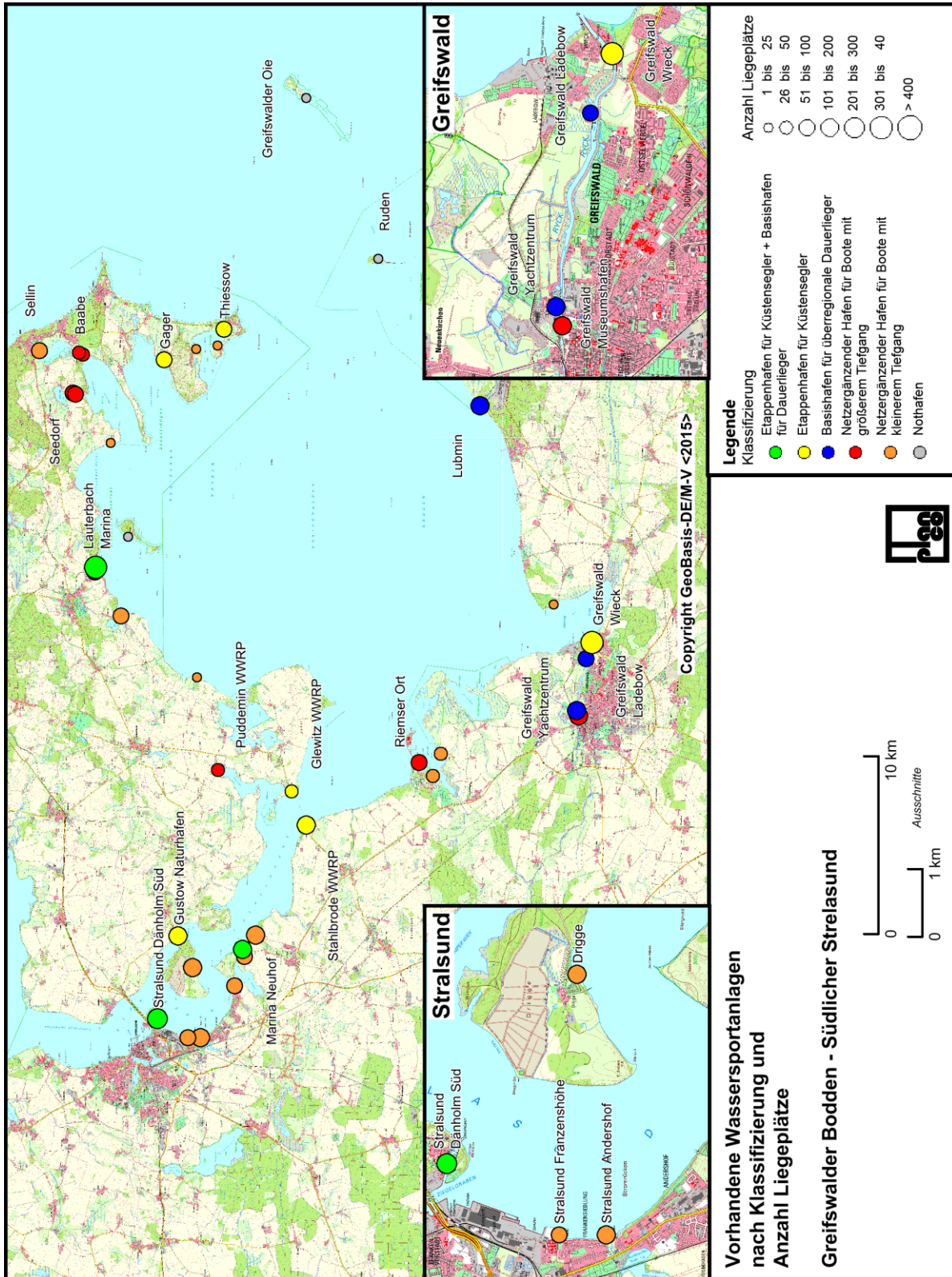
**Tabelle 45: Sportboothäfen (kategorisiert) nach Nutzergruppen und Kapazität**

Hafen	Kategorie	Vereine & Sportgms.	andere Dauerlieger	Gastlieger	GESAMT
Gager	A	0	5	95	100
Greifswald Wieck	A	245	46	40	331
Stahlbrode WWRP *	A	0	70	50	120
Glewitz WWRP *	A	0	15	35	50
Gustow Naturhafen	A	0	106	44	150
Thiessow	A	0	10	45	55
<b>Zwischensumme A</b>		<b>245</b>	<b>252</b>	<b>309</b>	<b>806</b>
Greifswald Ladebow	B	0	80	0	80
Greifswald Yachtzentrum	B	0	180	20	200
Lubmin	B	0	170	10	180
<b>Zwischensumme B</b>		<b>0</b>	<b>430</b>	<b>30</b>	<b>460</b>
Lauterbach Marina	A+B	0	260	140	400
Stralsund Dänholm Süd	A+B	94	150	9	253
Marina Neuhof	A+B	0	162	8	170
<b>Zwischensumme A+B</b>		<b>94</b>	<b>572</b>	<b>157</b>	<b>823</b>
Baabe WWRP *	C	0	0	26	26
Baabe Verein	C	37	0	0	37
Greifswald Museumshafen-Alter Stadthafen	C	130	0	20	150
Lauterbach Kommunalhafen	C	20	20	30	70
Puddemin WWRP *	C	0	0	40	40
Riemser Ort	C	60	0	0	60
Seedorf Forellensteg und Bollwerk	C	0	20	70	90
Seedorf Verein	C	58	0	0	58
<b>Zwischensumme C</b>		<b>305</b>	<b>40</b>	<b>186</b>	<b>531</b>
Drigge	D	140	0	0	140
Dumsevitzer Kreide	D	25	0	0	25
Frätow	D	50	0	0	50
Gristow	D	45	0	0	45
Groß Zicker	D	0	10	0	10
Gustow Verein	D	36	0	0	36
Klein Zicker	D	0	10	0	10
Ludwigsburg	D	0	10	0	10
Neu Reddevitz	D	10	0	0	10
Neuhof Deviner See	D	65	0	0	65
Neukamp / Wreechen	D	51	0	0	51
Niederhof	D	84	0	25	109
Puddemin Verein	D	12	0	0	12
Sellin WWRP *	D	0	0	80	80
Stralsund Andershof	D	97	2	10	109
Stralsund Devlin	D	74	0	0	74
Stralsund Franzenshöhe	D	76	0	0	76
<b>Zwischensumme D</b>		<b>765</b>	<b>32</b>	<b>115</b>	<b>912</b>
Greifswalder Oie	E	0	0	20	20
Insel Vilm	E	0	0	20	20
Ruden (seit April 2016 gesperrt)	E	0	0	20	20
<b>Zwischensumme E</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>60</b>	<b>60</b>
<b>Summe Kategorie A – C und (E)</b>		<b>644</b>	<b>1.294</b>	<b>742</b>	<b>2.680</b>
<b>GESAMT</b>		<b>1.409</b>	<b>1.326</b>	<b>857</b>	<b>3.592</b>

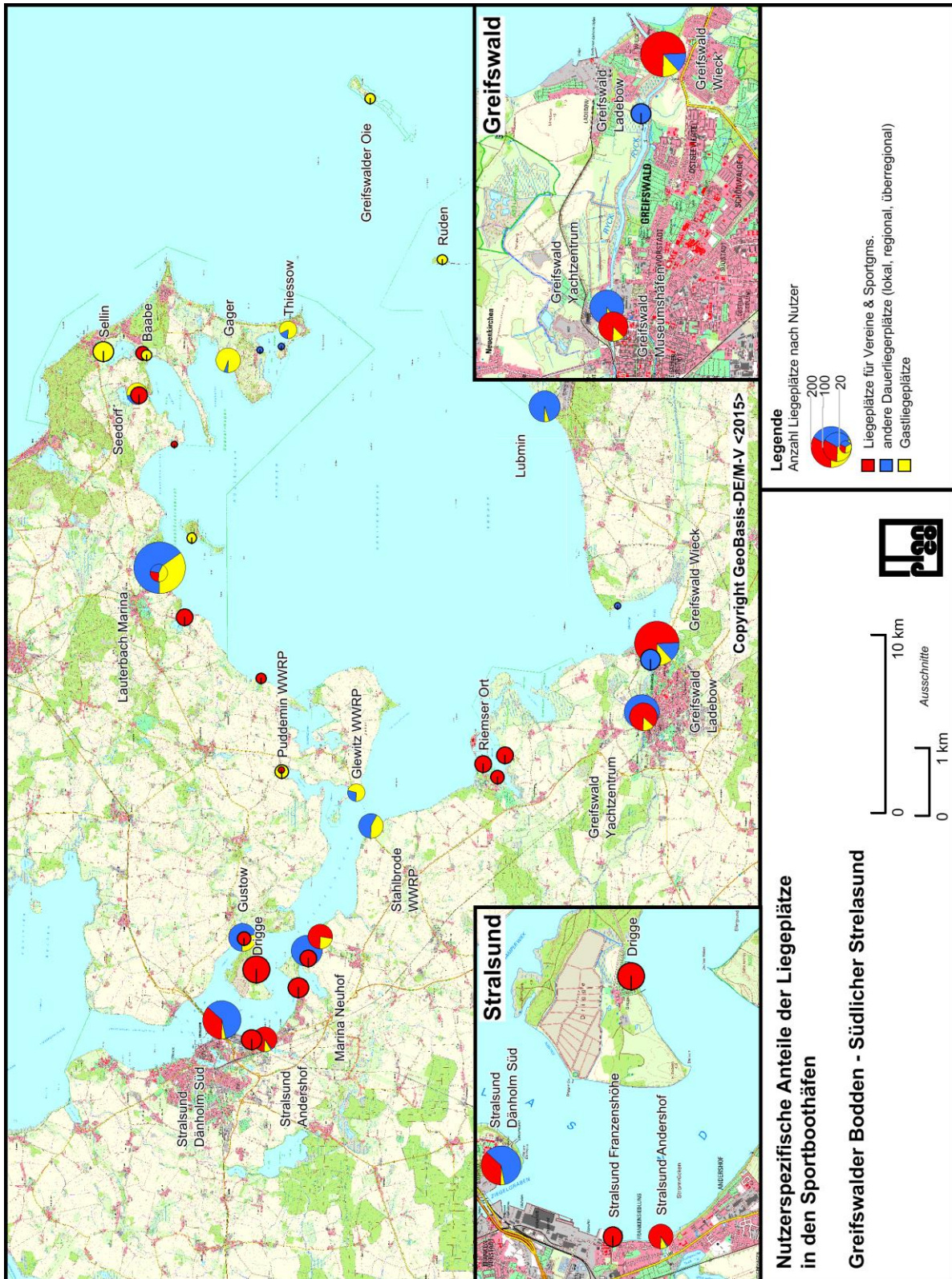
Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler, B = Basishafen für überregionale Dauerlieger, C = Netzergängender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergängender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen , \* WWRP = Wasserwanderrastplatz

**Abbildung 14: Vorhandene Wassersportanlagen im Revier Greifswalder Bodden-südlicher Strelasund**



**Abbildung 15: Nutzerspezifische Anteile der Liegeplätze in den Sportboothäfen Greifswalder Bodden-südlicher Strelasund**



### 6.4.2 Netzbezogene Bewertung

Von den insgesamt 40 Anlagen liegt der etwas größere Teil auf Rügen (21). Die wichtigsten Festlandstandorte sind weiterhin Greifswald und Stralsund mit zusammen allein 8 Sportboothäfen. Zudem gibt es drei Nothäfen in Insellage - die Greifswalder Oie, die Insel Vilm und der Ruden. Allerdings besitzt der Hafen Ruden derzeit keine gültige Betriebserlaubnis (Stand: April 2016) und kann somit nicht angelaufen werden. Ein Sanierungsplan steht noch nicht fest.

Die Entfernungen zwischen ausgewählten Häfen des Reviers sind in der folgenden Tabelle 46 einsehbar.

**Tabelle 46: Seeseitige Entfernungen zwischen ausgewählten Häfen im Revier**

	Stralsund-Dänholm	Stahlbrode	Gristow	Greifswald Wieck	Lauterbach	Seedorf	Baabe	Gager	Thiessow	Ruden
Stralsund - Dänholm	-	9	15	22	23	26	27	25	26	28
Stahlbrode	9	-	7	13	15	18	19	17	17	20
Gristow	15	7	-	14	15	18	19	17	17	20
Greifswald Wieck	22	13	14	-	15	18	18	16	16	16
Lauterbach	23	15	15	15	-	9	8	8	9	16
Seedorf	26	18	18	18	9	-	2	7	9	16
Baabe	27	19	19	18	8	2	-	7	9	16
Gager	25	17	17	16	8	7	7	-	5	12
Thiessow	26	17	17	16	9	9	9	5	-	11
Ruden*	28	20	20	16	16	16	16	12	11	-

Quelle: Peters (Entfernungstabellen für die Ostsee; 2001)

\* Derzeit stehen nur 40 der 60 LP der Kategorie E zur Verfügung, da die Betriebserlaubnis für den Hafen Ruden entzogen wurde. Wann eine Sanierung des Hafens erfolgt, steht bislang noch nicht fest.

Besonders groß ist die Hafendichte im Bereich des Biosphärenreservats Südost Rügen. Hier liegen insgesamt 5 Hafenstandorte mit Gastliegerfunktion und ausreichender Wassertiefe (Thiessow, Gager, Seedorf, Baabe und Lauterbach) in relativ kurzer Entfernung zueinander. Dies kommt insbesondere der Nutzergruppe der Wasserwanderer zugute.

Während das Hafennetz entlang des Strelasundes zwischen Stahlbrode und Stralsund ähnlich dicht strukturiert ist, gibt es entlang des südlichen Revierabschnittes zwischen Greifswald / Ludwigsburg und der Einmündung in den Peenestrom, abgesehen von der Marina in Lubmin sowie dem Industriehafen Vierow, keine weiteren Anlegepunkte (Vierow ist für Sportboote nicht geeignet und die Marina Lubmin hat nur 10 feste Gastliegeplätze. Zusätzliche Liegeplätze stehen bei nicht genutzten Dauerliegeplätzen zur Verfügung). Dies sollte bei der Tourplanung berücksichtigt werden, da die Entfernung bis zu den nächsten Häfen in Peenemünde bzw. Freest mit etwa 20 sm für Etappensegler insbesondere mit Familien zu lang ist. Der Hafen Lubmin stellt trotz seiner geringen Liegeplätze für Gastlieger eine Bereicherung der Region dar. Für die Nutzergruppe der Wasserwanderer ist trotzdem der Weg über das südöstliche Rügen der bedeutend sicherere, da dort eine wesentlich höhere Dichte an Häfen mit Gastliegeplätzen vorliegt.

### **6.4.3 Standortbezogene Bewertung**

#### **Erreichbarkeit**

##### Landseitige Erreichbarkeit

Die derzeitige landseitige Erreichbarkeit des Greifswalder Boddens sowie des südlichen Strelasundes ist aufgrund der unterschiedlichen geographischen Strukturierung differenziert zu beurteilen. Die Hafenstandorte auf dem Festland in Greifswald, Stahlbrode und Stralsund bzw. Neuhof sind aus überregionaler Perspektive weitaus schneller zu erreichen als alle Standorte auf der Insel Rügen.

Das liegt in erster Linie daran, dass sich die Standorte auf dem Festland in unmittelbarer Nähe zur A20 befinden. Aber auch die Standorte auf der Insel Rügen konnten durch die baulichen Maßnahmen profitieren. Durch den Bau der neuen Rügenbrücke konnte der damalige Engpass am Rügendamm beseitigt werden.

Im Vergleich zu den Segelrevieren V und VI, hat das Revier Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund am stärksten vom Ausbau der A20 profitiert. Ein Blick auf die anschließende Tabelle zeigt noch einmal, dass vor allem die Standorte auf dem Festland (z.B. Neuhof oder Greifswald) eine deutliche Verbesserung erfahren haben. Konnte im Standortkonzept 2004 noch keiner der Standorte eine direkte Nähe zu einem Autobahnzubringer aufweisen, befinden sich diese nun zum überwiegenden Teil in einer Entfernung von maximal 30 Kilometern zur A20. Im Revier Achterwasser-Peenestrom ist die Situation trotz Ausbau unverändert geblieben.

**Tabelle 47: Landseitige Erreichbarkeit des Reviers**

Hafenstandort	Landseitige Erreichbarkeit heute	
	Nähe zur/zum nächsten Autobahn / -zubringer	Nähe zu einer gut ausgebauten überregionalen Straße
	1= <10km - 2 = 10-20km – 3 = 20-30km - 4 = keine Nähe	
Baabe,	4	1
Drigge	4	1
Dumsewitz	4	2
Frätow	3	1
Gager	4	1
Glewitz	4	1
Greifswald	2	1
Gristow	2	1
Groß Zicker	4	1
Gustow	4	1
Klein Zicker	4	1
Lauterbach	4	1
Lubmin	4	1
Ludwigsburg	4	1
Neu Reddevitz	4	1
Neuhof	3	1
Neukamp	4	1
Niederhof	3	1
Puddemin	4	2
Riemser Ort	4	1
Seedorf	4	1
Sellin	4	1
Stahlbrode	3	1
Stralsund	3	1
Thiessow	4	1
Greifswalder Oie	Keine landseitige Verbindung	
Insel Vilm		
Ruden (seit April 2016 gesperrt)		

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

### Seeseitige Erreichbarkeit

Das Revier Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund ist ein wasserseitig sehr gut zu erreichendes Revier. Es kann erstens aus Richtung Norden über den Strelasund durch Unterquerung des Rügendamms (Höhe 8 m) und der Rügenbrücke (Höhe 42m) angelaufen werden. Zweitens ist eine Ansteuerung von Süden aus über den Peenestrom möglich. Zudem ist drittens eine direkte Verbindung mit der Ostseeaußenküste über das Landtief südlich des Thiessower Hakens gewährleistet.

Die Wassertiefe des Greifswalder Boddens beträgt durchschnittlich 6-8 Meter, so dass auch für größere Kielyachten das Segeln im Revier unproblematisch ist. Lediglich die Uferbereiche sind etwas flacher.

Beeinträchtigungen durch Befahrensbeschränkungen gibt es im Biosphärenreservat Südost-Rügen in den Bereichen der Having sowie des Zickersees. An diesen Stellen muss unbedingt das Fahrwasser eingehalten werden, da maschinenbetriebene Wasserfahrzeuge beiderseits der Fahrrinne nicht navigieren dürfen.

Des Weiteren wurden zwischen ortsansässigen Wassersportvereinen und Naturschützern freiwillige Vereinbarungen im Bereich des Peenemünder und Freesendorfer Hakens, des

Rudens sowie der Having über zeitweise Befahrensrestriktionen, Angelverbot und Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgenommen.

**Tabelle 48: Seeseitige Erreichbarkeit des Reviers**

Name des Hafens	Wassertiefe Hafenzufahrt (m)	Wassertiefe Hafen (m)	Nähe zu anderen Segelrevieren	Beeinträchtigung durch offizielle Befahrensbeschränkung	Beeinträchtigung durch seeseitiges Hindernis
			1 = < 10 sm 2 = > 10 sm	0 = nein 1 = ja	
Gager	3,5	4	1	0	
Greifswald Ladebow	4,5	2 - 3,5	2	0	Klappbrücke
Greifswald Wieck	4	4	2	0	Klappbrücke für kleineren Bereich
Greifswald Yachtzentrum	2,3	1,7 - 2,3	2	0	Klappbrücke
Stralsund Dänholm Süd	2	0,8 - 2,2	1	0	
Stahlbrode WWRP *	3,5	2 - 3,5	1	0	
Thiessow	2,5	3,0 - 3,6	1	1	
Lauterbach Marina	5	3,2	2	0	
Marina Neuhof	3,0 - 4	4	1	0	
Baabe WWRP *	2,4	3	1	1	
Baabe Verein	2,4	3	1	1	
Glewitz WWRP *	4	1,5 - 3,5	1	0	
Greifswald Museumshafen – Alter Stadthafen	1,8-2,5	2,0-3	2	0	Klappbrücke
Gustow Naturhafen	4	4	1	0	
Lauterbach Kommunalhafen	5	5	2	0	
Puddemin WWRP *	2,3	0,8 – 2,5	2	1	
Riemsdor Ort	2,2	0,8 - 2,3	2	0	
Seedorf	3	2,0 - 4	2	1	
Seedorf Verein	3	2	2	1	
Drigge	k.A.	k.A.	1	0	
Dumsevitzer Kreide	0,8	0,8	2	0	
Frätow	k.A.	k.A.	2	0	
Gristow	2	0,7 - 2	2	0	
Groß Zicker	1,5	1,5	1	1	
Gustow Verein	4	4	1	0	
Klein Zicker	1,2 - 2,5	1,2 - 2,5	1	1	
Lubmin	4	4	1	0	
Ludwigsburg	1	1,5	1	0	
Neu Reddevitz	< 1,6	< 1,6	1	1	
Neukamp	< 1,3	< 1	2	1	
Niederhof	k. A.	k.A.	1	0	
Puddemin Verein	2,3	0,8 – 2,5	2	1	
Sellin WWRP *	1 - 1,2	0,8 - 1,2	2	1	
Stralsund Andershof	1,4	0,5 - 1,8	1	0	
Greifswalder Oie	4	1,5 - 3	1	Nothafen	
Insel Vilm	3	2,2 - 3,5	2	1 + Nothafen	
Ruden**	4,0 - 5	3,0 - 5	1	Nothafen	

Quelle: Hafenhandbuch M-V, PLANCO Erhebung vor Ort

Klappbrücke in Wieck (Höhe: 2,10 m, Breite: 10,60 m) öffnet in der Saison (Mai bis Oktober) 11x am Tag

\* WWRP = Wasserwanderrastplatz

\*\* Derzeit stehen nur 40 der 60 LP der Kategorie E zur Verfügung, da die Betriebserlaubnis für den Hafen Ruden entzogen wurde. Wann eine Sanierung des Hafens erfolgt, steht bislang noch nicht fest.



## Sicherheit

Der Greifswalder Bodden ist trotz seines Binnencharakters ein Segelrevier mit Bedingungen, die eher für Außenreviere typisch sind. Daraus folgt, dass der zentrale Bereich des Reviers lediglich durch Kielboote genutzt werden sollte, wohingegen für Jollen oder Angelboote eher die geschützten Küsten- und Buchtenabschnitte geeignet sind.

Anknüpfend an die natürlichen Gegebenheiten liegt der Schwierigkeitsgrad zum Segeln höher als in anderen Binnenrevieren. Diverse Flachwasserbereiche säumen nicht nur die Küstenzonen sondern sind auch im zentralen Bodden vorzufinden. Folgende besonders markante Stellen sind hervorzuheben:

- Groß Stubber,
- Peenemünder und Freesendorfer Haken,
- Thiessower Haken,
- Kooser und Gahlkower Haken sowie Wampener Riff,
- Steinriff nahe Insel Vilm.

Die nächtliche Ansteuerung der Häfen ist an vielen Standorten weiterhin problematisch. Gut betonnte und befeuerte Häfen finden sich lediglich in Neuhof, Greifswald, Lubmin und Lauterbach. Alle anderen Häfen sollten insbesondere von Revierunkundigen eher tagsüber angelaufen werden.

Die Liegebedingungen in den Häfen sind demgegenüber fast an allen Standorten ausnahmslos gut. Lediglich in Bereichen entlang des Strelasundes (mit Ausnahme von Neuhof) sowie in Greifswald und Thiessow muss mit Beeinträchtigungen durch Fischerei, Fährverkehr, Fahrgastschiffahrt und / oder Berufsschiffahrt gerechnet werden.

**Tabelle 49: Schutzfunktion / Sicherheit im Revier**

Name des Hafens	bei Ansteuerung:			im Hafen:	
	Seeseitige Ansteuerbarkeit	Strömung	Berufsschiffahrt	Liegeplatzbedingungen	
	1 = leicht (bei jedem Wind, bei Tag und Nacht) 2 = wie 1 (nur bei Tag) 3 = schwierig bei sehr starkem Wind 4 = schwierig bei bestimmten Windverhältnissen 5 = schwierig wegen Untiefen 6 = schwierig wegen starken Schiffsverkehrs 7 = Fahrwasser muss eingehalten werden 8 = nicht betont und befeuert			1 = gut geschützt bei jedem Wetter 2 = Schwell durch Schiffsverkehr 3 = unsicher bei best. Windverhältnissen 4 = völlig ungeschützt	Art der Beeinträchtigung
Gager	2, 7	0	Fahrgastschiffahrt, Fischerei	3	NW-W Wind
Stahlbrode WWRP *	5, 7	0	Fährverkehr, Fischerei	2	Straßennähe
Stralsund Dänholm Süd	2	0	Berufsschiffahrt	1	
Thiessow	2, 7	0	Fischerei	1	
Greifswald Ladebow	1	0		1	
Greifswald Yachtzentrum	1	0		1	
Greifswald Wieck	1	0	Fischerei, Fahrgastschiffahrt	1, 2	
Lauterbach Marina	2	0	Fischerei, Fahrgastschiffahrt	1	
Marina Neuhof	1	0		1	
Baabe WWRP *	2, 7	gering	Fahrgastschiffahrt	1	
Baabe Verein	2, 7	gering	Fahrgastschiffahrt	1	
Glewitz WWRP *	1	0	Fischerei, Fährverkehr	2	
Greifswald Museumshafen-Alter Stadthafen	2	0		1	
Gustow Naturhafen	2, 7	0		1	
Lauterbach Kommunalhafen	1	0	Fischerei, Fahrgastschiffahrt, Seenotrettungsschiff	1	
Puddemin WWRP *	2, 7	0		1	
Riemser Ort	2, 7	0		1	
Seedorf Forellensteg und Bollwerk	5, 7	0		1	
Seedorf Verein	5, 7	0		1	
Drigge	2	0		k.A.	k.A.
Dumsevitzer Kreide	8	0		k.A.	k.A.
Frätow	8	k.A.	Fischerei	k.A.	k.A.
Gristow	8	0	Fischerei	1	
Groß Zicker	2, 7	0	Fischerei	k.A.	k.A.
Gustow Verein	2, 7	0		1	
Klein Zicker	2, 7	0	Fischerei	0	
Lubmin	2,7	0		1,2	
Ludwigsburg	8	0		4	
Neu Reddevitz	8	0		k.A.	k.A.
Neuhof Deviner See	2, 8	0		1	
Neukamp	8	0	k.A.	k.A.	k.A.
Niederhof	8	0		1, 3	Gastlieger ungeschützt
Puddemin Verein	2, 7	0		1	
Sellin WWRP *	8	0		1	
Stralsund Andershof	2	0	Berufsschiffahrt	1	
Stralsund Devin	k.A.	0		k.A.	
Stralsund Franzenshöhe	k.A.	0	Berufsschiffahrt	k.A.	
Greifswalder Oie	1, 5	0	Fährverkehr, Seenotrettungsschiff	1	
Insel Vilm	2	0	Fahrgastschiffahrt	k.A.	
Ruden (derzeit gesperrt)	1, 4	0	Fahrgastschiffahrt	1	
Glewitz	1	0	Fischerei, Fährverkehr	2	

Quelle: Hafenhandbuch M-V, PLANCO Erhebung vor Ort

\* WWRP = Wasserwanderrastplatz

### **Attraktivität des Segelreviers**

Die sehr hohe Attraktivität des Segelreviers ergibt sich aus seiner multifunktionalen Nutzungsmöglichkeit nicht nur für alle Zielgruppen des Segelsports, sondern auch für diverse Sportbootstypen. Die Kombination aus großen Wasserflächen und abwechslungsreichen Küstenabschnitten bietet für jeden Segel- und Motorbootfreund ausgezeichnete Bedingungen.

Im Standortkonzept aus dem Jahr 2004 wurde angemerkt, dass der relativ großen Hafendichte im Bereich des Biosphärenreservats Südost-Rügen und des Strelasundes ein schwach strukturierter Raum zwischen Greifswald und der Peenestrommündung gegenüber stünde. Durch den Neubau des Hafens Lubmin konnte dieser Engpass beseitigt werden und es hat zu einer erheblichen Attraktivitätssteigerung geführt. Allerdings muss erwähnt werden, dass der Hafen lediglich über 10 dauerhafte Gastliegeplätze verfügt, so dass von einer spontanen Ansteuerung eher abgeraten wird.

In Anlehnung an die bereits vorgenommene Hafenklassifizierung verfügen die beiden nördlichen Teilbereiche des Reviers einschließlich der Hansestadt Greifswald über zahlreiche Standorte für Dauer-, Gast- und vor allem Vereinslieger. Mittlerweile sind die Zahl der Liegeplätze sowie die Dichte der Häfen auf einem guten Stand. Das Augenmerk sollte nun auf dem Ausbau der Hafenausstattung liegen. Ein großes Defizit gibt es jedoch noch auf Rügen zwischen Sassnitz und Thiessow. Die seeseitige Entfernung zwischen den beiden Standorten beträgt derzeit 22 sm.

Für ein Binnenrevier besonders erwähnenswert ist zudem die hohe Zahl an Häfen mit ausreichender Wassertiefe. Wie bereits erläutert, weist deutlich über die Hälfte aller Standorte eine zulässige Tauchtiefe von über 1,80 m auf.

Attraktive Etappenhäfen finden sich in Greifswald, Stralsund / Neuhof, Lauterbach sowie auf der Halbinsel Mönchgut (Gager). Der bauliche Zustand vieler weiterer Häfen im Revier ist noch verbesserungswürdig. Es ist zu erwähnen, dass sich Häfen, wie z.B. Sellin, Puddemin oder Gustow im Vergleich zu 2004 positiv entwickelt haben bzw. gerade dabei sind.

Die herausragenden Basishäfen des Reviers sind die Marinas in Lauterbach und Neuhof sowie das Yachtzentrum in Greifswald.

## Naturschutz

Folgende Schutzgebiete sind für das Revier relevant.

**Tabelle 50: Betroffene Schutzgebiete im Revier**

Schutzgebiet	Name	Häfen im oder in unmittelbarer Nähe des Schutzgebietes
Biosphärenreservat	Südost-Rügen	Lauterbach, Seedorf, Baabe, Sellin, Gager, Thiessow, Neu Kamp, Neu Reddevitz, Groß & Klein Zicker
EU-Vogelschutzgebiet	Greifswalder Bodden Strelasund	Alle Häfen des Reviers außer in Stralsund, Sellin und in Greifswald
Gemeldete FFH-Gebiete	Küstenlandschaft Südostrügen	Baabe, Sellin, Seedorf, Neu Reddevitz, Thiessow, Gager, Klein & Groß Zicker
	Greifswalder Oie	Greifswalder Oie
	Greifswalder Bodden, Teile des Strelasundes und Nordspitze Usedom	Gager, Neu Reddevitz, Lauterbach, Insel Vilm, Dumsewitz, Neu Kamp, Glewitz, Drigge, Neuhof, Niederhof, Stahlbrode, Riems, Gristow, Frätow, Ludwigsburg, Lubmin, Ruden, Neuhof Marina / Vereinshafen, Gustow, Puddemin, Glewitz, Stralsund Devin
Naturschutzgebiet	Wreechener See	Neu Kamp
	Halbinsel Fahrenbrink	Gristow, Riemser Ort
	Insel Koos, Kooser See, Wampener Riff	Gristow, Frätow, Riemser Ort
	Lanken	Ludwigsburg
	Kormorankolonie Niederhof	Niederhof
	Halbinsel Devin	Neuhof
	Goor-Muglitz, Freetzer Niederung und Goor	Lauterbach
	Insel Vilm	Insel Vilm
	Mönchgut: Having und Reddevitzer Höft	Baabe, Seedorf, Sellin, Neu Reddevitz
	Neuensiener und Selliner See	Seedorf
	Mönchgut: Zicker	Gager, Thiessow, Groß & Klein Zicker
	Greifswalder Oie	Greifswalder Oie
Landschaftsschutzgebiet	Biosphärenreservat Südost-Rügen	Lauterbach, Seedorf, Baabe, Sellin, Gager, Thiessow, Neu Kamp, Neu Reddevitz, Insel Vilm, Groß & Klein Zicker
	Boddenküste am Strelasund	Stahlbrode, Niederhof, Neuhof, Stralsund Devin
	Mittlerer Strelasund Rügen	Gustow, Drigge

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

### **Attraktivität des städtischen und touristischen Umfeldes**

Nirgendwo an Mecklenburg-Vorpommerns Ostseeküste werden für fast jede touristische Adressatengruppe so viele landschaftliche sowie städtische Sehenswürdigkeiten gleichermaßen angeboten, wie im Bereich des Greifswalder Boddens sowie des südlichen Stralsundes. Im Segelrevier finden sich zahlreiche attraktive Städte und Regionen von denen folgende als die wichtigsten einzustufen sind:

- Hansestadt und Weltkulturerbe Stralsund (mit Meeresmuseum)
- Universitäts- und Hansestadt Greifswald,
- Kloster Eldena und Fischerdorf Wieck bei Greifswald,
- Ostseebäder in Baabe, Sellin, Thiessow, Göhren und Lubmin mit u.a. einmaliger Bäderarchitektur und hervorragenden Bademöglichkeiten,
- staatlich anerkannte Erholungsorte in Putbus (Badehaus und klassizistische Stadtanlage) und auf der Halbinsel Mönchgut in Gager/Groß Zicker,
- Fahrt mit der Schmalspurbahn Rasender Roland ab Lauterbach, Baabe oder Sellin in Richtung Binz,
- Jagdschloss Granitz, Insel Vilm.

#### **6.4.4 Ausstattungsbezogene Bewertung**

Die Ausstattung der Häfen im Revier fällt nach wie vor äußerst unterschiedlich aus. Während die Basishäfen in Greifswald (insbesondere im Yachtzentrum), Lauterbach (Marina) sowie Neuhof (Marina) durchweg vorzüglich (technisch sowie sanitär) ausgestattet sind, gibt es zahlreiche andere Standorte im Revier von eher unterdurchschnittlicher Ausstattung. Große Defizite lassen sich vor allem noch auf der Rügener Seite zwischen Lauterbach und Gustow sowie festlandseitig zwischen Neuhof und Greifswald (außer Stahlbrode) feststellen.

Einen guten Standard insbesondere für Gastsegler bieten neben den bereits genannten Basishäfen auch die Wassersportanlagen auf der Halbinsel Mönchgut in Gager und Thiessow sowie die Häfen in Stahlbrode, Stralsund Dänholm Süd und Greifswald Wieck. Letzterer verfügt zudem über eine Schiffsbetankungsanlage für Dieselkraftstoff, die auch in fast allen anderen Greifswalder Häfen (nicht im Museumshafen), in Stahlbrode, der Marina Neuhof (hier zudem Benzin) sowie im Lauterbacher Hafen zur Verfügung steht.

Der für die Nutzergruppen der Gast- und Dauerlieger gleichermaßen attraktivste Standort im Revier ist die Marina Lauterbach, weil sie die beste Kombination aus hochqualitativer technischer und sanitärer Ausstattung sowie sonstiger landseitiger Versorgung bietet.

Große Defizite lassen sich auch in diesem Revier bei umwelttechnischen Standards (Fäkalienabsauganlagen) sowie im Bereich der überdachten Winterlagerung von Booten feststellen. Selbst einige Etappen- und Basishäfen im Revier haben hier noch Nachholbedarf, wobei letztere Anforderung in reinen Gasthäfen eher von zweitrangiger Bedeutung ist.

**Tabelle 51: Versorgungs- und Dienstleistungsangebot im Revier Greifswalder Bodden-südlicher Strelasund**

Name des Hafens	Sanitär	Technische Versorgung	Abfall-beseitigung	technische Dienstleistung	Sonstige Versorgung	Hafenkategorie ADAC / IMCI
	Standard / Kapazität: 0 = nicht vorhanden 1 = niedrig - 2 = mittel - 3 = hoch - 4 = sehr hoch					
Gager	4	4	1	1	3	A (ADAC)
Stahlbrode WWRP *	4	3	3	3	1	A (ADAC)
Stralsund Dänholm Süd	2	2	1	2	1	A
Thiessow	3	4	1	2-3	3	A
Greifswald Ladebow	2	3	2	3	2	B
Greifswald Yachtzentrum	4	4	4	4	3	B (ADAC)
Lubmin	3	4	4	4	3	B (ADAC)
Greifswald Wieck	3	3	2	3	3	A+B (ADAC)
Lauterbach Marina	4	4	4	4	4	A+B (ADAC)
Marina Neuhof	4	4	4	4	2	A+B (ADAC)
Baabe WWRP *	4	2	1	2	3	C
Baabe Verein	2	2	1	2	3	C
Glewitz WWRP *	2	2	2	1	0	C
Greifswald Museumshafen- Alter Stadthafen	1	2	1	1-2	4	C
Gustow Naturhafen	4	4	3	4	3	C (ADAC)
Lauterbach Kommunalha- fen	2	3	3	2	2	C (ADAC)
Puddemin WWRP *	2	2	1	0	0	C
Riemser Ort	1	1	1	0	1	C
Seedorf Forellensteg und Bollwerk	4	2	1	2	3	C (ADAC)
Seedorf Verein	2	2	1	2	3	C (ADAC)
Drigge	0	0	0	0	0	D
Dumsevitzer Kreide	0	0	1	0	0	D
Frätow	0	0	0	0	0	D
Gristow	0	0	0	0	0	D
Groß Zicker	0	0	0	0	0	D
Gustow Verein	0	0	1	0	0	D
Klein Zicker	0	0	0	0	0	D
Ludwigsburg	0	0	0	0	0	D
Neu Reddevitz	0	0	0	0	0	D
Neuhof Deviner See	1	1	1	0	0	D
Neukamp	0	0	0	0	0	D
Niederhof	1	1	0	1	1	D
Puddemin Verein	0	0	1	0	0	D
Sellin WWRP *	2		1	1	1	D
Stralsund Andershof	2	2	1	1	2	D
Stralsund Devin	0	0	0	0	2	D
Stralsund Franzenshöhe	1	0	0	1	2	D
Greifswalder Oie	0	0	1	0	0	E
Insel Vilm	0	0	1	0	0	E
Ruden (derzeit gesperrt)	0	0	1	0	0	E

Quelle: PLANCO, eigene Erhebung vor Ort

A = Etappenhafen für Küstensegler, B = Basishafen für überregionale Dauerlieger, C = Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

\*WWRP = Wasserwanderrastplatz

#### 6.4.5 Schlussfolgerungen: Vorteile und Defizite

Die größten Vorteile des Segelreviers Greifswalder Bodden-südlicher Strelasund sind:

- Die ausgesprochen hohe landschaftliche und touristische, wasser- sowie landseitige Attraktivität.
- Die Möglichkeit der Nutzung des Reviers für alle Wassersportgruppen und Bootstypen.
- Die sehr gut ausgestatteten Basishäfen in Greifswald, Neuhof und Lauterbach.
- Die hohe Hafendichte vor allem im Bereich des Biosphärenreservats Südost-Rügen.
- Die verbesserte landseitige Erreichbarkeit durch die A 20.
- Die sehr gute seeseitige Ansteuerbarkeit.

Den Vorteilen stehen folgende Defizite gegenüber:

##### Langfristige Defizite

- Das hohe Naturschutzkonfliktpotential infolge der großen Dichte und teilweisen Überlagerung von verschiedenen Schutzgebieten.

##### Mittelfristige Defizite

- Die überwiegend sehr problematische nächtliche Ansteuerung.
- Der zum Teil sehr marode Zustand vieler Häfen insbesondere im Bereich des südlichen Strelasundes.

##### Kurzfristige Defizite

- Die große Anzahl wilder Liegeplätze in Schilfbereichen.

## **6.5 Revier V: Achterwasser-Peenestrom**

### **6.5.1 Übersicht**

Das maximal nur 15 km breite sowie rund 30 km lange Segelrevier erstreckt sich von Norden der Spandowerhagener Wiek entlang des Peenestroms über Wolgast bis hin zur Zecheriner Brücke im Süden und schließt das gesamte Achterwasser auf der Usedomer Innenseite einschließlich der Krumminer Wiek mit ein. Aufgrund der natürlichen sowie infrastrukturellen Gegebenheiten kann das Segelrevier in einen nördlichen Abschnitt – zwischen Peenemünde bis zur Wolgaster Brücke - und einen südlichen Bereich - zwischen Wolgaster und Zecheriner Brücke - unterteilt werden.

Charakteristisch für den relativ flachen südlichen Abschnitt des Segelreviers, das abgesehen vom Fahrwasser der Bundeswasserstraße des Peenestroms nur an wenigen Stellen die 4 m Tiefenlinie übersteigt, ist eine relativ hohe Dichte an kleinen und flachen vor allem Vereins- und Jollenseglerhäfen mit geringer Wassertiefe für Jollensegler, Angler und Motorbootfahrer. Demgegenüber verfügt der flussartige Teil des Reviers nördlich der Wolgaster Brücke über gute Anlegemöglichkeiten auch für Segelyachten mit größerem Tiefgang. Insgesamt besitzt das Revier 37 Häfen und Anlegestellen, die eine Gesamtkapazität von rund 2.470 Liegeplätzen erreichen, was für ein Binnenrevier eine recht hohe Zahl ist. Bedeutendster Standort im Revier für Gast- und Dauerlieger gleichermaßen ist die Marina in Kröslin mit insgesamt 499 Liegeplätzen. Sie ist neben dem Nordhafen Peenemünde der einzige Basis- und Etappenhafen im Revier Achterwasser-Peenestrom. Der Nordhafen war zuvor ein Hafen der Kategorie C. Durch die zurzeit laufende Neugestaltung (Stand: September 2016) erfüllt er nach Abschluss der Arbeiten die Kriterien eines Etappen- und Basishafens. Weitere wichtige Standorte entlang des Peenestroms sind die Häfen in Krummin, Wolgast und vor allem der sehr attraktive Yachthafen im Ostseebad Karlshagen.

Gemäß der Differenzierung zwischen tiefen (C) und flachen (D) netzergänzende Häfen, liegt der Schwerpunkt allerdings, nicht nur was die Anzahl der Häfen, sondern auch der Liegeplätze betrifft, eher im Segment für flachgängige Bootstypen.

Die bedeutendsten Häfen im Achterwasser bezogen auf die Kapazität sind für tiefere Boote Zinnowitz und Stagnieß, für flachere Bootstypen Netzelkow und Ückeritz.



**Tabelle 52: Sportboothäfen (kategorisiert) nach Nutzergruppen und Kapazität**

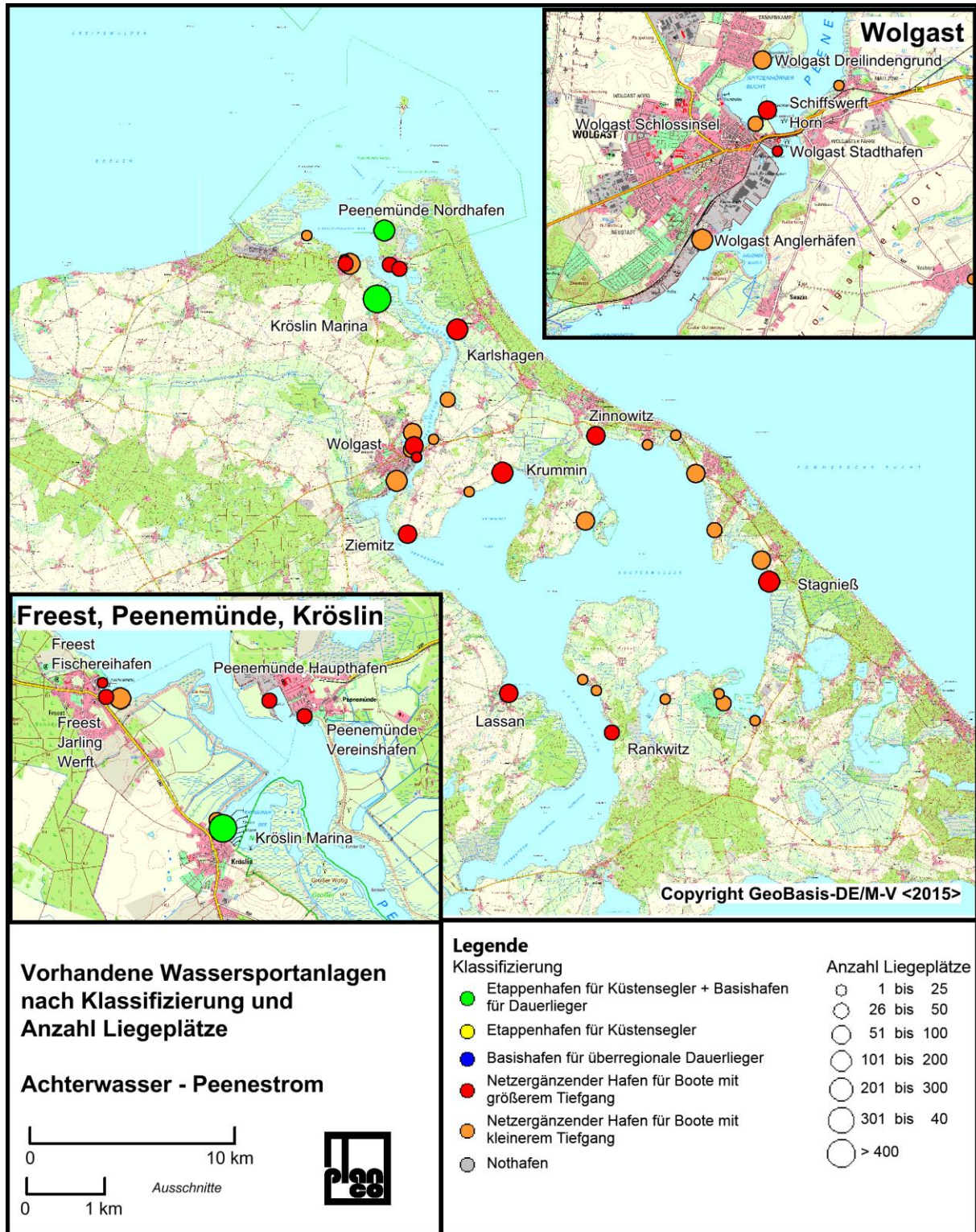
Hafen	Kategorie	Vereine & Sportgms.	andere Dauerlieger	Gastlieger	GESAMT
Kröslin Marina	A+B	0	230	269	499
Peenemünde Nordhafen	A+B	0	81	50	131
<b>Zwischensumme A+B</b>		<b>0</b>	<b>311</b>	<b>319</b>	<b>630</b>
Freest Fischereihafen	C	0	0	10	10
Freest Jarling Werft	C	0	20	10	30
Karlshagen	C	43	9	60	112
Kröslin Bootswerft	C	0	20	0	20
Krummin Naturhafen	C	0	90	60	150
Lassan Hafen+Werft WWRP*	C	0	27	31	58
Peenemünde Haupthafen	C	0	24	20	44
Peenemünde Vereinshafen	C	20	0	10	30
Rankwitz WWRP *	C	0	10	25	35
Stagnieß	C	0	63	44	107
Wolgast Schiffswerft Horn	C	0	44	43	87
Wolgast Stadthafen	C	0	0	12	12
Ziemitz	C	0	25	35	60
Zinnowitz	C	29	0	62	91
<b>Zwischensumme C</b>		<b>92</b>	<b>332</b>	<b>422</b>	<b>846</b>
Balm Anglerhafen/Steganlage	D	10	0	16	26
Balm Hafen am Golfplatz	D	0	0	10	10
Dewichow	D	10	0	0	10
Freest Vereinshafen	D	75	0	40	115
Koserow	D	80	0	0	80
Kröslin Vereinshafen	D	40	0	0	40
Loddin	D	40	0	6	46
Mahlzow	D	20	0	0	20
Neeberg	D	10	0	0	10
Neppermin WWRP *	D	0	10	8	18
Netzelkow	D	0	40	60	100
Quilitz Nord	D	20	0	5	25
Quilitz Süd	D	20	0	5	25
Spandowerhagen	D	15	0	0	15
Ückeritz	D	0	74	0	74
Wolgast Anglerhäfen	D	165	0	0	165
Wolgast Dreilindengrund	D	60	0	15	75
Wolgast Schlossinsel	D	45	0	5	50
Zecherin	D	25	0	15	40
Zempin Inselhof	D	25	0	0	25
Zempin Rieck	D	25	0	0	25
<b>Zwischensumme D</b>		<b>685</b>	<b>124</b>	<b>185</b>	<b>994</b>
<b>Summe Kategorie A – C</b>		<b>92</b>	<b>643</b>	<b>741</b>	<b>1.476</b>
<b>GESAMT</b>		<b>777</b>	<b>767</b>	<b>926</b>	<b>2.470</b>

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung;

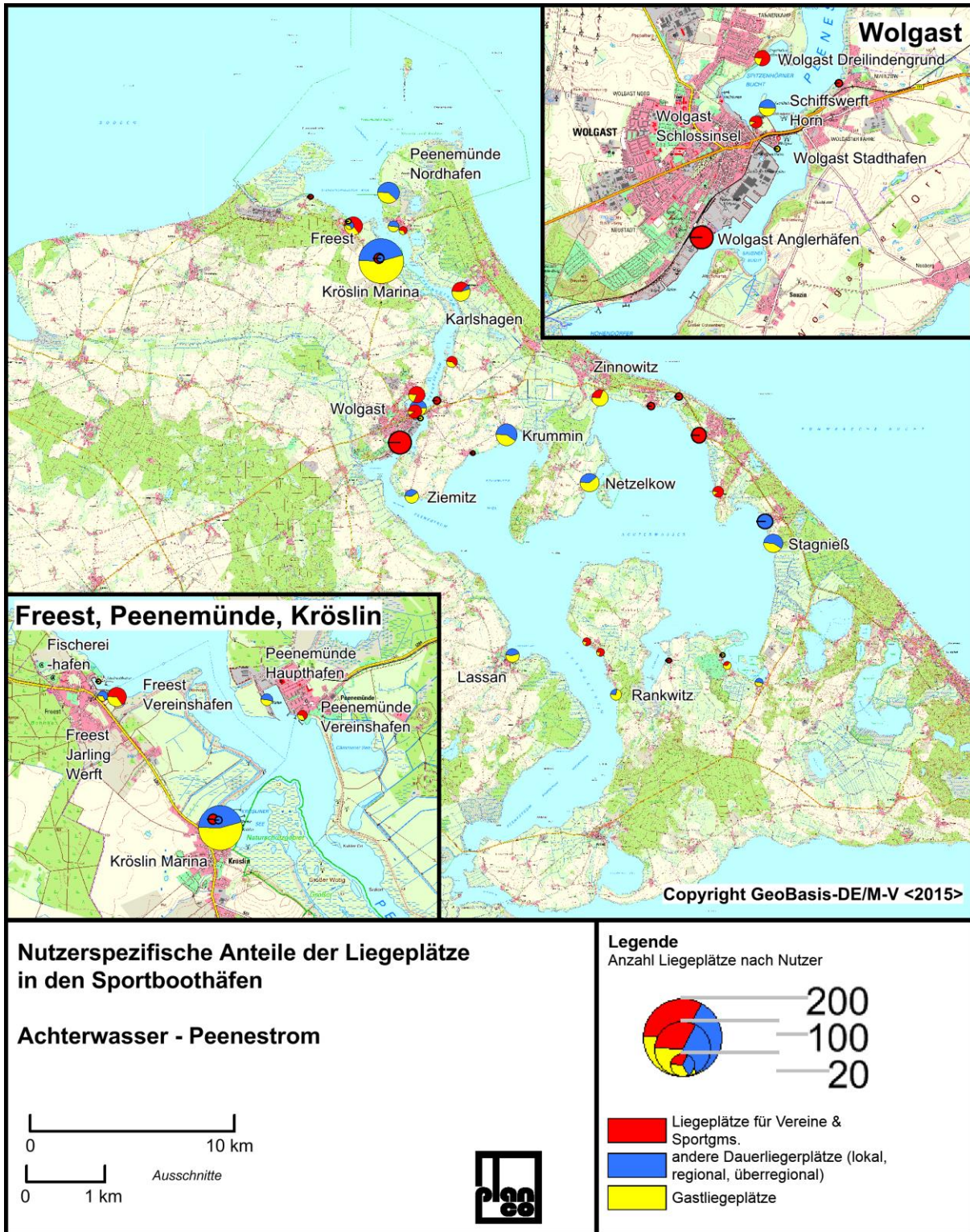
A = Etappenhafen für Küstensegler, B = Basishafen für überregionale Dauerlieger, C = Netzergängender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergängender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

\* WWRP = Wasserwanderrastplatz

**Abbildung 16: Vorhandene Wassersportanlagen im Revier Achterwasser-Peenestrom**



**Abbildung 17: Nutzerspezifische Anteile der Liegeplätze in den Sportboothäfen Achterwasser-Peenestrom**



### 6.5.2 Netzbezogene Bewertung

Von den insgesamt 37 Häfen und Anlegemöglichkeiten im Revier befinden sich 16 nördlich der Wolgaster Brücke und 21 südlich davon. Somit lässt sich eine recht große Hafendichte und daraus resultierend eine relativ gleichmäßige Verteilung der Häfen auf das gesamte Revier feststellen. Wie in der folgenden Tabelle 53 abzulesen ist, fällt zudem die Distanz zwischen den meisten Häfen relativ gering aus.

**Tabelle 53: Seeseitige Entfernungen zwischen ausgewählten Häfen im Revier**

	Freest	Karlsh.	Kröslin	Krum.	Lassan	Netzel.	Peene.	Rank.	Stagn.	Wolg.	Zinn.
Freest	-	4	3	14	16	16	2	18	21	8	19
Karlshagen	4	-	3	10	12	12	3	14	17	4	16
Kröslin	3	2,5	-	13	15	15	1	17	20	7	18
Krummin	14	10	13	-	6	6	12	8	10	6	9
Lassan	16	12	15	6	-	5	14	3	8	8	8
Netzelkow	16	12	15	6	5	-	14	7	6	8	6
Peenemünde	2	3	1	12	14	14	-	16	19	6	18
Rankwitz	18	14	17	8	3	7	16	-	10	10	10
Stagnieß	21	17	20	10	8	6	19	10	-	13	7
Wolgast Werft	8	4	7	6	8	8	6	10	13	-	12
Zinnowitz	19	16	18	9	8	6	18	10	7	12	-

Quelle: Peters (Entfernungstabellen für die Ostsee; 2001)

Insbesondere die Standorte Freest, Kröslin, Peenemünde und Karlshagen liegen geographisch so nah beieinander, dass sie ohne längere Wegstrecken aus allen Richtungen alternativ angesteuert werden können.

Ähnliches gilt für viele Häfen im Achterwasser, wobei an dieser Stelle jedoch nochmals einschränkend auf die Wassertiefe hingewiesen werden muss. So verfügen von den 21 Häfen im gesamten Revier südlich der Wolgaster Brücke mit Krummin, Ziemitz, Rankwitz, Zinnowitz, dem Wolgast Stadthafen und den Häfen in Stagnieß und Lassan insgesamt nur 7 Häfen über eine Wassertiefe von mehr als 1,80 m in Hafen und Hafenzufahrt. Folglich können alle anderen Häfen im südlichen Teil des Reviers keine größeren Kielyachten aufnehmen. Diese müssen einen der Ankerplätze außerhalb der Häfen aufsuchen, von denen es im gut geschützten Achterwasser jedoch reichlich gibt.

### 6.5.3 Standortbezogene Bewertung

#### Erreichbarkeit

##### Landseitige Erreichbarkeit

Die überregionale Erreichbarkeit des Reviers auf der Straße ist vergleichsweise schlecht. Trotz der geringeren geographischen Entfernung des Reviers in Richtung Berlin im Vergleich zu weiter nördlich gelegenen Häfen am Greifswalder Bodden oder Strelasund, sind die Fahrzeiten aufgrund der Entfernung zur nächsten Autobahn und der Insellage, (die sich insbesondere im saisonalen Urlaubsverkehr bemerkbar macht), nicht kürzer. Ein zusätzliches Manko in der Erreichbarkeit der inselseitigen Häfen sind die Ortsdurchfahrten vor allem in

Wolgast sowie bei starkem Verkehr auch Anklam, die sich in der Nähe der Brückenengpässe Wolgaster und Zecheriner Brücke befinden und zu erheblichen Rückstaus führen können. Folglich kommen die Häfen auf der Insel Usedom trotz der vergleichsweise guten Bundesstraßenanbindung durch die B 111 und B 110 vor allem als Basishäfen für überregionale Dauerlieger kaum infrage.

Aber auch die Festlandshäfen einschließlich des so bedeutenden Standortes Kröslin sind überregional nicht optimal zu erreichen. Während die Standorte Kröslin, Freest oder Wolgast weiterhin deutlich über 30 km von der nächsten Autobahnauffahrt entfernt liegen, haben Konkurrenzstandorte wie Stralsund (28 km) oder Greifswald (je nach Hafen zwischen 12 und 20 km) eine bessere Anbindung. Im Vergleich zum Revier Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund und dem Stettiner Haff, ist das Segelrevier Achterwasser-Peenestrom somit das Revier, welches von der verkehrsinfrastrukturellen Entwicklung am wenigsten profitiert hat. Die Engpässe aufgrund der Wolgaster und Zecheriner Brücke, welche bereits im Standortkonzept 2004 identifiziert wurden, konnten bislang nicht beseitigt werden.

**Tabelle 54: Landseitige Erreichbarkeit des Reviers**

Hafenstandort	Landseitige Erreichbarkeit	
	Nähe zur/zum nächsten Autobahn / -zubringer	Nähe zu einer gut ausgebauten überregionalen Straße
	1= <10km - 2 = 10-20km - 3 = 20-30km - 4 = keine Nähe	
Balm	4	1 !*
Freest	4	1
Karlshagen	4	1 !*
Koserow	4	1 !*
Kröslin	4	1
Krummin	4	1 !*
Lassan	4	1
Loddin	4	1 !*
Mahlzow	4	1 !*
Netzelkow	4	1 !*
Peenemünde	4	2 !*
Quilitz	4	1 !*
Rankwitz	4	1 !*
Stagnieß	4	1 !*
Ückeritz	4	1 !*
Wolgast	4	1
Zecherin	4	1 !*
Zempin	4	1 !*
Ziemitz	4	1 !*
Zinnowitz	4	1 !*

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

!\* Engpässe der Wolgaster sowie Zecheriner Brücke (Beide öffnen 5x bzw. 6x pro Tag)

### Seeseitige Erreichbarkeit

Das Segelrevier kann von Norden aus vom Greifswalder Bodden und aus Richtung Süden vom Stettiner Haff angelaufen werden. Abgesehen von den Häfen nördlich von Wolgast sind alle Standorte nur nach Durchquerung der Wolgaster (Höhe 5,26 m, Breite 28 m) und/oder

der Zecheriner Brücke (Höhe 5 m Breite 18 m) erreichbar. Beide Brücken öffnen fünf- bzw. sechsmal am Tag. Nördlich der Wolgaster Brücke, fällt die seeseitige Revierfahrt zwischen dem Greifswalder Bodden und den Häfen in Kröslin, Karlshagen oder Freest mit rund 4-6 sm vergleichsweise gering aus. Auch der nächstgelegene Hafen des angrenzenden Reviers in Thiessow ist mit rund 12 sm relativ gut erreichbar.

**Tabelle 55: Seeseitige Erreichbarkeit des Reviers**

Name des Hafens	Wassertiefe Hafenzufahrt (m)	Wassertiefe Hafen (m)	Nähe zu anderen Segelrevieren	Beeinträchtigung durch offizielle Befahrensbeschränkung	Beeinträchtigung durch seeseitiges Hindernis
			1 = < 10 sm 2 = > 10 sm	0 = nein 1 = ja	
Kröslin Marina	3- 3,5	bis 6	1	Im gesamten Revier Achtenwasser-Peenestrom gibt es keine offiziellen Befahrensbeschränkungen	
Freest Fischereihafen	5	2,0 - 4	1		
Freest Jarling Werft	5	2,0 - 4	1		
Karlshagen	3 - 4,2	2,6 - 3,1	1		
Kröslin Bootswerft	3 - 3,5	3,5	1		
Krummin Naturhafen	2,5 - 3,3	1,5 - 2,5	2		Klappbrücke Wlg. / Zecherin
Lassan Hafen + Werft WWRP *	2,5	0,5 - 2,2	2		Klappbrücke Wlg. / Zecherin
Peenemünde Haupthafen	2,6	3,6 - 4,1	1		
Peenemünde Nordhafen	2,6	3,6 - 4,1	1		
Peenemünde Vereinshafen	2,6	0,8 -3,5	1		
Rankwitz WWRP *	2,2	1,8 - 2	1		Klappbrücke Wlg. / Zecherin
Stagnieß	1,8	2,0 - 3	2		Klappbrücke Wlg. / Zecherin
Wolgast Schiffswerft Horn	2,8	1,2 -2,5	2		
Wolgast Stadthafen	5	6	2		Klappbrücke Wlg. / Zecherin
Ziemitz	2	2,4 - 2,8	2		Klappbrücke Wlg. / Zecherin
Zinnowitz	2	1,2 - 2	2		Klappbrücke Wlg. / Zecherin
Balm Anglerhafen/Steganlage	k.A	k.A	2		Klappbrücke Wlg. / Zecherin
Balm Hafen am Golfplatz	k.A	k.A	2		Klappbrücke Wlg. / Zecherin
Dewichow	k.A	k.A	2		Klappbrücke Wlg. / Zecherin
Freest Vereinshafen	5	2,0 - 5	1		
Koserow	0,6	0,6 - 1,4	2		Klappbrücke Wlg. / Zecherin
Kröslin Vereinshafen	0,5 - 1	0,5 - 1	1		
Loddin	0,7	0,5 - 1,3	2		Klappbrücke Wlg. / Zecherin
Mahlzow	0,8 - 1,5	0,8 - 1	2		Klappbrücke Wlg. / Zecherin
Neeberg	k.A	k.A	2		Klappbrücke Wlg. / Zecherin
Neppermin WWRP *	1,2-1,9	1,2-1,9	2		Klappbrücke Wlg. / Zecherin
Netzelkow	2,4	1,5 - 3	2		Klappbrücke Wlg. / Zecherin
Quilitz Nord	1,2	0,8	1		Klappbrücke Wlg. / Zecherin
Quilitz Süd	1,2	0,8	1		Klappbrücke Wlg. / Zecherin
Spandowerhagen	k. A.	k. A.	1		
Ückeritz	0,6	0,4 - 1,2	2		Klappbrücke Wlg. / Zecherin
Wolgast Anglerhäfen	k. A.	k. A.	2		
Wolgast Dreilindengrund	2	0,9 - 1,7	2		
Wolgast Schlossinsel	1,2	0,9 -1,3	2		
Zecherin	3,3	0,3 - 1,5	1		
Zempin Inselhof	0,5	0,5 - 1	2	Klappbrücke Wlg. / Zecherin	
Zempin Rieck	1,6	0,3 -1,6	2	Klappbrücke Wlg. / Zecherin	

Quelle: Hafenhandbuch M-V, PLANCO Erhebung vor Ort

\* WWRP = Wasserwanderrastplatz

## **Sicherheit**

Der gesamte Bereich des Achterwassers sowie des Peenestroms ist ein anspruchsvolles, weil durch viele Flachwasserzonen gekennzeichnetes, Revier. Insbesondere das Segeln in den sehr schmalen Fahrwasserrinnen, die sich über große Teile des Reviers erstrecken, stellt größere Anforderungen an den Skipper und ist daher für Anfänger eher ungeeignet. Weitere Hindernisse im Bereich des Achterwassers stellen die geringe Befeuerung sowie die an vielen Stellen vorhandene Stellnetzfischerei dar. Hinzu kommen reger Fähr- sowie Berufsverkehr vor allem im Peenestrom nördlich von Wolgast.

Ohne Beeinträchtigungen lässt sich folglich fast kein Hafen im Revier anlaufen. Eine nächtliche Ansteuerung durch Revierunkundige ist ohnehin nur in den Häfen nördlich der Wolgaster Brücke sowie mit Einschränkungen in Netzelkow und Rankwitz möglich.

Während die Ansteuerung der Häfen schwierig ist, sind die Liegebedingungen fast ausnahmslos gut. Lediglich die zentral gelegenen Wolgaster Häfen werden durch die Berufsschifffahrt und den Verladeverkehr (Sedimentflug) im Wirtschaftshafen beeinträchtigt. Weitere erwähnenswerte Einschränkungen gibt es nicht.

**Tabelle 56: Schutzfunktion / Sicherheit im Revier**

Name des Hafens	bei Ansteuerung:			im Hafen:	
	Seeseitige Ansteuerbarkeit	Strömung	Berufsschifffahrt	Liegeplatzbedingungen	
	1 = leicht (bei jedem Wind, bei Tag und Nacht) 2 = wie 1. (nur bei Tag) 3 = schwierig bei sehr starkem Wind 4 = schwierig bei bestimmten Windverhältnissen 5 = schwierig wegen Untiefen 6 = schwierig wegen starken Schiffsverkehrs 7 = Fahrwasser muss eingehalten werden 8 = nicht betont und befeuert			1 = gut geschützt bei jedem Wetter 2 = Schwell durch Schiffsverkehr 3 = unsicher bei best. Windverhältnissen 4 = völlig ungeschützt	Art der Beeinträchtigung
Kröslin Marina	1	gering	Fährverkehr	1	
Freest Fischereihafen	1	gering	Fischerei, Fahrgastschifffahrt, DGZRS	2	
Freest Jarling Werft	1	gering	Fischerei, Fahrgastschifffahrt, DGZRS	1	
Karlshagen	1	gering	Fischerei, Fahrgastschifffahrt	2	
Kröslin Bootswerft	2	gering	Fährverkehr	1	
Krummin	2, 7			1	
Lassan Hafen + Werft WWRP *	2, 7	gering	Fahrgastschifffahrt	1	
Peenemünde Haupthafen	1	gering	Fahrgastschifffahrt, Fährverkehr	1	
Peenemünde Nordhafen	2	gering		1	
Peenemünde Vereinshafen	1	gering		1	
Rankwitz WWRP *	1	gering	Fischerei und Fahrgastschifffahrt	1, 3	Dauerliegerbereich nahezu ungeschützt
Stagnieß	5, 8		Fahrgastschifffahrt	1	
Wolgast Schiffswerft Horn	1	gering	Berufsschifffahrt	3	NO - Wind
Wolgast Stadthafen	1	gering	Berufsschifffahrt, Fahrgastschifffahrt	2, 3	NO - Wind / Lärm
Ziemitz	5, 7	gering		1	
Zinnowitz	5, 8		Fahrgastschifffahrt	1	
Balm Anglerhafen/Steganlage	8	k.A.		k.A.	k.A.
Balm Hafen am Golfplatz	8	k.A.	Fahrgastschifffahrt	1	
Dewichow	8	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Freest Vereinshafen	1	gering	Fischerei, Fahrgastschifffahrt, DGZRS	1	
Koserow	8			1	
Kröslin Vereinshafen	2	gering	Fährverkehr	1	
Loddin	8			1	
Mahlzow	k.A.	gering		k.A.	k.A.
Neeberg	8	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Neppermin WWRP *	8	gering		1	
Netzelkow	1		Fischerei und Fahrgastschifffahrt	3	W-Wind
Quilitz Nord	2, 8	gering		1	
Quilitz Süd	2, 8	gering		1	
Spandowerhagen	8	gering		k.A.	k.A.
Ückeritz	5, 8		Fahrgastschifffahrt	1	
Wolgast Anglerhäfen	k.A.	gering	Berufsschifffahrt	k.A.	k.A.
Wolgast Dreilindengrund	2	gering		1	
Wolgast Schlossinsel	1	gering		2, 3	NO- Wind
Zecherin	5, 8	gering	Fischerei	1	
Zempin Inselhof	8	0		1	
Zempin Rieck	8	0		1	

Quelle: Hafenhandbuch M-V, PLANCO Erhebung vor Ort \* WWRP = Wasserwanderrastplatz



## Attraktivität des Segelreviers

Ausgehend von der Zweiteilung des Reviers durch die Wolgaster Brücke, kann auch hinsichtlich der Attraktivität zwischen einem landschaftlich sehr reizvollen südlichen und einem eher strategisch gut gelegenen nördlichen Teil gesprochen werden. So fungieren die Häfen entlang des Peenestroms nördlich von Wolgast in erster Linie als Basis- und Vereinshäfen für Außenküstensegler (v.a. Kröslin, Freest und Peenemünde) des Greifswalder Bodden sowie als Etappen- und Gasthafen auf dem Weg ins bzw. vom Achterwasser. Der Peenestrom dient in diesem Bereich folglich eher als Durchfahrts- denn als Segelrevier.

Demgegenüber kann das äußerst idyllische Achterwasser mit seinen vielen Buchten und ausgedehnten Schilfgürteln als ein wahres Eldorado für alle Binnenreviersegler bezeichnet werden. Insbesondere Skipper von Jollen und Kielschwertern profitieren von der landschaftlichen Attraktivität des Segelreviers und der guten Hafendichte gleichermaßen. Somit stellt das Achterwasser abgesehen von seiner Bedeutung als Revier für die ortsansässigen Segelvereine vor allem auch eine große Bedeutung für Wasserwanderer dar. Die attraktivsten Häfen für Gastlieger sind vor allem der Naturhafen Krummin und der Wasserwanderrastplatz in Rankwitz.

Zu bemängeln ist jedoch die Qualität vieler weiterer Häfen im Achterwasser, die nicht nur in Bezug auf ihren Zustand, ihrer Ausstattung, sondern auch wegen ihrer unbefeuerten und unbetonnten Zufahrten sowie geringen Wassertiefe für revierunkundige Gäste mit größeren Booten praktisch unzugänglich sind. Außerdem haben viele Häfen wie vor allem der Wasserwanderrastplatz in Lassan und der Stagnießer Sportboothafen mit Versandungsprozessen entweder im Hafen oder in der Hafenzufahrt zu kämpfen, welche die Attraktivität weiterhin einschränken.

## Naturschutz

Folgende Schutzgebiete sind für das Revier Achterwasser-Peenestrom zu nennen.

**Tabelle 57: Betroffene Schutzgebiete im Revier Achterwasser-Peenestrom**

Schutzgebiet	Name	Häfen im oder in unmittelbarer Nähe des Schutzgebietes
EU-Vogelschutzgebiet	Greifswalder Bodden	Kröslin, Freest, Karlshagen, Peenemünde, Spandowerhagen, Zecherin
	Insel Böhmke und Werder	Balm, Neppermin
Gemeldete FFH-Gebiete	Greifswalder Bodden, Teile des Strelasundes und Nordspitze Usedom	Peenemünde Nordhafen, Spandower Hagen, Freest
	Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff	alle Häfen des Reviers außer in Wolgast
Naturschutzgebiet	Insel Böhmke und Werder, Halbinsel Cosim	Balm, Neppermin
	Insel Görmitz	Netzelkow
	Großer Wotig	Kröslin
	Peenemünder Haken, Struck und Ruden	Spandowerhagen, Peenemünde Nordhafen
Landschaftsschutzgebiet	Insel Usedom mit Festlandsgürtel	alle Häfen außer Wolgast
Naturpark	Insel Usedom	alle Häfen außer Wolgast

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

### **Attraktivität des städtischen und touristischen Umfeldes**

Das Revier Achterwasser-Peenestrom ist touristisch besonders attraktiv. Dies gilt sowohl für die städtischen Bereiche, als auch für die landschaftlichen Vorzüge der vielen Naturhäfen.

Die Insel Usedom mit den vom Achterwasser aus ansteuerbaren Seebädern in Zinnowitz, Ückeritz, Koserow, oder Zempin ist für Badeurlauber und Liebhaber von Bäderarchitektur gleichermaßen eine der wichtigsten deutschen Urlaubsregionen.

Einziges Manko ist die relativ große Distanz zwischen den Binnenhäfen und den Kaiserbädern in Heringsdorf, Bansin und Ahlbeck. Für Segler sind diese Standorte sowohl aus Richtung Achterwasser aufgrund der recht weiten landseitigen Entfernung, als auch aus Richtung Außenküste infolge des Fehlens eines Außenhafens nicht direkt ansteuerbar. Sie lassen sich lediglich per Inselbahn oder Bus erreichen.

Wenngleich das Achterwasser zweifelsohne touristisch attraktiver ist, bietet auch das Revier im Bereich des Peenestroms interessante Sehenswürdigkeiten und touristisch attraktive Regionen. Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang vor allem das Historisch-Technische Informationszentrum in Peenemünde, das als eines der interessantesten Museen Mecklenburg-Vorpommerns gilt, sowie das Ostseebad Karlshagen mit seinem herrlichen Badestrand.

### 6.5.4 Ausstattungsbezogene Bewertung

Die Ausstattung der Häfen ist in der nachfolgenden Tabelle 58 einzusehen. Eine deutliche Zweiteilung ist erkennbar.

**Tabelle 58: Versorgungs- und Dienstleistungsangebot im Revier**

Name des Hafens	Sanitär	Technische Versorgung	Abfallbeseitigung	technische Dienstleistung	Sonstige Versorgung	Hafenkategorie ADAC / IMCI
	Standard / Kapazität: 0 = nicht vorhanden, 1 = niedrig, 2 = mittel, 3 = hoch, 4 = sehr hoch					
Kröslin Marina	4	4	4	4	2	A+B (ADAC/IMCI)
Freest Fischereihafen	2	2-3	3	2	2	C
Freest Jarling Werft	2	2-3	2	2-3	2	C
Karlshagen	3	2	3	2	3	C (IMCI)
Kröslin Bootswerft	1	2	1	2	2	C
Krummin	4	2-3	2	1	1	C (ADAC/IMCI)
Lassan Hafen+Werft WWRP *	2-3	2	2-3	2	2-3	C
Peenemünde Haupthafen	1	1	1	2	2	C
Peenemünde Nordhafen	2-3	2-3	2	2	1	C
Peenemünde Vereinshafen	2	2	2	1	3	C
Rankwitz WWRP *	3	2	2	1	1	C (ADAC)
Stagnieß	2-3	2	1	0	1	C
Wolgast Schiffswerft Horn	1-2	2	2	3	2-3	C (ADAC)
Wolgast Stadthafen	1-2	3	3	3	2-3	C (ADAC)
Ziemitz	2	1	1	2	1-2	C
Zinnowitz	2	2	1	1	2-3	C (ADAC)
Balm	2	1	0	0	0	D
Dewichow	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	D
Freest Vereinshafen	2	2	2	2	2	D (ADAC)
Koserow	1	1	1	1	2	D
Kröslin Vereinshafen	1	1	1	1	2	D
Loddin	1	1	1	0	0	D
Mahlzow	1	0	0	0	1	D
Neeberg	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	D
Neppermin WWRP *	2	1	0	0	0	D
Netzelkow	2	2-3	2	3	1	D
Quilitz Nord	0	0	0	0	0	D
Quilitz Süd	1	1	0	0	0	D
Spandowerhagen	0	0	0	0	0	D
Ückeritz	1	1	1	1	3	D
Wolgast Anglerhäfen	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	D
Wolgast Dreilindengrund	1	1	1	1	1	D (ADAC)
Wolgast Schlossinsel	1-2	2	1	2-3	2-3	D
Zecherin	1	1	1	1	0	D
Zempin Inselhof	1	1	1	1	2	D
Zempin Rieck	1	1	1	1	0	D

Quelle: PLANCO, eigene Erhebung vor Ort;

A = Etappenhafen für Küstensegler, B = Basishafen für überregionale Dauerlieger, C = Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

\* WWRP = Wasserwanderrastplatz

Achterwasser: Die sanitäre und technische Ausstattung der Häfen ist in diesem Gebiet vielfach unterdurchschnittlich. Dies begründet sich:

- durch die große Anzahl an Vereinshäfen, die generell eine einfachere Ausstattung haben,
- durch die hohen Naturschutzkonflikte, die eine Verbesserung der Ausstattung erschweren.

Eine gute sanitäre Ausstattung ist lediglich an den Standorten in Rankwitz, Lassan, Krummin und Stagnieß vorhanden. Vernünftige technische Versorgung und Dienstleistung bieten neben den beiden Wolgaster Häfen südlich der Brücke mit Einschränkungen nur die Standorte in Netzelkow und Lassan. Die sonstige Versorgung hingegen ist insbesondere in den Ostseebädern Usedom gut. Allerdings müssen die Segler längere Fußwege auf sich nehmen, denn die Versorgungsmöglichkeiten sind nicht in unmittelbarer Hafennähe.

Weiterhin fehlt im gesamten Achterwasser bisher eine Bootsbetankungsanlage.

Peenestrom nördlich Wolgast: Die Qualität der sanitären sowie technischen Ausstattung und Dienstleistung ist in den Häfen des nördlichen Peenestroms deutlich höher. Insbesondere die Häfen in Freest und Karlshagen, vor allem aber die Marina in Kröslin, bieten sowohl dem Dauer- als auch dem Gastlieger gute Bedingungen. Der Krösliner Hafen ist eine der modernsten und am besten ausgestatteten Marinas der gesamten deutschen Ostseeküste. Vergleichbare qualitative und quantitative überdachte Winterlagerkapazitäten (zudem beheizt) finden sich nur noch an wenigen anderen Standorten.

### **6.5.5 Schlussfolgerungen: Vorteile und Defizite**

Die größten Vorteile des Segelreviers Achterwasser-Peenestrom sind:

- Die hohe landschaftliche und touristische (wasser- und landseitig) Attraktivität des Segelreviers.
- Die große Anzahl und gute Verteilung der Hafenstandorte.
- Die sehr gute Ausstattung des Basishafens in Kröslin als Ausgangspunkt für Segeltörns in den Greifswalder Bodden und darüber hinaus.
- Die besondere Eignung des Reviers für Segeljollen, Kielschwerter, Angel- und Motorboote.
- Das große Potential über das Standorte wie bspw. Zinnowitz oder Stagnieß verfügen, vorausgesetzt eine Sanierung, Erweiterung bzw. Vertiefung würde erfolgen. Im Falle von Zinnowitz hat eine Sanierung und Erweiterung bereits stattgefunden. Der Hafen wird gut angenommen.

Den Vorteilen stehen folgende Defizite gegenüber:

#### Langfristige Defizite

- Das hohe Naturschutzkonfliktpotential infolge der großen Dichte und teilweisen Überlagerung von verschiedenen Schutzgebieten.
- Die Defizite in der wasserseitigen Erreichbarkeit des Achterwassers infolge der Brücken in Wolgast und Zecherin.
- Die mangelhafte vor allem überregionale landseitige Erreichbarkeit, die sich vor allem für die Festlandsstandorte auch nach der Komplettierung der A 20 nicht ausreichend verbessert hat.

#### Mittelfristige Defizite

- Das Fehlen mindestens eines Etappenhafens an der Usedomer Außenküste zwischen Swinemünde und Peenestrommündung.
- Die geringe Anzahl an Häfen mit einer zulässigen Tauchtiefe (Tiefgang zzgl. Einsinktiefe des Bootes) von über 1,80 m im Bereich des Achterwassers.
- Die unterdurchschnittliche Ausstattung sowie schwierige Ansteuerung vieler Häfen im Achterwasser.
- Das Verschlickungsproblem vieler Häfen, wie z.B. in Lassan und Stagnieß.

#### Kurzfristige Defizite

- Die mangelnde Auslastung einiger Häfen (Ziemitz, Netzelkow), die sich durch eine strengere Auslegung der Verbotsregelung für wildes Liegen in Schilfbereichen verbessern ließe. (In kaum einem anderen Revier liegen so viele Boote illegal an Standorten außerhalb der Häfen, wie in diesem).

## **6.6 Revier VI: Stettiner Haff**

### **6.6.1 Übersicht**

Das Segelrevier des Stettiner Haffs ist das einzige grenzüberschreitende Binnenrevier an der deutschen Ostseeküste. Es umfasst eine Fläche von etwa 700 km<sup>2</sup> und erstreckt sich im Westen von der Peenemündung südlich der Zecheriner Brücke bis zur Odermündung bei Stettin. Vorgelagert sind die Inseln Usedom, Wollin und Karsibor. In Anlehnung an die unterschiedliche Größe der Wasserflächen beiderseits der deutsch-polnischen Grenze lässt sich das Segelrevier in einen größeren polnischen (Großes Haff) sowie einen kleineren deutschen Teil (Kleines Haff) unterteilen. Letzterer ist Gegenstand dieser Untersuchung.

Mit durchschnittlichen Wassertiefen von etwa 4 m ist das Kleine Haff ein relativ tiefes und aufgrund seiner geringen Zahl an Buchten, Engen und Untiefen leicht zu besegelndes Binnenrevier. Der mit Abstand bedeutendste Hafenstandort im kleinen Stettiner Haff ist die Stadt Ueckermünde. Entlang der Ueckermündung erstrecken sich hier zahlreiche Häfen, die zusammen eine Gesamtkapazität von 1.558 Liegeplätzen erreichen. Die Marina Lagunenstadt nimmt hierbei mit ihren 375 Liegeplätzen den größten Anteil ein. Zudem erfüllt Ueckermünde eine wichtige Funktion als Hafenstandort für Segelvereine. So verfügen die 8 ortsansässigen Bootssportvereine und Interessengemeinschaften über eine Gesamtkapazität von 498 Liegeplätzen.

Ein weiterer wichtiger Standort für den Segelsport im kleinen Stettiner Haff ist der Hafen Mönkebude, der sich ebenso wie Ueckermünde an der Südküste des Reviers befindet. Mönkebude wurde seit der letzten Erhebung erheblich erweitert. Insgesamt verfügt der Hafen mittlerweile über etwa 125 Liegeplätze.

Charakteristisch für das Revier ist weiterhin die beträchtliche Zahl an sehr flachen Häfen, die eine Wassertiefe von 1,80 m nicht überschreiten. Dies betrifft abgesehen von den Häfen in Kamminke und Karnin, die vornehmlich durch Berufsschifffahrt genutzt werden, alle Häfen entlang der Haffküste Usedom. Letztere können somit derzeit durch größere Segelyachten praktisch nicht angesteuert werden.

**Tabelle 59: Sportboothäfen (kategorisiert) nach Nutzergruppen und Kapazität**

Hafen	Kategorie	Vereine & Sportgms.	andere Dauerlieger	Gastlieger	GESAMT
Ueckermünde Marina Lagunenstadt	B	0	367	8	375
<b>Zwischensumme B</b>		<b>0</b>	<b>367</b>	<b>8</b>	<b>375</b>
Altwarf Fährhafen	C	0	0	14	14
Anklam Yachtclub Peene	C	46	0	5	51
Kamminke	C	0	0	30	30
Kamp WWRP *	C	29	0	29	58
Karnin WWRP *	C	0	8	64	72
Karnin Kommunalhafen	C	0	12	4	16
Mönkebude	C	102	0	23	125
Ueckermünde Bootswerft Baars	C	0	36	4	40
Ueckermünde Bootswerft Stöcker	C	0	36	4	40
Ueckermünde Stadthafen	C	0	5	45	50
Ueckermünde tiefe Vereinshäfen	C	61	0	10	71
Ueckermünde Yachtclub	C	114	0	15	129
Ueckermünde Yachtzentrum Cange	C	0	25	4	29
Usedomer See Zentrum	C	0	35	64	99
<b>Zwischensumme C</b>		<b>352</b>	<b>157</b>	<b>315</b>	<b>824</b>
Altwarf Alter Hafen	D	14	0	0	14
Anklam WWRP *	D	0	0	16	16
Dargen	D	10	0	2	12
Grambin	D	45	0	0	45
Gummlin	D	15	0	0	15
Karnin Vadder Gentz	D	0	0	20	20
Rieth Naturhafen	D	8	0	20	28
Stolpe	D	15	0	0	15
Ueckermünde flache Vereinshäfen	D	51	0	10	61
Ueckermünde Kamig	D	16	0	4	20
Ueckermünde Köhnscher Kanal	D	98	0	10	108
Zecheriner Brücke	D	0	0	5	5
<b>Zwischensumme D</b>		<b>272</b>	<b>0</b>	<b>87</b>	<b>359</b>
<b>Summe Kategorie A – C</b>		<b>352</b>	<b>524</b>	<b>323</b>	<b>1.199</b>
<b>GESAMT</b>		<b>624</b>	<b>524</b>	<b>410</b>	<b>1.558</b>

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler, B = Basishafen für überregionale Dauerlieger, C = Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

\* WWRP = Wasserwanderrastplatz

Abbildung 18: Vorhandene Wassersportanlagen im Revier Stettiner Haff

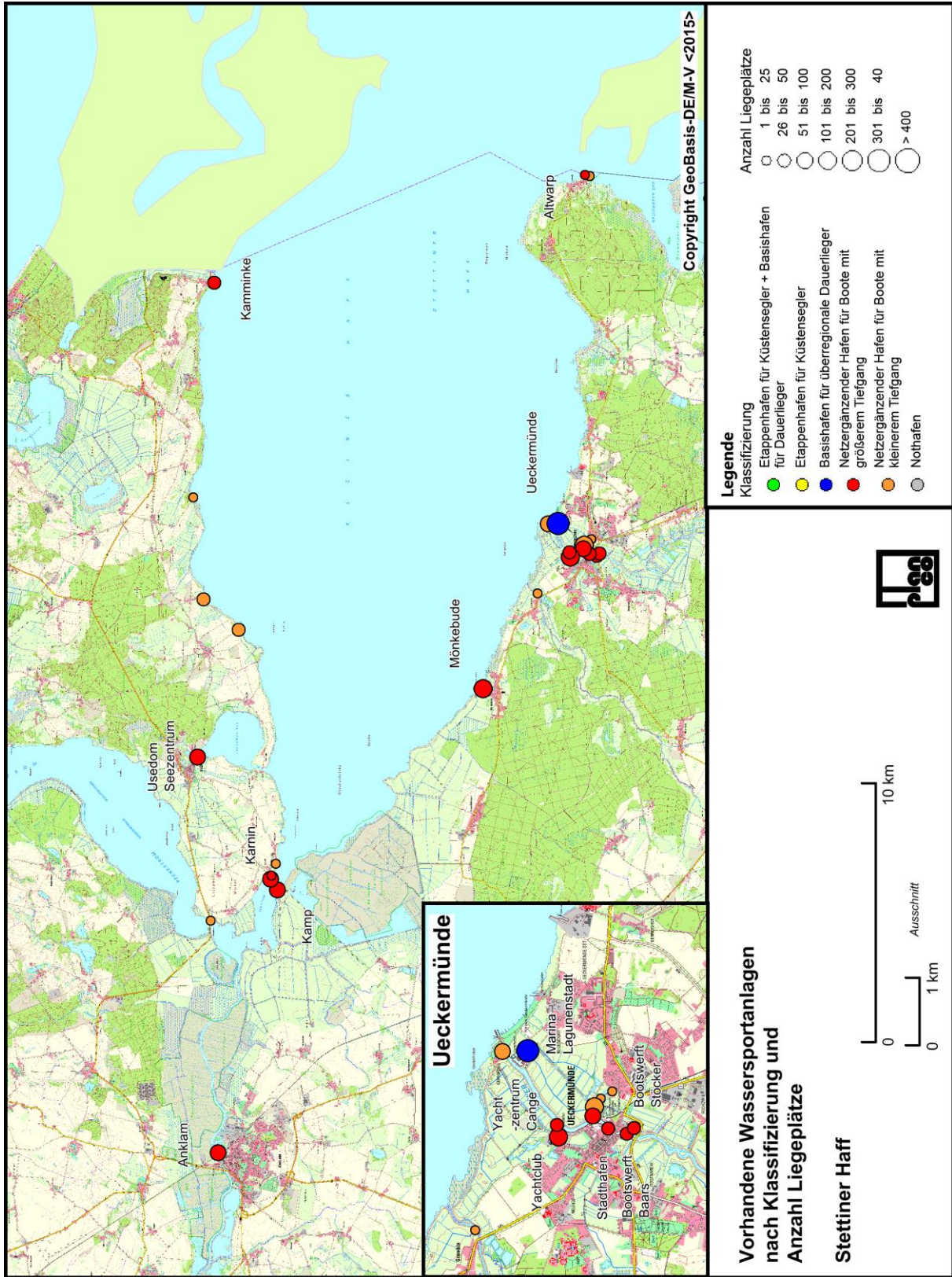
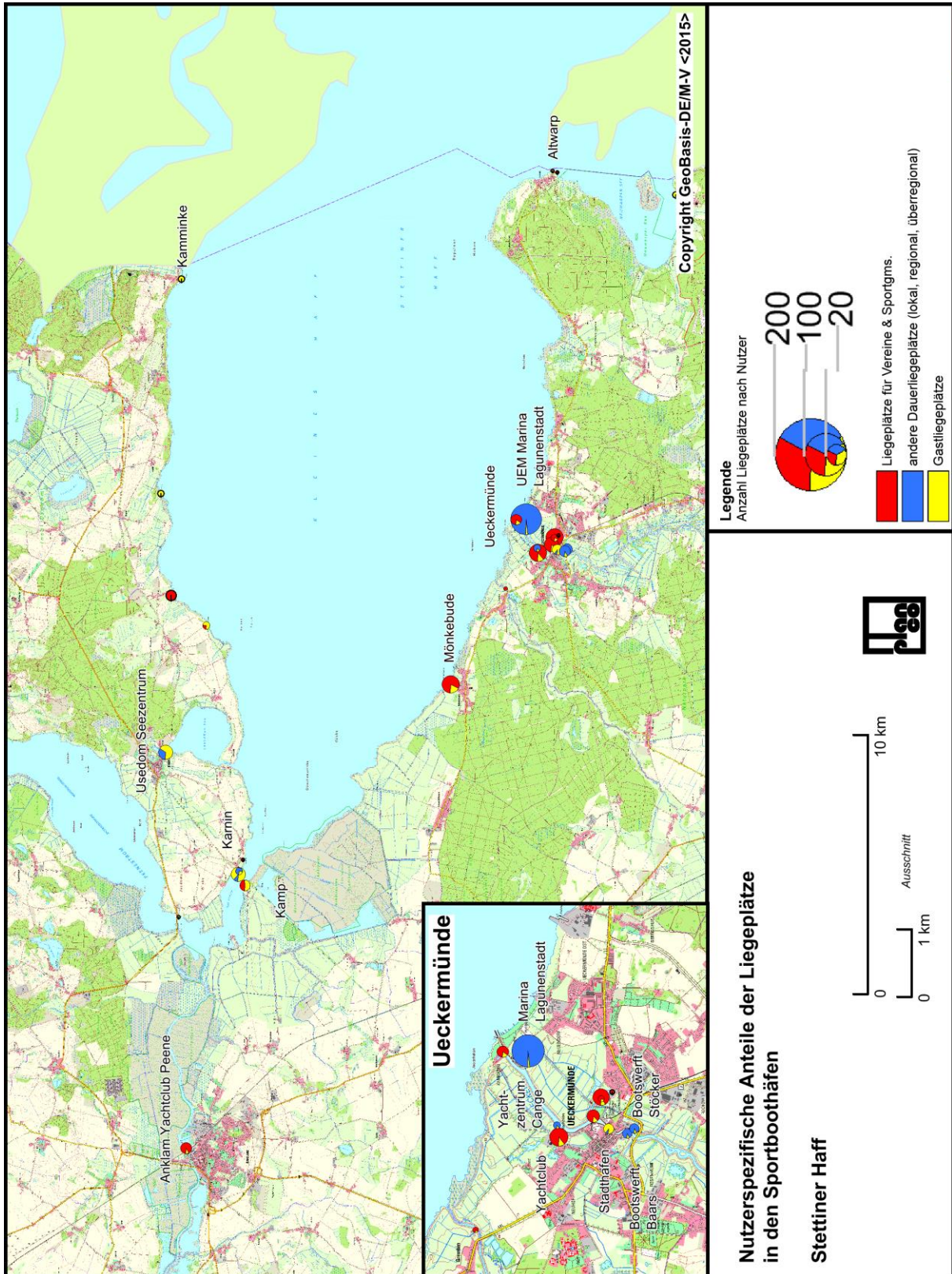




Abbildung 19: Nutzerspezifische Anteile der Liegeplätze in den Sportboothäfen - Stettiner Haff



### 6.6.2 Netzbezogene Bewertung

Das Revier umfasst insgesamt 27 Häfen und Anlegestellen (Anmerkung: diverse Vereinshäfen wurden zusammengefasst). Die Distanzen zwischen den Häfen sind in der nachfolgenden Tabelle 60 einzusehen. Fast alle Entfernungen überschreiten die 20 sm Grenze nicht. Viele Häfen sind lediglich 5-10 Seemeilen voneinander entfernt. Somit eignet sich das Haff sowohl für Tages- als auch für Wochenendausflüge. Die Entfernung vom wichtigsten Hafenstandort Ueckermünde bis zur Außenküste nördlich Swinemünde beträgt etwa 24 sm.

**Tabelle 60: Seeseitige Entfernungen zwischen ausgewählten Häfen im Revier**

	Zecheiner Brücke	Karnin / Kamp	Usedom	Mönkebude	Ueckermünde	Kamminke	Altwarp
Zecheiner Brücke	-	2	7	9	15	16	21
Karnin / Kamp	2	-	5	7	13	14	19
Usedom	7	5	-	7	13	14	19
Mönkebude	9	7	7	-	8	16	16
Ueckermünde	15	13	13	8	-	10	13
Kamminke	16	14	14	10	10	-	9
Altwarp	21	19	19	16	13	9	-

Quelle: Peters (Entfernungstabellen für die Ostsee; 2001)

### 6.6.3 Standortbezogene Bewertung

#### Erreichbarkeit

##### Landseitige Erreichbarkeit

Die Qualität der landseitigen Erreichbarkeit des Stettiner Haffs ist zweigeteilt zu beurteilen. Während die Häfen auf der Insel Usedom erstens aufgrund der großen Entfernung zur nächsten Autobahn, zweitens durch den Engpass Zecheiner Brücke und drittens infolge des traditionell sehr starken Ferienverkehrs in der Saison nur sehr eingeschränkt zu erreichen sind, lassen sich die Häfen auf dem Festland, insbesondere aus Richtung Berlin, relativ gut erreichen. Dies gilt vor allem für die beiden wichtigsten Hafenstandorte Ueckermünde und Mönkebude, die dem Berliner Raum von allen deutschen Ostseehäfen sowohl geographisch als auch von der Reisezeit her am nächsten liegen.

Die Entwicklung der landseitigen Erreichbarkeit hat sich mit Fertigstellung der A 20 für den Festlandsbereich minimal verbessert. Für den Inselbereich haben sich keinerlei Verkürzungen zum nächsten Autobahnzubringer ergeben. Wie bereits erläutert ist die traditionell problematische Ortsdurchfahrt Anklams durch Umgehungsstraße (wurde im Jahr 2015 vollständig fertig gestellt) erleichtert worden.

**Tabelle 61: Landseitige Erreichbarkeit des Reviers**

Hafen	Landseitige Erreichbarkeit heute	
	Nähe zur/zum nächsten Autobahn / -zubringer	Nähe zu einer gut ausgebauten überregionalen Straße
	1= <10km - 2 = 10-20km - 3 = 20-30km - 4 = keine Nähe	
Altwarp	4	3
Anklam	3	1
Dargen	4	1! *
Grambin	4	2
Gummlin	4	1! *
Kamminke	4	1! *
Kamp	4	1
Karnin	4	1! *
Mönkebude	4	2
Rieth	4	3
Stolpe	4	1! *
Ueckermünde	4	2
Usedom	4	1! *
Zecheriner Brücke	4	1! *

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

! \* Beeinträchtigung durch die Zecheriner Klappbrücke (öffnet 5-mal am Tag)

### Seeseitige Erreichbarkeit

Das Stettiner Haff ist sowohl aus Richtung Ostseeaußenküste als auch aus dem Binnenland auf dem Wasserweg erreichbar.

Die Verbindung zwischen dem Stettiner Haff und der offenen Ostsee erfolgt um die Inseln Usedom oder Wollin herum durch die Meeresarme Dziwna, Świna oder durch den Peenestrom. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf die deutliche Verbesserung der seeseitigen Erreichbarkeit von und aus Richtung Ostseeküste über das polnische Territorium seit Mitte 2004 im Zuge des EU-Beitritts hinzuweisen. Die komplizierte Zollabfertigung in den Häfen Swinemünde und Ziegenort ist somit entfallen.

Dennoch verbleibt bis zur offenen Ostsee eine längere Revierfahrt, die insbesondere für überregionale Dauerlieger ein Standortnachteil ist.

Aus Richtung Binnenland muss neben der Anbindung über die Peene insbesondere die Erreichbarkeit aus dem Berliner Raum hervorgehoben werden, die nach wie vor über den Weg Oder-Havel-Kanal, Schiffshebewerk Niederfinow, Hohensaaten Friedrichsthaler Wasserstraße sowie die Oder erfolgt. Ein landseitiger Boottransport zu Beginn und am Ende der Saison kann somit im Falle einer Überwinterung am Wohnort umgangen werden.

**Tabelle 62: Seeseitige Erreichbarkeit des Reviers**

Name des Hafens	Wassertiefe Hafenzufahrt (m)	Wassertiefe Hafen ( m)	Nähe zu anderen Segelrevieren	Beeinträchtigung durch offizielle Befahrensbeschränkung	Beeinträchtigung durch seeseitiges Hindernis
			1 = < 10 sm 2 = > 10 sm	0 = nein 1 = ja	
Ueckermünde Marina Lagunenstadt	3	2,5	2	Im gesamten Revier gibt es keine offiziellen Befahrensbeschränkungen	Zecheriner Brücke aus Richtung Achterwasser
Altwarf Fährhafen	3	2,5	1		
Anklam WWRP *	2	2	1		
Anklam, Yachtclub Peene	3,0 - 5	0,7 - 2	1		
Kamminke	1,8 - 2,8	2 - 2,6	1		
Kamp WWRP *	2,5	1,6 - 2,5	1		
Karnin WWRP *	2,5	1,2 - 2,5	1		
Karnin Kommunalhafen	2,3	1,2 - 2	1		
Mönkebude	2,5 - 3	1,2 - 2,2	2		
Ueckermünde Bootswerft Baars	2,5	1,6 - 3	2		
Ueckermünde Bootswerft Stöcker	2,5	1,6 - 3	2		
Ueckermünde Stadthafen	3,5	1,6 - 3	2		Zecheriner Brücke aus Richtung Achterwasser
Ueckermünde tiefere Vereinshäfen im Stadthafen	>1,8	>1,8	2		
Ueckermünde Yachtclub	1,8	0,6-2	2		
Ueckermünde Yachtzentrum Cange	3,5	2,5	2		
Altwarf Alter Hafen	k.A	k.A	1		
Dargen	1,3	1,5	2		
Grambin	k.A	k.A	2		
Gummlin	k.A.	k.A.	2		
Karnin Vadder Gentz	1	0,4 - 1	1		
Rieth	0,9	0,7	1		
Stolpe	k. A.	k. A.	2		
Ueckermünde flache Vereinshäfen	<1,8	<1,8	2		
Ueckermünde Kamig	4	1,4	2		
Ueckermünde Köhnscher Kanal	1,5	0,3-1,7	2		
Usedom	1,2	1,5	1		
Zecheriner Brücke	2	0,6 - 1,8	1		

Quelle: Hafenhandbuch M-V, PLANCO Erhebung vor Ort / Zecheriner Brücke öffnet 5x am Tag

\*WWRP = Wasserwanderrastplatz

## Sicherheit

Das Stettiner Haff ist ein insgesamt sehr sicher zu befahrenes Revier mit Wassertiefen von durchschnittlich 4 m. Folgende unbetonte Flachstellen sind zu nennen:

- Borkenhaken,
- Kamighaken,
- Haartschar,
- Repziner Haken.

Das bekannteste Schifffahrtshindernis im Peenestrom, an der westlichen Zufahrt zum Stettiner Haff, ist die alte Karniner Eisenbahnhubbrücke mit einer Höhe von 28,5 m und einer Breite von 15,8 m. Unter Beachtung der noch vorhandenen Reste der gesprengten Brückenfeiler sollte sie seitlich umfahren werden.

Im Gegensatz zu den Segelbedingungen ist die Ansteuerung der Häfen im Haff problematisch, insbesondere die nächtliche Erreichbarkeit ist bei fast allen Häfen im Revier erschwert bzw. unmöglich. Hinzu kommt eine rege Berufs- und Fahrgastschifffahrt, lediglich die Lagunenstadt in Ueckermünde kann uneingeschränkt angefahren werden.

Die Liegeplatzbedingungen in den Häfen sind überwiegend gut. Lediglich der Hafen Kamminke ist insbesondere bei Winden aus südöstlichen Richtungen stark durch Schwell gefährdet. Ähnliches gilt für die Karniner Häfen. Besonders anfällig bei Winden aus nördlicher Richtung ist hingegen der Altwarper Hafen - in geringem Maße auch Mönkebude.

**Tabelle 63: Schutzfunktion / Sicherheit im Revier**

Name des Hafens	bei Ansteuerung:			im Hafen:	
	Seeseitige Ansteuerbarkeit	Strömung	Berufsschiffahrt	Liegeplatzbedingungen	
	1 = leicht (bei jedem Wind, bei Tag und Nacht) 2 = wie 1 (nur bei Tag) 3 = schwierig bei sehr starkem Wind 4 = schwierig bei bestimmten Windverhältnissen 5 = schwierig wegen Untiefen 6 = schwierig wegen starken Schiffsverkehrs 7 = Fahrwasser muss eingehalten werden 8 = nicht betonnt und befeuert			1 = gut geschützt bei jedem Wetter 2 = Schwell durch Schiffsverkehr 3 = unsicher bei best. Windverhältnissen 4 = völlig ungeschützt	
Ueckermünde Marina Lagunenstadt	1			1	
Altwarp Fährhafen	2, 7		Fahrgastschiffahrt	2, 3	N- NO- Wind
Anklam WWRP *	2, 7	gering im Frühjahr	Berufsschiffahrt	2	
Anklam Yachtclub Peene	2, 7	gering im Frühjahr	Berufsschiffahrt	2	
Kamminke	2, 7		Fahrgastschiffahrt, Fischerei	2, 3	O-Wind
Kamp WWRP *	2, 4	gering	Fährverkehr	1	
Karnin WWRP *	2	gering		2, 3	
Karnin Kommunalhafen	2	gering	Zoll, Bundesgrenzschutz, Fähre	2, 3	S- Wind
Mönkebude	2, 7		Fischerei, Fahrgastschiffahrt	3	NW- Wind (selten)
Ueckermünde Bootswerft Baars	2		Fahrgastschiffahrt, DGZRS	1	
Ueckermünde Bootswerft Stöcker	2		Fahrgastschiffahrt, DGZRS	1	
Ueckermünde Stadthafen	2		Fahrgastschiffahrt, DGZRS	2	
Ueckermünde tiefere Vereinshäfen	2		Fahrgastschiffahrt, DGZRS	1, 2	
Ueckermünde Yachtclub	2		Fahrgastschiffahrt, DGZRS	1	
Ueckermünde Yachtzentrum Cange	2		Fahrgastschiffahrt, DGZRS	1, 2	
Altwarp Alter Hafen	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Dargen	5			1	
Grambin	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Gummlin	8			1	
Karnin Vadder Gentz	5, 8	gering		3	S- Wind
Rieth Naturhafen	8			1	
Stolpe	8			1	
Ueckermünde flache Vereinshäfen	2		Fahrgastschiffahrt, DGZRS	1, 2	
Ueckermünde Kamig	2			1	
Ueckermünde Köhnscher Kanal	2		Fahrgastschiffahrt, DGZRS	1	
Usedom	2, 7			1	
Zecheriner Brücke	5, 8	mittel		4	

Quelle: Hafenhandbuch M-V, PLANCO Erhebung vor Ort

\* WWRP = Wasserwanderrastplatz

### Attraktivität des Segelreviers

Der landschaftliche Reiz des Segelreviers ist ausgesprochen hoch. Insbesondere aufgrund der guten natürlichen Bedingungen (wenige Untiefen, durchweg gute Wassertiefen) ist das Revier sowohl für Profis als auch für Anfänger gleichermaßen geeignet.

Ein Nachteil ist nach wie vor die sehr geringe Anzahl attraktiver Hafenstandorte. Zu den Ueckermünder Häfen, Mönkebude sowie dem Wasserwanderrastplatz in Kamp und Kamminke gibt es vor allem für Segelyachten mit einem Tiefgang von über 1,80 m keine attraktive und uneingeschränkte Alternative auf der deutschen Seite. Alle anderen Häfen sind entweder viel zu flach oder eher für die Berufsschiffahrt ausgelegt (z.B. Altwarp).

Als zusätzliches Problem kommt hinzu, dass der größte Hafen im Revier – die Lagunenstadt in Ueckermünde – lange unter einem Imageproblem gelitten hat und trotz der modernen Ausstattung sowie der guten Erreichbarkeit nicht in dem Maße angenommen wurde, wie eigentlich zu erwarten gewesen wäre. Der Hafen konnte trotz zügiger Fertigstellung eine sehr lange Zeit, aufgrund finanzieller Probleme des ersten Betreibers, nicht angelaufen werden. Der heutige Betreiber hat infolge dessen zum Teil immer noch mit der Unbekanntheit bzw. dem schlechten Image des Standortes zu kämpfen, so dass eine Umstrukturierung der Liegeplätze von Gastliege- zu Dauerliegeplätzen durchgeführt wurde. Der Hafen wird mittlerweile fast ausschließlich von Dauerliegern genutzt. Hinzu kommt, dass viele Segler bevorzugt die im Ort liegenden Häfen in Ueckermünde anlaufen.

## Naturschutz

Folgende Schutzgebiete sind für die Wassersportanlagen des Stettiner Haffs relevant.

**Tabelle 64: Betroffene Schutzgebiete im Revier**

Schutzgebiet	Name	Häfen im oder in der Nähe des Schutzgebietes
EU Vogelschutzgebiet	Peenetal	Anklam, Zecheriner Brücke, Karnin, Kamp
	Altwarper Binnendünen – Neuwarper See – Riether Werder	Altwarp, Rieth
Gemeldete FFH-Gebiete	Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff, Kleines Haff	alle Häfen im Revier außer Rieth, Usedom, Ueckermünde und Altwarp
	Altwarper Binnendünen – Neuwarper See – Riether Werder	Altwarp, Rieth
	Uecker von Torgelow bis zur Mündung	Ueckermünde
Naturschutzgebiet	Anklamer Stadtbruch	Kamp
	Unteres Peenetal	Anklam
Landschaftsschutzgebiet	Insel Usedom mit Festlandsgürtel	alle Häfen auf Usedom
	Haffküste	Ueckermünde, Mönkebude, Altwarp, Rieth, Grambin
	Unteres Peenetal und Peenehaff	Anklam, Kamp
Naturpark	Insel Usedom	alle Häfen auf Usedom

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

## Attraktivität des städtischen und touristischen Umfelds

Auch wenn es im Stettiner Haff nicht *die* herausragenden touristischen Attraktionen gibt, wie bspw. in den anderen Segelrevieren an Mecklenburg-Vorpommerns Küste, verfügt die Region über einige landschaftlich, architektonisch und historisch sehr reizvolle Standorte. Insbesondere die Stadt Ueckermünde mit ihrem Haffmuseum sowie dem Tierpark, aber auch das Strandbad Mönkebude können in diesem Zusammenhang genannt werden. Beide Standorte sind zudem die einzigen staatlich anerkannten Erholungsorte im Revier und verfügen über die besten Bademöglichkeiten im sonst zum Baden eher nicht so beliebten Stettiner Haff.

Landschaftlich besonders reizvoll sind auch das Naturschutzgebiet des Anklamer Stadtbruchs sowie der Neuwarper See. Die Häfen in Kamp bzw. Altwarp und Rieth sind für diese lohnenswerten Abstecher besonders geeignet.

Die historisch bedeutendste Sehenswürdigkeit im Revier ist neben der Karniner Eisenbahnhubbrücke die Kriegsgräbergedenkstätte auf dem Golm nahe Kamminke.

Ein weiteres touristisches Angebot, dass das Stettiner Haff von anderen Regionen abhebt, ist die Möglichkeit der Fahrgastschiffahrt in Richtung Polen, die sowohl von Ueckermünde, Altwarp als auch Kamminke aus angeboten wird. Überhaupt ist die Nähe zu Polen und dem auch aus seglerischer Sicht attraktiven Standort Stettin ein großer Attraktivitätsbonus des Reviers.

#### 6.6.4 Ausstattungsbezogene Bewertung

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Ausstattung der Häfen im Revier.

**Tabelle 65: Versorgungs- und Dienstleistungsangebot im Revier**

Name des Hafens	Sanitär	Technische Versorgung	Abfallbeseitigung	Technische Dienstleistung	Sonstige Versorgung	Hafenkategorie ADAC / IMCI
	Standard / Kapazität: 0 = nicht vorhanden, 1 = niedrig, 2 = mittel, 3 = hoch 4 = sehr hoch					
Ueckermünde Marina Lagunenstadt	3	4	4	2-3	2	B (ADAC/IMCI)
Altwarp Fährhafen	2	2	1	1	1	C
Anklam Yachtclub Peene	2	2	1	1-2	3	C
Kamminke	1	1	1	0	1	C
Kamp WWRP *	2	2	2-3	1-2	1	C
Karnin WWRP *	2	2	1	0	1	C
Karnin Kommunalhafen	2	2	1	0	1	C
Mönkebude	3	3	3	2-3	2-3	C (ADAC/IMCI)
Ueckermünde Bootswerft Baars	2	3	2-3	3	3	C
Ueckermünde Bootswerft Stöcker	2	3	2-3	3	3	C
Ueckermünde Stadthafen	2	2-3	3	2	3	C (ADAC)
Ueckermünde tiefere Vereinshäfen im Stadthafen	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	C
Ueckermünde Yachtclub	3	2-3	2-3	2	3	C
Ueckermünde Yachtzentrum Cange	1-2	3	2-3	3	2-3	C
Altwarp Alter Hafen	0	0	0	0	1	D
Anklam WWRP *	4	2	3	2-3	3	D
Dargen	0	0	0	0	0	D
Grambin	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	D
Gummlin	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	D
Karnin Vadder Gentz	1	1	1	1	1	D
Rieth Naturhafen	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	D (ADAC)
Stolpe	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	D
Ueckermünde flache Vereinshäfen	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	D
Ueckermünde Kamig	1	1	1	0	1	D
Ueckermünde Köhnscher Kanal	1	1	1	1	2	D
Usedom	1	1	1	1	2, 3	D
Zecheriner Brücke	1	1	1	0	1	D

Quelle: PLANCO, eigene Erhebung vor Ort

A = Etappenhafen für Küstensegler, B = Basishafen für überregionale Dauerlieger,

C = Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

\* WWRP = Wasserwanderrastplatz



Demnach fällt eine deutliche Zweiteilung in der Ausstattung ins Auge. Während die Häfen auf der Festlandseite insbesondere in Ueckermünde und Mönkebude aber auch der Wasserwanderrastplatz in Kamp eine gute bis sehr gute Qualität in der sanitären, technischen und sonstigen Ausstattung erreichen, sind die Häfen auf der Insel Usedom fast ohne Ausnahme mangelhaft bis schlecht ausgestattet. Zudem ist hier auch die landseitige sonstige Versorgung unterdurchschnittlich.

Der Hafen mit der besten Ausstattung im gesamten Revier ist die Lagunenstadt in Ueckermünde – die dem Segler insbesondere im sanitären Bereich eine perfekte Versorgung bietet. Lediglich im Hinblick auf die technische Dienstleistung, d.h. insbesondere die für Dauerlieger so wichtigen Reparatur- und Winterlagermöglichkeiten, weist der Standort entscheidende Nachteile gegenüber seinen drei innerstädtischen Konkurrenten – den privaten Bootswerften Stöcker und Baars sowie dem maritimen Yachtzentrum Cange – auf. Hinzu kommt die relativ mangelhafte sonstige Versorgung (Einkaufsmöglichkeiten, ärztliche Versorgung,...) der Lagunenstadt, die in fast allen anderen Ueckermünder Häfen einschließlich der Vereinshäfen besser gewährleistet ist. Zudem ist bei diesen Häfen die attraktive Innenstadt fußläufig erreichbar.

Alternativer Standort zu Ueckermünde, was die Ausstattungsqualität betrifft, ist wiederum der Erholungsort Mönkebude, der bspw. neben der Lagunenstadt über die einzige Schiffsbetankungsanlage im Revier verfügt.

#### **6.6.5 Schlussfolgerungen: Vorteile und Defizite**

Die größten Vorteile des Segelreviers Stettiner Haff können folgendermaßen zusammengefasst werden:

- Gute land- und seeseitige Erreichbarkeit der Festlandshäfen im Revier vor allem aus Richtung Berlin.
- Unmittelbare Nähe zum Nachbarland Polen. Durch die Lockerung der Grenzformalitäten ab Mitte 2004 hat das Stettiner Haff die Möglichkeit erhalten, sich grundsätzlich zu einem der schönsten grenzüberschreitenden Binnenreviere der Ostseeküste entwickeln.
- Die günstigen vor allem ruhigen Segelbedingungen für Anfänger und Fortgeschrittene.
- Gut ausgestattete Basis- sowie Gasthäfen in Ueckermünde und Mönkebude.

Den Vorteilen stehen folgende Defizite gegenüber:

#### Langfristige Defizite

- Das hohe Naturschutzkonfliktpotential infolge der großen Dichte und teilweisen Überlagerung von verschiedenen Schutzgebieten.
- Die große seeseitige Entfernung zur Ostsee Außenküste – daher ist das Stettiner Haff für überregionale Dauerlieger, die auch an der Außenküste Segeln möchten, gegenüber anderen Revieren im Nachteil. (Mit Ausnahme von Ueckermünde. Dort haben trotz der Distanz zur Außenküste viele Berliner einen Dauerliegeplatz)
- Die mangelhafte landseitige Erreichbarkeit der Häfen auf der Insel Usedom.

#### Mittelfristige Defizite

- Die sehr geringe Anzahl an attraktiven Rastplätzen für Wasserwanderer, v.a. auch mit tieferen Bootstypen.
- Der schlechte bauliche und sanitäre Zustand vieler Häfen vor allem auf der Insel Usedom.
- Die Defizite in der nächtlichen Ansteuerung vieler Häfen.

## 7. PLANUNGSKONZEPTION

### 7.1 Zusammenfassung

Die Planungskonzeption geht von den Ergebnissen der Bestandsanalyse und allgemeinen Planungsgrundsätzen aus. Sie berücksichtigt bereits bestehende Planungen, ohne diese in jedem Fall unverändert zu übernehmen.

Informationen über einzelne Hafenprojekte liegen an unterschiedlichen Stellen vor. Planungsdetails (z.B. die geplante Anzahl der Liegeplätze) weichen je nach Quelle häufig stark voneinander ab. Viele Planungen sind lediglich auf Gemeindeebene bekannt. Sie werden üblicherweise nur dann an die übergeordneten Verwaltungsebenen gemeldet oder weitergeleitet, wenn ein überörtlicher Planungs- und Abstimmungsbedarf erforderlich ist oder wenn die Möglichkeit einer öffentlichen finanziellen Förderung besteht (z.B. Wasserwanderrastplätze). In allen anderen Fällen liegen i.d.R. bereits auf der nächsthöheren Verwaltungsebene keinerlei Informationen darüber vor, ob und wo ein Umbau oder Neubau von Sportboothäfen geplant ist.

Informationen über die in den folgenden Abschnitten dargestellten Planungen stammen insbesondere aus Informationsgesprächen (z.T. auch Akteneinsicht) mit den Kommunen, den Häfen, dem Verkehrs- und Wirtschaftsministerium sowie dem zuständigen Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern.

Der Realisierungsgrad der ermittelten Planungen ist sehr unterschiedlich.

#### 7.1.1 Grundsätze

Im Folgenden werden allgemeine Planungsgrundsätze vorgeschlagen, die bei der Beurteilung einzelner Vorhaben zugrunde gelegt werden. Bei der Behandlung der einzelnen Reviere können diese um *revierspezifische* Grundsätze ergänzt werden.

1. Basishäfen (Häfen für Dauerlieger) sollen grundsätzlich in Verbindung mit bestehenden Siedlungsgebieten bzw. Häfen vorgesehen werden.

*Begründung:*

*Die Einbindung in bestehende Städte und Häfen vermeidet zusätzliche Investitionen zur Herstellung einer befriedigenden landseitigen (Straße) und seeseitigen Erreichbarkeit. Sie minimiert Eingriffe in die Natur und vermeidet zusätzliche Störungen schützenswerter Naturflächen.*

*Ausnahmen:*

*Eine begrenzte Zahl von Dauerliegeplätzen kann auch in Häfen angeboten werden, die vorrangig für Gastlieger vorgesehen sind, soweit dies aus Gründen der Wirtschaftlichkeit (mangelnde Auslastung durch Gastlieger allein) und der Versorgung örtlicher Vereine zweckmäßig ist.*

2. Der Ausbau bestehender Hafenanlagen hat Vorrang vor dem Bau neuer Anlagen.

*Begründung:*

*Viele bestehende Anlagen bieten die Möglichkeit der Erweiterung oder der Umwidmung. Der Vorrang vor Neubauten verringert die Gefahr des Verfalls dieser Anlagen und des Bedarfs an zusätzlichen Entwicklungsflächen.*

*Ausnahmen:*

*Ergänzungen der bestehenden Hafenstandorte können zur Schließung von Netzlücken oder zur Attraktivitätssteigerung erforderlich sein, um Gesichtspunkten der Sicherheit (Verringerung der Abstände anlaufbarer Häfen, insbesondere an der Außenküste) und der Attraktivität der Segelreviere (Schaffung einer Vielzahl von Wahlmöglichkeiten für Tagestörns innerhalb der Teilreviere) Rechnung zu tragen.*

3. Der Bau von Häfen, die einen bedeutenden Lückenschluss im Außenküstenbereich des gesamten Hafennetzes bewirken, hat grundsätzlich höhere Priorität als alle anderen Planungen. Bedeutende Lückenschlüsse werden durch Häfen erreicht, die aufgrund ihrer isolierten Lage bisher ungesicherte Küstenabschnitte absichern (Entfernung zwischen zwei Häfen >15 sm) und somit zusätzlich zur Vielfalt und nachhaltigen Attraktivitätssteigerung des gesamten Hafennetzes beitragen.
4. Der Bau sowie die Erweiterung von Basis- und/oder Etappenhäfen (A+B), die keinen nachhaltigen Lückenschluss an der Außenküste bewirken, jedoch zur Steigerung von Vielfalt und gleichermaßen Attraktivität des gesamten Netzes beitragen, sind grundsätzlich von höherer Priorität als Erweiterungsplanungen sowie Neubauten in und an netzergänzenden Häfen (C+D).
5. Kapazitätserweiterung in netzergänzenden Häfen für tiefere Boote (Wassertiefe >1,80 m) (Kategorie C) haben grundsätzlich höhere Priorität als der Ausbau von Anlagen für ausschließlich flachgängige Bootstypen (D).
6. In Vorranggebieten Naturschutz- und Landschaftspflege ist dem Naturschutz und der Landschaftspflege Vorrang vor anderen raumbedeutsamen Nutzungsansprüchen einzuräumen. Soweit raumbedeutsame Planungen, Maßnahmen und Vorhaben in diesen Gebieten mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege nicht vereinbar sind, sind diese auszuschließen. Dazu gehört auch der Ausbau bestehender oder der Bau neuer Hafenstandorte.

*Kriterien zur Ausweisung von Vorranggebieten für Naturschutz und Landschaftspflege sind:*

- *Nationalparks,*
- *Naturschutzgebiete,*
- *Kernflächen der Gebiete mit gesamtstaatlich repräsentativer Bedeutung,*
- *Gebiete mit ungestörter Naturentwicklung*
- *Gebiete > 500 ha mit pflegender Nutzung*

7. Vorbehaltsgebiete für Naturschutz und Landschaftspflege kommen für eine angepasste Hafententwicklung und Nutzung durch Sportboote generell in Betracht. Kann im Einzelfall nachgewiesen werden, dass eine boottouristische Entwicklung und Nutzung den Schutzziele der Vorbehaltsgebiete für Naturschutz und Landschaftspflege entgegensteht, so ist diese nicht zuzulassen.

*Kriterien zur Ausweisung von Vorbehaltsgebieten für Naturschutz und Landschaftspflege sind:*

- *NATURA 2000-Gebiete*
  - *Biotopverbundflächen im engeren Sinne*
  - *Gebiete mit überwiegend naturnahen Wäldern mit hoher naturschutzfachlicher Wertigkeit, deren Bewirtschaftung besonderen Schutzbestimmungen unterliegen*
  - *einstweilig gesicherte Naturschutzgebiete gemäß § 17 Naturschutzausführungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern*
8. An vielen Stellen im Revier ist grundsätzlich eine ausreichende Zahl an Liegeplätzen vorhanden. Dennoch kann es zur Steigerung der Attraktivität sinnvoll sein, weitere (kleinere) Standorte zu entwickeln, die die Vielfalt des Reviers verbessern. Während bei Erweiterungen Aus- vor Neubau gilt, gilt bei Neubauten, die keinen Lückenschluss darstellen, dass kleineren Standorten der Vorzug vor größeren zu geben ist (s.o.).
9. Richtwerte für die Größe von Sportbootanlagen können nicht formuliert werden. Sie sind einerseits an den regionalen und lokalen Verhältnissen zu orientieren. Andererseits müssen generell Fragen des Bedarfs sowie der Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden.

Gesonderte Kriterien für die Beurteilung von Hafenstandorten sind folgende:

1. Nautische Kriterien
2. Raumordnerische Kriterien
3. Ökonomische Kriterien
4. Naturschutzfachliche Kriterien

**Tabelle 66: Nautische Kriterien für die Beurteilung von Hafenanlagen**

Nautische Kriterien	Erläuterung
Seeseitige Erreichbarkeit von Hafen und Revier	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Häfen, die aufgrund der natürlichen Gegebenheiten (lange Revierfahrt mit eingeschränkter Navigation aufgrund, geringer Wassertiefe, peripherer Lage in einer schmalen Bucht, Befahrensbeschränkungen durch Sperrgebiete) in ihrer seeseitigen Erreichbarkeit eingeschränkt sind, sind für Aus- und Hafenneubauten weniger geeignet als Standorte, die leicht aus verschiedenen Richtungen anzusteuern sind.</li> </ul>
Schutzfunktion des Hafens	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Schutzfunktion eines Hafens bezieht sich auf die Sicherheit bei schwerem Wetter (Wind, Welle). Die Anforderungen beziehen sich auf die Zufahrt und auf die Liegebedingungen im Hafen.</li> <li>▪ Ein sicheres Anlaufen eines Hafens sollte möglichst unter allen Witterungsbedingungen und zu jeder Tages- und Nachtzeit gewährleistet sein. Starke Strömungen in einer schmalen Fahrrinne, unübersichtliche (kurven-, flachstellenreiche) Zufahrten, dichter Verkehr mit Fähr- oder Frachtschiffen erhöhen die Gefahren für Sportboote. Das Gleiche gilt für enge Hafeneinfahrten, die starkem Wind ausgesetzt sein können.</li> <li>▪ Der Hafen selbst soll aufgrund seiner Lage oder der Schutzbauwerke (Molen) ausreichenden Schutz vor Wind, Wellengang und Schwell von Berufsschiffen bieten</li> </ul>
Attraktivität des Segelreviers	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Häfen, von denen aus in einer Tagesetappe (d.h. innerhalb eines 15-20-sm-Radius) eine Vielzahl anderer Häfen unterschiedlichen Typs erreicht werden kann (voll ausgestattete Marinas mit guten Serviceangeboten, Berufshäfen in attraktiven Stadtzentren, naturnahe Liegeplätze), sind als Basis für Dauerlieger ebenso geeignet wie als Zielpunkt von Gastliegern.</li> </ul>

**Tabelle 67: Raumordnerische Kriterien für die Beurteilung von Hafenanlagen**

<b>Raumordnerische Kriterien</b>	
<b>1. Netzbezogene Anforderung</b>	
Lage des Hafens im regionalen und überregionalen Hafennetz, Schließung von Netzlücken und Vergrößerung der Hafennetzvielfalt	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Grundsätzlich hat der Ausbau eines bestehenden Hafens Vorrang vor dem Bau neuer Anlagen. Ausgenommen sind Neuprojekte, die zu einer Verdichtung des Hafennetzes dort führen, wo bedeutsame Netzlücken bestehen (Hafenabstände von 20 sm und mehr; geringe Vielfalt der Zielmöglichkeiten von einem Ausgangshafen).</li> <li>▪ Wasserwanderer bzw. Fahrtsegler bevorzugen ein engmaschiges revierinternes sowie -übergreifendes Hafennetz sowohl aus Gründen der Sicherheit (bei plötzlicher Wetterverschlechterung) als auch des Komforts (keine überlangen Törns vor allem für Familiencrews). Dies gilt insbesondere für die Außenküste, da hier unvorhergesehene Wetterumschwünge besonders riskant werden können.</li> <li>▪ Die Schließung von Netzlücken und die sich dadurch vergrößernde Sicherheit und Vielfalt ist folglich das überragende Kriterium für den Bau eines neuen Hafens.</li> </ul>
<b>2. Standortbezogene Merkmale</b>	
Landseitige Erreichbarkeit <ul style="list-style-type: none"> <li>• für die Bevölkerung der größeren Küstenstädte in MV</li> <li>• aus Ballungszentren im Hinterland (Berlin, Hamburg)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eine problemlose überregionale landseitige Erreichbarkeit ist ein bedeutender Standortfaktor eines Hafens für die Nutzergruppe der Dauerlieger, insbesondere dann, wenn diese überregional (aus Städten und Agglomerationen im Binnenland) anreisen. Die wichtigste Rolle spielt in diesem Zuge die Straßenanbindung, da Bahn oder Flugzeug durch diese Nutzergruppe kaum genutzt werden (viel Gepäck, Anreise in der Gruppe, häufige Wochenendbesuche, bei denen geringe Fahrtkosten und kurze Fahrzeiten eine wesentliche Rolle spielen). Nur bei guter überregionaler Erreichbarkeit gelingt es, in wesentlichem Umfang neue Dauerlieger aus den Städten (insb. Großräume Hamburg und Berlin) zu gewinnen, was ein maßgebliches Ziel der Tourismusförderung ist).</li> </ul>
Touristische Attraktivität des Hafenstandorts	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die touristische Attraktivität des Standortes ist vor allem für Gastlieger ein wichtiges Kriterium bei der Hafenwahl. Durch Häfen in einem touristisch attraktiven Umfeld erhöhen sich die Attraktivität des Segelreviers insgesamt und damit auch die Auslastungschance des Hafens. Vor allem aber führt ein attraktives Umfeld zu einer erhöhten Kaufkraftbindung und damit zu zusätzlichen lokalen Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekten.</li> <li>▪ Sportboothäfen sind Anziehungspunkte für nicht segelnde Touristen, die das maritime Flair als attraktiv empfinden. Ein attraktiver Hafen an einem land-touristischen Standort führt zu positiven wirtschaftlichen Folgeeffekten. Je attraktiver ein Standort bereits allgemein-touristisch ist, desto größer sind die zu erwartenden positiven Effekte durch den Hafen.</li> </ul>

**Tabelle 68: Naturschutzfachliche Kriterien für die Beurteilung von Hafenanlagen**

<b>Naturschutzfachliche Kriterien</b>	
Verträglichkeit mit dem Naturschutz und anderen Nutzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Naturschutzverträglichkeit eines Standortes kann einen großen Einfluss auf die Planung, den Bau sowie den Betrieb eines Hafens nehmen. Die verschiedenen Arten von Schutzgebieten bedingen dabei unterschiedlich starke Schutzansprüche. Daher ist eine frühe und genaue Prüfung der Naturschutzkompatibilität eines Hafens inzwischen von großer Notwendigkeit geworden.</li> <li>▪ Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass ein Investor / Betreiber im Rahmen der Standortwahl für einen neu- oder auszubauenden Hafen die naturschutzfachlichen Fragestellungen anderen aufgeführten Kriterien nachordnet. Denn trotz des großen (v.a. finanziellen) Einflusses von naturschutzfachlichen Aspekten auf den Planungsprozess sowie in Ausnahmefällen auch den Betrieb des Hafens (Befahrensbeschränkungen) sucht sich kein Investor einen Standort ausschließlich bzw. besonders aus Gründen der Umweltverträglichkeit.</li> </ul>

**Tabelle 69:      Ökonomische Kriterien für die Beurteilung von Hafenanlagen**

<b>Ökonomische Kriterien</b>	
Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Hafenbetrieb: Anzahl der Liegeplätze, Ver- und Entsorgungseinrichtungen, technische und andere Dienstleistungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Generell ist ein Hafen mit weniger als 300 (ausgelasteten!) Liegeplätzen, von denen mindestens die Hälfte an Dauerlieger vermietet ist, wirtschaftlich schwer zu betreiben.</li> <li>▪ Häfen mit weniger Liegeplätzen können u.U. die wirtschaftliche Tragfähigkeit erreichen, wenn im Verbund weitere Dienstleistungen wie überdachte Winterlagermöglichkeiten, Reparatur und Bootspflegeservice oder andere nicht ausschließlich maritime Angebote wie Übernachtungsmöglichkeiten in Form von Ferienhäusern, Hotels, etc. sowie gastronomischen Einrichtungen angeboten werden.</li> <li>▪ Reine Gastliegerhäfen (Wasserwanderrastplätze) können aufgrund der geringen Gesamtauslastung in der Regel nicht wirtschaftlich betrieben werden. Sie können auch dann regionalwirtschaftlich sinnvoll sein, wenn sie aufgrund ihrer herausragend attraktiven Lage zu besonders hohem Aufkommen und hohen Ausgaben der Bootstouristen führen. Sie können auch dann regionalwirtschaftlich gerechtfertigt sein, wenn sie eine wesentliche Lückenschließung erlauben und so die Gesamtattraktivität eines Reviers wesentlich verbessern.</li> </ul>
Voraussetzungen für einen Investor	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Investitionen in einen Hafen lassen sich in der Regel nicht aus dem reinen Hafenbetrieb refinanzieren.</li> <li>▪ Ein Hafeninvestor benötigt weitere Einnahmemöglichkeiten. In der Regel sind dies Einnahmen durch die Errichtung von Hotels oder Eigentumswohnungen im Hafenumfeld, für die sich durch die Attraktivität des Standorts am Hafen ein höherer Miet- bzw. Kaufpreis erzielen lässt.</li> </ul>

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung



### 7.1.2 Wirkräume der Sportboote im Küstenbereich der Reviere II - VI

Zur besseren räumlichen Einordnung ist es sinnvoll, Standorte zu sogenannten Wirkräumen zusammenzufassen und die Auswirkungen des Wassersports und von Maßnahmen zur Stärkung des Wassersports auf einen Wirkraum darzustellen. Es werden lediglich die für die Untersuchung relevanten Wirkräume thematisiert, wenn gleich noch andere existieren.

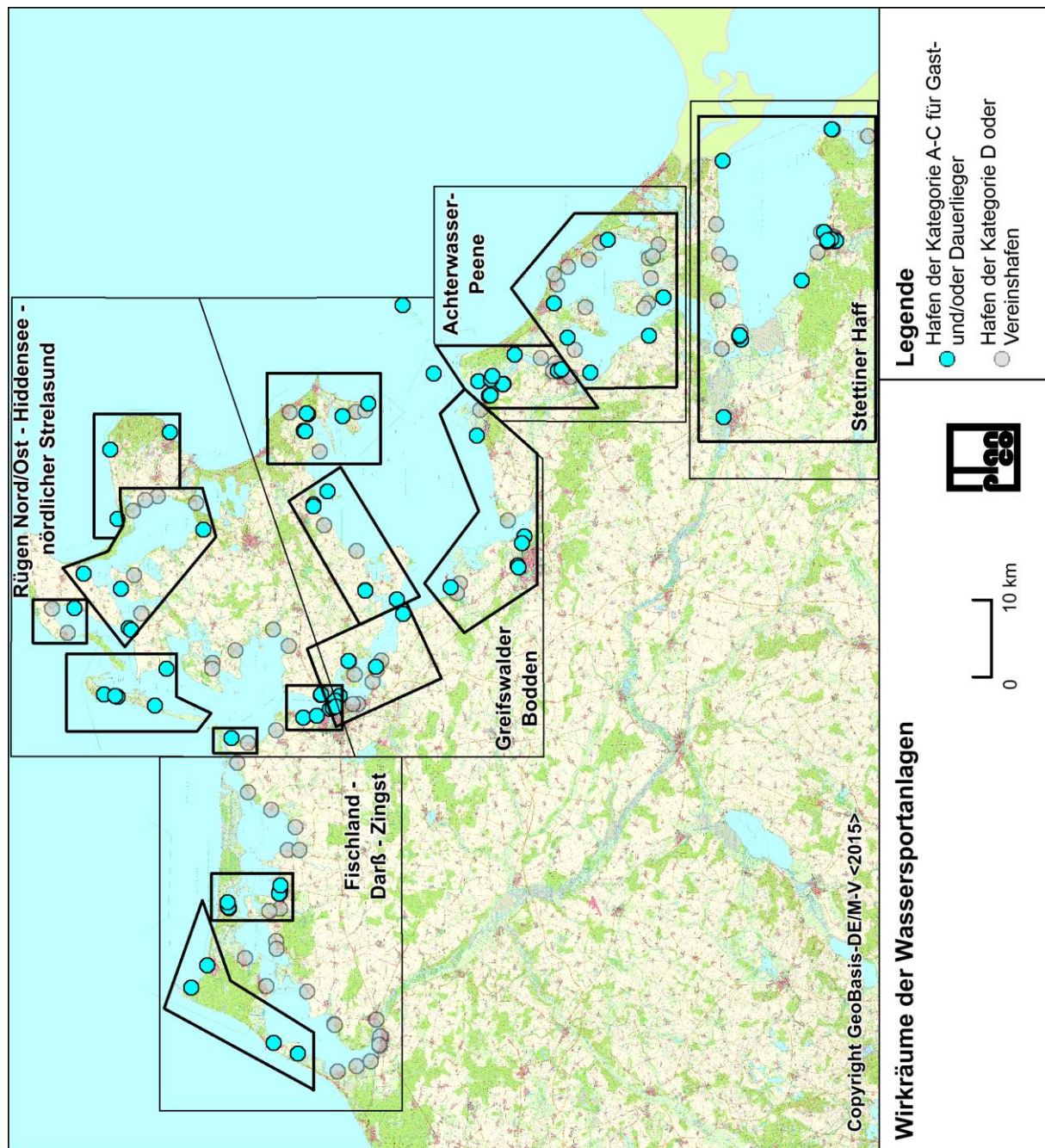
Wirkräume sind Gruppen von beieinander liegenden Häfen, die aus Sicht der Wassersportler in einem (Teil)Revier zusammenhängend gesehen werden. Der Wassersportler im Allgemeinen entscheidet sich nicht immer für einen konkreten Hafen, sondern häufig für einen Wirkraum, in dem er sich dann kurzfristig einen Hafen sucht. Ferner haben revier- bzw. wirkrauminterne Verkehre Auswirkungen auf die gesamte Region. Maßnahmen an einem Hafen in einem Wirkraum haben damit Auswirkungen auf die anderen Standorte im Wirkraum und den Wirkraum als solches. Damit entstehen auch Summationswirkungen.

Ein Wirkraum im Revier II ist der Raum rund um den Darßer Ort. Weitere Wirkräume zur Einteilung des Binnenlandes sind nicht notwendig, da dieser Bereich keine relevante Region für Küstensegler darstellt. Daher ist der Darßer Ort der einzige im Revier II. Der Wirkraum Darßer Ort erstreckt sich von der Außenküste bei Wustrow bis Zingst, auch wenn derzeit keine Häfen existieren, die von Seglern angelaufen werden können. Die Abgrenzung ist aufgrund möglicher zukünftiger Planungen gewählt worden. Der Wirkungsraum ist als besonders diffizil zu betrachten, da der Darßer Ort der einzige Hafen an der Außenküste des Revieres II ist.

Momentan agiert er noch als Nothafen, in dem Segler Halt machen können, die aus dem Raum Schleswig-Holstein oder Revier I (Wismar-Warnemünde-Rostock) kommen, um Richtung Rügen zu segeln. Die momentane Situation stellt für Segler keine akzeptable Lösung dar. Die Attraktivität kann nur gesteigert werden, indem im Idealfall zwei Ersatzhäfen geschaffen werden, um einen sinnvollen Lückenschluss zu ermöglichen. Mögliche Standorte wären zum einen Wustrow und zum anderen Zingst oder Prerow. Erster Anlaufhafen wäre Wustrow und dann Zingst, von wo aus es problemlos möglich wäre, Barhöft oder aber auch Hiddensee anzusteuern.

Bislang beträgt die Distanz zwischen dem Hafen Hohe Düne und dem Darßer Ort 28 sm. Durch den Etappenhafen in Wustrow und Zingst würde sich die Entfernung erheblich verringern zwischen den jeweiligen Häfen. Hohe Düne – Wustrow wären 13 sm und Wustrow – Zingst zwischen etwa 15sm. Dadurch wäre es auch Seglern möglich das Revier II anzusteuern, die noch etwas unerfahren sind oder nur kürzere Strecken zurücklegen möchten. Der gesamte Wirkraum ist auf der Abbildung 20 zur besseren Einordnung eingezeichnet.

Abbildung 20: Wirkräume der Reviere II - VI



Das Revier III ist ein attraktives und abwechslungsreiches Segelgebiet. Bei näherer Betrachtung konnte das Gebiet in verschiedene Wirkräume eingeteilt werden. Ein Raum mit besonderer Relevanz ist der nördliche Strelasund um Stralsund mit den beiden Großprojekten Parow und Schwedenschanze. Diese haben bei Realisierung Auswirkungen auf die gesamte Region. Neben dem Schaffen neuer Wohnanlagen, sollen Ferienwohnungen und ein Hafen mit zusätzlichen Liegeplatzkapazitäten entstehen.

Der Raum erfreut sich bei Seglern großer Beliebtheit und könnte zu einer Verringerung der Engpässe bei Liegeplätzen im Raum Stralsund beitragen. Wichtig bei der Planung solcher Projekte ist allerdings, dass sie miteinander harmonieren und nicht zu einer Kannibalisierung im Wirkraum führen. Da die beiden Projekte aber primär auf den Bau von Ferienwohnungen und zusätzlichem Wohnraum abzielen, ist fraglich, ob es zu einem Zielkonflikt zwischen den Standorten kommt. Das größere Problem derzeit ist das Finden eines geeigneten Investors wie bei Parow bzw. im Falle der Schwedenschance ausreichend Interessenten für die zum Verkauf stehenden Wohnungen. Beide Projekte haben das Raumordnungsverfahren ordnungsgemäß durchlaufen. Für die Schwedenschance hofft der Investor auf einen zügigen Baubeginn, wohingegen die Planungen in Parow aufgrund der bereits angesprochenen finanziellen Schwierigkeiten derzeit ruhen. Aus Sicht des Gutachters erscheint die Umsetzung der Schwedenschance daher realistischer. Der Hafen würde sich sowohl als Basis- als auch Etappenhafen eignen.

Ein anderer Wirkraum besteht bei Hiddensee/Schaprode. Hierbei sollten der Hafen Vitte Lange Ort und die Planungen bei Dranske im Zusammenhang betrachtet werden. In der Region herrscht in den Sommermonaten ein überproportionaler Bedarf an Liegeplätzen. Speziell auf Hiddensee liegt eine Auslastung von über 100% vor. Daher sollten die Kapazitäten in Vitte auf lange Sicht erhöht werden, damit es zu einer Entlastung kommt. Allerdings stehen einer Erweiterung naturschutzrechtliche Auflagen entgegen. Ebenfalls zu einer Entlastung könnte aus Ansicht des Gutachters der Bau eines neuen Hafens an der Außenküste bei Dranske am Buger Hals beitragen. Die Konflikte bezüglich der Flora und Fauna wie auf der Insel Hiddensee sind weniger problematisch. Dranske könnte zudem zu einer Verkürzung der Distanz zum Hafen Glowe führen.

Der dritte wichtige Raum auf der Insel Rügen liegt im östlichen Teil Rügens. Darin eingeschlossen sind die Häfen Glowe, Lohme, Sassnitz. Große Planungen sind für die nächsten Jahre nicht vorgesehen. Allerdings wird derzeit geprüft, ob ein Hafen bei Prora zu einer sinnvollen Netzlückenschließung beitragen kann, um das Revier für Segler noch attraktiver zu gestalten. Die Distanz zwischen Sassnitz und Thiessow würde verringert werden und die touristische Attraktivität von Binz und Umgebung würde weiter erhöht. Es ist allerdings noch nicht bekannt, ob eine Lösung bei Prora auch aus naturschutzrechtlicher Sicht umsetzbar ist.

Das Revier IV ist ein Segelrevier mit einer hohen Attraktivität. Das liegt primär an seiner multifunktionalen Nutzungsmöglichkeit für alle Zielgruppen des Segelsports und für diverse Sportbootstypen. Insgesamt kann das Revier in 4 Wirkräume eingeteilt werden. Ein Wirkraum mit einer relativ hohen Dichte an Etappen- und netzergänzenden Häfen ist der Raum um Thiessow, zu dem auch Häfen wie Baabe, Seedorf, Sellin und Gager zählen. Im Zuge der Erweiterung des Hafens Sellin, bleibt abzuwarten, ob und wenn ja zu welchen Verschiebungen es gegebenenfalls kommen wird.

Da es sich um einen Wasserwanderrastplatz im Boddenbereich handelt, werden Häfen wie Gager und Thiessow allerdings mit nur geringen Abwanderungen rechnen müssen. Beim weitaus kleineren Wasserwanderrastplatz Baabe hingegen, ist eine Verschiebung wesentlich wahrscheinlicher. Allerdings kann es auch zu einer Steigerung der Attraktivität führen, da Sellin fast ausschließlich über Vereinsliegeplätze verfügt.

Der Wirkraum, zu dem auch die Marina Lauterbach zählt, verfügt über weitaus weniger Häfen. Neben der Marina Lauterbach gibt es lediglich den Wasserwanderrastplatz Glewitz, der 2015 fertiggestellt wurde und den Hafen bei Puddemin. Aufgrund der großen Distanz zwischen Lauterbach und Glewitz kann dieser Wirkraum als Schwachstelle des Reviers bezeichnet werden. Ein Lückenschluss durch den Bau eines Wasserwanderrastplatzes in der Region Dumsewitz würde sich mit hoher Wahrscheinlichkeit positiv auf den gesamten Wirkraum auswirken.

Als ein nicht ganz so entscheidender Wirkraum kann der Bereich bezeichnet werden, in dem sich die Marina Neuhof, Stahlbrode und der Naturhafen Gustow befinden. Das hat folgenden Grund: Die Marina Neuhof verfügt zwar über eine erstklassige Ausstattung und ist ähnlich wie Gustow und Lauterbach auf den ersten Blick eine Vorzeige-Marina, jedoch verfügt der Hafen über eine so geringe Gastliegerzahl, dass ein spontanes Ansteuern nicht immer möglich ist. Somit bleibt als einziger Etappenhafen der Hafen bei Gustow. Gustow liegt etwas isoliert. D.h. es ist zwar ein sehr schöner Hafen, allerdings gibt es nur ein geringes touristisches Angebot. Der „Naturhafenstatus“ verleiht ihm eine Einzigartigkeit und führt zu einer großen Beliebtheit des Hafens. Er ist eine Bereicherung für das Revier.

Der letzte und zugleich strategisch sehr wichtige Raum liegt bei Greifswald. Er ist das sogenannte Bindeglied zwischen den Revieren IV und V. Ähnlich wie Stralsund bietet Greifswald ein großes Angebot an touristischen Angeboten, so dass sich der Standort großer Beliebtheit erfreut. Allerdings hat die Region lange Zeit ähnlich wie zwischen Lauterbach und Glewitz, einen erheblichen Nachteil gehabt. Erst mit dem Bau der Marina Lubmin im Jahr 2007 konnte dieser beseitigt werden. Auch wenn der Hafen als Basishafen gilt und nur wenig feste Gastliegeplätze zur Verfügung stehen, ist der Standort als eine Bereicherung der Region einzustufen.

Im Revier V konnten zwei Wirkräume identifiziert werden. Die Einteilung erfolgte aufgrund der geografischen Lage. Zum einen wurde der außenküstennahe Wirkraum zwischen Kröslin und Wolgast identifiziert und zum anderen der gesamte Boddenbereich, der neben der landschaftlichen Attraktivität über eine hohe Netzdichte verfügt. Neben der Tatsache, dass ein Neubau im Boddenbereich aus naturschutzrechtlichen Gründen nur schwer durchsetzbar ist, konnte nach Einschätzung des Gutachters auch aus sportboottouristischer Sicht kein weiterer sinnvoller Standort im Boddenbereich identifiziert werden. Eine Verbesserung des Ausstattungsgrades sollte Vorrang haben.

Ähnlich sieht es beim zweiten Wirkraum im küstennahen Bereich aus. Auch hier sind ausreichend Standorte vorhanden. Ein sehr großer Nachteil des gesamten Reviers ist allerdings, dass kein einziger Hafen an der Außenküste existiert. In Hinblick auf mögliche Bootsströme aus den Nachbarrevieren erscheint dieser Lückenschluss allerdings als zwingend notwendig. Bislang gibt es nur die Möglichkeit direkt von Peenemünde bis nach Swinemünde zu segeln oder den deutlich längeren Weg über das Stettiner Haff zu wählen. Beide Varianten sind nur wenig attraktiv für Küstensegler.

Das Revier VI ist ein reines Boddenrevier und verfügt über verhältnismäßig wenig Standorte, die von tiefen Bootstypen angelaufen werden können. Etwa die Hälfte aller Standorte sind Vereinshäfen für flache Bootstypen. Es handelt sich beim Revier VI um ein verhältnismäßig kleines Revier. Eine Veränderung, wie z.B. der Bau eines neuen Hafens oder eine Liegeplatzerweiterung, hat Einfluss auf alle relevanten Häfen. Eine Aufteilung in mehrere Wirkräume erscheint daher nicht sinnvoll. Wie bereits erwähnt, handelt es sich um ein reines Boddenrevier. Es gibt daher keine Etappenhäfen für Küstensegler.

### **7.1.3 Standortempfehlungen aus netzbezogener Sicht**

Die Schließung der Netzlücken hat für die Verbesserung des Hafennetzes entlang der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns, wie bereits 2004, die höchste Priorität. Für ein sicheres und touristisch attraktives Hafennetz sollten die Entfernungen zwischen den Häfen an der Außenküste eine normale Tageswegstrecke von 15 sm bis 20 sm nicht überschreiten. Ein engmaschiges Hafennetz gewährleistet auch heute noch nicht nur Sicherheit, sondern schafft mehr Anreize infolge einer größeren Hafenvielfalt. Je dichter die Hafengefolge ist, desto vielfältiger ist das Revier. Die Netzlücken sind in den Revieren II-VI größten Teils geschlossen.

Bevor die vorliegenden Planungen näher betrachtet werden, wird unabhängig davon geprüft, an welchen Standorten bzw. Küstenabschnitten das Hafennetz verdichtet werden sollte.

In der nachfolgenden Tabelle 70 sind die Küstenabschnitte aufgeführt, in denen das Hafennetz noch zu grobmaschig ist. Daneben wird unabhängig von aktuellen Planungen oder der Realisierbarkeit aus netzbezogener Sicht dargestellt, wo ein Lückenschluss empfehlenswert wäre.

Auch wenn es sich dabei um eine netzbezogene Analyse handelt, wurde darauf geachtet, dass die dargestellten Standorte gemäß den Planungsleitsätzen nach Möglichkeit ortseingebunden sind und eine gute Mischung aus günstiger Netzlage, guter land- und seeseitiger Erreichbarkeit sowie hoher landseitiger touristischer Attraktivität erreicht wird. Darüber hinaus wurde darauf geachtet, nur Standorte zu empfehlen, die aus naturschutzfachlicher Sicht als geeignet erscheinen. Dies schließt nicht aus, dass eine detaillierte Prüfung auf natur- und oder küstenschutzfachliche Beschränkungen der Genehmigungsfähigkeit stoßen kann.

Die netzbezogene Darstellung ist die Grundlage der Bewertung von Planungen im Hinblick auf ihre Eignung als Lückenschluss. Sofern in einem Revier keine Planung den netzbezogenen Anforderungen genügt, werden ergänzende Empfehlungen ausgesprochen.

Mit den vorgeschlagenen Standorten wären fast alle heute noch bestehenden Lücken im Hafennetz an der Küste auf unter 20 sm reduziert. Die nautische Sicherheit sowie Attraktivität des gesamten Segelreviers wären deutlich verbessert.

Da sich ein Hafennetz nicht nur durch seine Dichte, sondern auch durch seine Vielfalt auszeichnet, wären an einigen Stellen im Netz auch zusätzliche Häfen sinnvoll (insbesondere wo die seeseitige Entfernung zum nächsten Hafen noch 10 sm überschreitet). Solche Ergänzungshäfen sollen sich gut ins Hafennetz einfügen und attraktive Revierabschnitte besser erschließen. In erster Linie betrifft dies Standorte, die herausragende Qualitäten aufweisen (hohe landseitige touristische Attraktivität oder sehr gute landseitige Erreichbarkeit), ohne naturschutzfachlichen Ansprüchen grundsätzlich zuwiderzulaufen. Insbesondere zu nennen sind in diesem Zusammenhang Standorte auf Rügen (Binz, Dumsewitz), dem Darß (Prerow) und an der Außenküste Usedom (Heringsdorf und Zinnowitz).

**Tabelle 70: Regionen für Etappenhäfen zur Netzlückenschließung**

Netzlücken heute	Seemeilen heute	Anzustrebende Zahl zusätzlicher Häfen für Lückenschluss
(Rostock) Darßer Ort - Barhöft*	ca. 26 sm	1(-2)
Sassnitz - Thiessow	ca. 22 sm	1
Lauterbach - Glewitz	ca. 12 sm	1
Kröslin - Swinemünde	ca. 33 sm	2

Quelle: PLANCO eigene Zusammenstellung; Peters (Entfernungstabellen für die Ostsee; 2001)

\*Erhalt des Nothafens hat Priorität - kann nur gleichwertig durch zwei Etappenhäfen in Wustrow und Zingst oder einem Ersatzhafen in unmittelbarer Nähe des bestehenden Standortes ersetzt werden (siehe Kapitel 7.2)

Alle in den folgenden Abschnitten vorgenommenen Bewertungen und Empfehlungen aktueller Planungen berücksichtigen die oben beschriebenen Prioritäten, ohne aber auf diese beschränkt zu sein.

#### 7.1.4 Empfohlene Planungen und Standorte im Überblick

##### Schließung von Netzlücken an der Außenküste – Priorität 1

An mehreren Stellen im Rahmen dieses Konzeptes ist bereits darauf hingewiesen worden, dass eine nachhaltige quantitative sowie qualitative Aufwertung des Sportboottourismus in den Revieren II-VI des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern nur durch die Verbesserung der Erreichbarkeit, Sicherheit und Vielfalt des Hafennetzes gewährleistet werden kann. Die Bedarfsanalyse geht davon aus, dass in den nächsten Jahren (bis 2030) knapp 1.560 zusätzliche Liegeplätze sowohl von Dauer- als auch Gastliegern nachgefragt werden.

Im Rahmen der Planungsleitsätze wurde dementsprechend berücksichtigt, dass der Neubau von Häfen an Standorten, die sich aufgrund ihrer netzbezogenen Voraussetzung besonders eignen, bedeutende Lückenschlüsse zu bewirken, grundsätzlich eine höhere Priorität hat als alle weiteren Planungen an Sportboothäfen. Bedeutende Lückenschlüsse werden, wie erläutert, durch Häfen erreicht, die aufgrund ihrer isolierten Lage an bisher ungesicherten Küstenabschnitten (Entfernung zwischen zwei Häfen >15 sm) die Sicherheit und Erreichbarkeit im Revier deutlich erhöhen und somit zusätzlich zur Vielfalt und nachhaltigen Attraktivitätssteigerung des gesamten Hafennetzes beitragen.

Folgende Standorte sind nach Bewertung aller aktueller Planungen sowie Prüfung weiterer von Planungen derzeit nicht betroffener Standorte bzw. Revierabschnitte besonders geeignet zu einer nachhaltigen Verbesserung des Hafennetzes und einer deutlichen Verringerung der Distanzen, die zwischen den einzelnen Häfen im Außenküstenbereich zurückgelegt werden müssen, beizutragen.

**Tabelle 71: Empfohlene Häfen / Standorte für eine Netzlückenschließung**

Revier	Empfohlene Lückenschließungen	Zusätzliche Liegeplätze
Fischland-Darß-Zingst	Außenhafen Wustrow*	150
	Außenhafen Zingst*	150
	Ersatz des Nothafens Darßer Ort**	200
Nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund	Dranske Außenhafen*	120
	Binz/Prora	250
Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund	Dumsewitz*	25
Achterwasser-Peenestrom	Außenhafen Zinnowitz*	150
	Heringsdorf Yachthafen und Gastliegerhafen	200

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

\* keine aktuellen Planungen – Vorschläge des Gutachters

\*\* Erhalt bzw. Ersatz des Nothafens Darßer Ort hat hohe Priorität

Durch den Hafenbau an den aufgeführten Standorten würde sich die Netzdichte im gesamten Küstenbereich deutlich vergrößern. Gleichzeitig würden sich Vielfalt und Attraktivität des Hafennetzes nachhaltig verbessern. Haupteffekt wäre eine sowohl qualitative als auch quantitative Aufwertung des Sportboottourismus im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern. So würde sich beispielsweise bei einer Sicherung des Standortes Darßer Ort die Möglichkeit ergeben, dass vermehrt Küstensegler aus Schleswig-Holstein oder dem Revier I (Wismar-Rostock-Warnemünde) über Fischland-Darß-Zingst ihre Routen planen (z.B. Richtung Rügen). Bei einem Bau der beiden Häfen an der Außenküste der Insel Usedom (Revier Achterwasser-Peenestrom) ergäbe sich eine Verbindung deutscher Segelreviere mit denen Polens.

## Kapazitätserweiterung an Etappen- und Basishäfen (Typ A / B) – Priorität 2

Im Anschluss bzw. parallel zu den Netzlückenschließungen ist es sinnvoll, die Liegeplatzkapazität im gesamten Segelrevier an die steigenden Besucherzahlen anzupassen. Eine solche Kapazitätsverbesserung erhöht zudem die Vielfalt des Segelreviers für verschiedenste Nutzergruppen, was ebenfalls attraktivitätssteigernd wirkt. Gemäß den Planungsleitlinien im Rahmen dieses Konzeptes sind hierfür prioritär solche Standorte zu berücksichtigen, die neben ihrer Etappenfunktion für Bootsgäste vor allem auch für überregionale Dauerlieger neue Liegeplatzkapazitäten bieten. Wichtig ist, dass sie aufgrund ihrer standortbezogenen Voraussetzungen in der Lage sind, für Mecklenburg-Vorpommern neue Bootstouristen anzuziehen.

Dauerlieger sind eine Grundvoraussetzung für den wirtschaftlichen Hafenbetrieb. Gerade vor dem Hintergrund der verbesserten landseitigen Erreichbarkeit besteht in diesem Segment in fast allen Revieren noch großer Nachholbedarf. Eine gute infrastrukturelle Anbindung wurde mit der Rügenbrücke und der B96n geschaffen. Nun liegt es an den Häfen, die Attraktivität für Dauerlieger signifikant zu erhöhen.

Die Bewertungen der einzelnen Planungen haben letztlich ergeben, dass folgende Standorte für eine Kapazitätserweiterung an Dauer- und Gastliegeplätzen besonders geeignet sind.

**Tabelle 72: Erweiterungen / Neubau von Etappen- und Basishäfen ohne seeseitigen Lückenschluss**

Revier	Empfohlener Hafenaus- bzw. -neubau	Neubau	Erweiterung	Zusätzliche Liegeplätze
<b>Nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund</b>	Vitte Lange Ort		x	100
	Lohme WWRP*		x	20
	Glowe Königshörn WWRP*		x	100
	Stralsund City Marina		x	50
	Dranske Innenhafen	x		95
	Barhöft WWRP*		x	50
	Stralsund Schwedenschanze**	x		200
Maritimer Ferienpark Parow**	x		420	
<b>Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund</b>	Gager		x	20
	Greifswald Ladebow	x		150
	Gustow Naturhafen		x	30
	Lubmin		x	20
	Marina Neuhof		x	30
	Thiessow	x		70

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

\* WWRP - Wasserwanderrastplatz

\*\* Die Empfehlung hängt von der Vermarktung der Liegeplätze an Wohnungseigentümer/Mieter ab.

## Kapazitätserweiterung an netzergänzenden Häfen für tiefgängige Bootstypen (Typ C)

Für die Attraktivität des Gesamtreviers sind auch netzergänzende Häfen wichtig. Sie erhöhen nicht nur die Hafenvielfalt der Reviere sondern bieten zusätzliche Alternativen im Entscheidungsspielraum für Gastsegler auf ihrem Törn durchs Revier. Außerdem erhöhen sie die benötigte Kapazität.

Darüber hinaus eignen sich netzergänzende Häfen im Einzelfall besonders für einheimische Sportbootbesitzer als Basishäfen.



Trotz der geringeren Priorität gegenüber den oben genannten Vorhaben können folgende Vorhaben als sinnvolle Alternativen zur Verbesserung der Hafenvielfalt in den Küstenrevieren des Bundeslandes hervorgehoben werden.

**Tabelle 73: Empfehlungen für Erweiterungen / Neubau von netzergänzenden Häfen für tiefere Bootstypen**

Revier	Empfohlener Hafenaus- bzw. -neubau	Neubau	Erweiterung	Zusätzliche Liegeplätze
Fischland-Darß-Zingst	Barth Wirtschaftshafen		x	35
	Dabitz		x	40
Nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund	Wittower Fähre Nord		x	5
	Wittower Fähre Süd		x	5
Achterwasser - Peenestrom	Krummin		x	60
	Rankwitz WWRP*		x	20
	Stagnieß WWRP*		x	25
	Zinnowitz WWRP*		x	45
	Zempin		x	25
Stettiner Haff	Karnin		x	0**
	Mönkebude		x	45
	Ueckermünde Stadthafen		x	90

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

\* WWRP - Wasserwanderrastplatz

\*\* Bei der Erweiterung von Karnin werden keine zusätzlichen Liegeplätze geschaffen. Das Hafenbecken wird saniert und um eine Mole erweitert.

## Kapazitätsentwicklung

Die folgenden Tabellen geben eine Übersicht über die empfohlene Entwicklung der Liegeplatzkapazitäten in den einzelnen Revieren.

**Tabelle 74: Planungskonzeption in den Revieren Mecklenburg-Vorpommerns**

Reviere	Liegeplätze Bestand	Zusätzliche Liegeplätze nach vorliegenden Planungen	Summe	Standortkonzept		
				Empfohlene Kapazität	Prognose Bedarf 2030	Defizit / Überschuss 2030***
Fischland-Darß-Zingst *	2.300	195	2.495	2.545	2.446	39
Nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund	3.338	1.055	4.343	4.703**	3.741	962
Greifswalder Bodden – Südlicher Strelasund	3.592	300	3.892	3.937	4.169	-232
Achterwasser- Peenestrom	2.470	310	2.780	2.995	2.718	277
Stettiner Haff	1.558	0	1.558	1.723	1.808	-85
<b>GESAMT</b>	<b>13.258</b>	<b>1.860</b>	<b>15.068</b>	<b>15.903</b>	<b>14.882</b>	<b>961</b>

Quelle: PLANCO eigene Berechnungen

\* Revier Fischland-Darß-Zingst: dargestellt ist die Variante bei Erhalt des Nothafens Darßer Ort: Im Falle des Baus von 2 Ersatzetappenhäfen und der gleichzeitigen Aufgabe des Standortes würden sich die Kapazitäten im Revier erhöhen.

\*\* Unter Einbeziehung der Standorte Schwedenschanze und Parow, die nur in Verbindung mit einer Nutzung der Liegeplätze durch die Käufer/Mieter der Wohnungen empfohlen werden können.

\*\*\* Die Gründe für Abweichungen zwischen Prognose sowie empfohlener Kapazität werden in den revierbezogenen Kapiteln (7.2 – 7.6) erläutert.

Die folgende Tabelle 75 zeigt, dass gemäß der Prioritätensetzung für die zukünftige Entwicklung des Hafennetzes im Untersuchungsraum Kapazitätsaufstockungen bei den Hafentypen der Basis- und oder Etappenhäfen empfohlen werden. Wie bereits mehrfach erwähnt wurde, haben Häfen dieser Klassifizierung im revierinternen sowie übergreifenden Kontext die größte Bedeutung.

Deutlich geringere Kapazitätsaufstockungen werden für netzergänzende Häfen empfohlen. In dieser Kategorie sollten Ausbauten darüber hinaus fast ausschließlich nur in Häfen mit für alle Sportboottypen ausreichend Wassertiefen vorgenommen werden.

**Tabelle 75: Planungskonzeption nach Hafentypen**

Hafentyp	Bezeichnung	Liegeplätze Bestand	Empfohlene Liegeplätze
A	Etappenhafen für Küstensegler*	1.702	2.827
B	Basishafen für überregionale Dauerlieger	1.170	1.810
A+B	Etappenhafen und Basishafen	2.116	2.576
C	Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen	3.658	4.043
D	Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen	4.522	4.587
E	Nothafen	90	60
	<b>GESAMT</b>	<b>13.258</b>	<b>15.903</b>

Quelle: PLANCO eigene Berechnungen

\* A Etappenhäfen: dargestellt ist die Variante bei Erhalt des Nothafens Darßer Ort: Im Falle des Baus von 2 Ersatzetappenhäfen und der gleichzeitigen Aufgabe des Standortes würden sich die Kapazitäten in dieser Kategorie noch einmal um 130 Liegeplätze erhöhen und sich dementsprechend auch die Gesamtkapazität verändern.

## 7.2 Revier II: Fischland-Darß-Zingst

### 7.2.1 Übersicht vorhandener Planungen

Im Revier Fischland-Darß-Zingst wurden insgesamt 5 Planungen an Sportboothäfen registriert. Zum einen sollen in Barth im Wirtschaftshafen 70 Gastliegeplätze in Verbindung mit Ferienwohnungen entstehen. Zum anderen ist geplant in Dabitz 40-50 Gastliegeplätze plus etwa 30 Liegeplätze für Vereinslieger zu schaffen. Diese Planung geht einher mit einer Anpassung des Fahrwassers auf 2 m. Der Hafen in Pruchten plant eine Sanierung der Stege.

Neben diesen Erweiterungsplanungen lässt sich für das Revier zudem eine der großen Neuplanungen entlang der gesamten Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns verbuchen. Am ehemaligen Militärstandort Pütnitz am östlichen Ufer des Ribnitzer Sees sollen rund 300 Liegeplätze inkl. Golfplatz und Hotel bzw. (Ferien-)wohnungen geschaffen werden.

Die einzige Planung an der „Außenküste“ ist der „Ersatzhafen“ für den Nothafen Darßer Ort, der in Prerow entstehen soll. Vorgesehen ist, neben einem Liegeplatz für den Seenotretterkreuzer und Plätzen für Fischer rd. 10 Liegeplätze für Wassersportler zu schaffen – im Vergleich zu 100 Plätzen welche der Nothafen vor der bewussten Liegeplatzreduzierung aufwies.

**Tabelle 76: Übersicht zu laufenden Planungen im Revier Fischland-Darß-Zingst (Stand April 2016)**

Standort	Kurze Vorhabensbeschreibung	Neue LP (Plananzeige)*	Hauptnutzerguppe(n)	Bemerkung
<b>Hafentyp A Etappenhafen (Nothafen E)</b>				
<b>Darßer Ort</b>	Ausbaggerung der Zufahrt	0	Gast- (Tages) - lieger	Die Zufahrt des Hafens ist immer wieder versandet – der Zufahrt wird kontinuierlich frei gebaggert, bis ein Ersatzhafen umgesetzt wird - Der Hafen ist derzeit geöffnet, allerdings gibt es nur noch 30 Liegeplätze statt 100.
<b>Hafentyp C Netzer ergänzender Hafen für tiefere Bootstypen</b>				
<b>Barth Wirtschaftshafen</b>	Erweiterung des Hafenstandortes	70	Gastlieger	Kein genauer Zeitraum bekannt. Planung sieht zu den 70 Liegeplätzen noch 200 Ferienwohnungen an Land vor.
<b>Vereinshafen Dabitz</b>	Bau eines Wasserwanderrastplatzes und Caravanplatz	70	Gastlieger + Vereinslieger	In Dabitz sollen insgesamt 40 Gastliegeplätze und etwa 30 Liegeplätze für den Verein neu entstehen. Es wird auf 2m Tiefgang gebaggert.
<b>Prerow (Ersatzhafen Nothafen Darßer Ort)</b>	Bau eines neuen Hafens als Ersatz	13	Gastlieger + Seenotretter + Fischer	Angestrebte Realisierung noch unklar. Bislang wurde entschieden, dass Prerow vor Zingst aus Kostengründen den Zuschlag erhält.
<b>Weitere Planungen</b>				
<b>Pütnitz</b>	Großdimensionierte Umstrukturierung der alten Konversionsfläche nördlich von Damgarten	120	Dauerlieger, insb. Eigentümer/Nutzer der Wohnungen/des Hotels + Gastlieger	ROV mit UVS für 120 LP beantragt und durchgeführt. ROV abgeschlossen. Gründung eines Zweckverbandes.

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler B = Basishafen für überregionale Dauerlieger, C = Netzer ergänzender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzer ergänzender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

\* An bestehenden Hafenstandorten ergibt die Summe aus neuen Liegeplätzen (laut Plananzeige) und gegenwärtiger Kapazität nicht in jedem Fall die geplante Kapazität, da vorhandene Liegeplätze durch neu geschaffene häufig auch wegfallen.

### 7.2.2 Etappenhäfen (Darßer Ort)

Wie bereits erläutert, ist der Nothafen Darßer Ort aus netzbezogener Sicht trotz seines eingeschränkten Status ein zentraler Etappenhafen im Hafennetz Mecklenburg-Vorpommerns. Die Entfernung zwischen den beiden nächsten Häfen in Warnemünde und Barhöft beträgt ca. 55 sm. Diese Strecke ist für den touristischen Segelsport insbesondere aus Gründen der Sicherheit viel zu lang und müsste im Idealfall durch zwei Etappenhäfen geschlossen werden. Der Nothafen Darßer Ort befindet sich fast exakt auf der Hälfte dieser Strecke. Er bietet somit seit Jahren als einziger Haltepunkt den dringend notwendigen Schutz an der Außenküste des Revierabschnittes und gewährleistet zudem die Erreichbarkeit der beiden angrenzenden Reviere untereinander. Ohne einen Etappenhafen in diesem Abschnitt wäre die Anziehungskraft des vorpommerschen Küstenreviers für aus dem Westen kommende Segler entscheidend beeinträchtigt. Eine solche Situation schränkt nicht nur die Attraktivität des Segelreviers Fischland-Darß-Zingst, sondern auch die Mecklenburg-Vorpommerns insgesamt ein. Aus diesem Engpass resultieren zudem nachhaltig ökonomischen Einbußen, da Küstensegler häufig davon abgehalten werden, an der Außenküste entlang zu segeln.

Darüber hinaus dient der Darßer Ort als Basishafen für den DGzRS Kreuzer.

Aufgrund der Versandung der Zufahrt ist der Hafen in den letzten Jahren immer wieder geschlossen worden. Eine Ausbaggerung hat kürzlich stattgefunden. An einer Lösung für einen Ersatzhafen wird weiterhin gearbeitet. Der derzeitige Stand der Planungen sieht vor, dass rd. 10 Liegeplätze am Standort Prerow in einem Inselhafen geschaffen werden. Bei Realisierung dieser Planung ist vorgesehen, den Nothafen zu schließen.

Eine Schließung des Hafens ist aus folgenden Gründen angedacht:

1. Der Hafen liegt in der Kernzone des Nationalparks "Vorpommersche Boddenlandschaft", einem ökologisch sensiblen Gebiet. Der aktuelle Betreiber - der WWF - ist daher von Beginn seiner Betreiberschaft an darum bemüht, den Hafen zu renaturieren.
2. Die wasserseitige Zufahrt zum Hafen muss durch eine ständige Unterhaltungsbaggerung freigehalten werden. Der Bund will sich in Zukunft an den Baggerkosten nicht mehr beteiligen.

Zum zweiten Punkt ist allerdings anzumerken, dass die Baggerkosten deutlich niedriger ausfallen könnten, wenn in anderer Form und mit anderen Zielsetzungen gebaggert würde. Derzeit wird der Sand lediglich aus der Einfahrt gebaggert, und an einer Stelle unweit der Einfahrt wieder abgeladen. Die Folge ist, dass die Einfahrt dadurch nach kürzester Zeit wieder versandet ist. Eine andere Möglichkeit wären Sandfallen.

Eine Aufgabe von Darßer Ort ist jedoch, wie erläutert, aus Gründen der Sicherheit und der Erhaltung der Anziehungskraft der vorpommerschen Küste für Segler nur vertretbar, wenn an seine Stelle mindestens ein gleichwertiger neuer Hafen gesetzt wird. Dies kann durch die derzeit präferierte Lösung nicht erreicht werden, da eine nicht im Ansatz ausreichende Liegeplatzzahl vorgesehen ist, obwohl der Standort Prerow grundsätzlich als gut eingeschätzt werden kann.

Ersatzstandorte für den Nothafen kämen generell an vielen Stellen im Revier außerhalb der Kernzone des Nationalparks infrage. Neben Prerow könnten bspw. noch in Wustrow oder auch Zingst sinnvoll sein. Aus Gründen der Sicherheit sollte jedoch ein Ersatzhafen nicht zu weit vom jetzigen Standort entfernt liegen, da die Etappenteilung sich im Vergleich zum Darßer Ort in jedem Fall verschlechtert.

Auf der Suche nach einem Ersatzstandort sind in der Vergangenheit diverse ökologische, bautechnische, hydrologische und ökonomische Untersuchungen unternommen worden. Bisher sind jedoch alle Vorschläge aus vor allem finanziellen und politischen Gründen gescheitert.

### **7.2.3 Netzergänzende Häfen C**

Konkret beziehen sich die vorliegenden Planungen in Barth auf eine Erweiterung des Wirtschaftshafens. Im Wirtschaftshafen in Barth sollen 70 zusätzliche Liegeplätze für Gastlieger geschaffen werden. In Dabitz soll der Vereinshafen umgebaut werden, sodass nach Fertigstellung 40 Gastliegeplätze und 30 Vereinsliegeplätze zur Verfügung stehen.

#### Netzbezogene Bewertung

Eine netzbezogene Bewertung kann an dieser Stelle entfallen, da sich alle Planungen auf bereits existierende Standorte im Hafennetz beziehen.

#### Standortbezogene Bewertung

Die seeseitige Erreichbarkeit des gesamten Reviers ist, wie bereits erläutert, stark eingeschränkt. Zwischen Barth und Dabitz sind bezüglich der seeseitigen Erreichbarkeit nur geringfügige Unterschiede feststellbar. Sowohl Barth, als auch Dabitz können im Vergleich zu allen anderen Häfen im Revier noch am besten aus Richtung Außenküste angefahren werden kann. Im Vergleich zu anderen Häfen allerdings immer noch verhältnismäßig schwierig.

Hinsichtlich der landseitigen Erreichbarkeit ist zu sagen, dass beide Orte innerhalb des Reviers gut zu erreichen sind. Von außerhalb ist die Erreichbarkeit nicht ideal.

#### Konflikte und hafenspezifische Bewertung

In Barth und Dabnitz sind zwei naturschutzfachliche Konflikte erkennbar. Zum einen könnten die Planungen für den Bau im Konflikt mit dem FFH-Gebiet Recknitz Ästuar und Halbinsel Zingst im Konflikt stehen. Darüber hinaus musste im Rahmen der Sanierung und Ausbauplanung des Wirtschaftshafens ein artenspezifisches Gutachten angefertigt werden.

Als Basishafenstandort für überregionale Dauerlieger eignet sich Barth wegen der Erreichbarkeit in nur sehr beschränktem Maße. Allerdings verfügt Barth über eine hochmoderne technische und sanitäre Ausstattung sowie Dienstleistung, sodass sich die Standortnachteile gegenüber anderen Häfen teilweise ausgleichen lassen. Für eine gute Service- und Reparaturausstattung ist gesorgt. Barth verfügt über ein sehr großes Winterlager. Dabitz verfügt derzeit über keine vergleichbare Ausstattung und wird sich auch nach dem Umbau nicht als Basishafen eignen.

Einer Erweiterung des Barther sowie des Dabitzer Hafens ist hinsichtlich der vorhandenen landseitigen Voraussetzungen grundsätzlich nichts entgegenzusetzen. Aufgrund der guten Ortseingebundenheit in Barth sowie der ruhigen Liegebedingungen bietet der Standort gute infrastrukturelle Voraussetzungen zur Aufnahme von Gästebooten.

Kleinere Standorte wie Dabitz zu erweitern bzw. für größere Boote „tauglich“ zu machen ist zu begrüßen, da es die Vielfalt und Attraktivität erhöht. Wichtig ist hierbei einerseits die Zahl der Liegeplätze zu begrenzen und andererseits deutlich zu formulieren, dass der Betrieb eines solchen (kleinen) Hafens voraussichtlich defizitär sein wird.

### **Exkurs Pütnitz / Durchstich:**

Die Planungen zum ehemaligen Militärstandort Pütnitz liegen bereits seit mehreren Jahren vor. Neue Erkenntnisse in zeitlicher Hinsicht können auch hier nicht gegeben werden. Der stockende Planungsfortschritt resultiert zum einen aus der Größe des Vorhabens, aber auch aus der schwierigen Vereinbarkeit von Standort und Dimension der Planung. Die ursprüngliche Planung von 300 Liegeplätzen wäre aus wassertouristischer Sicht im Bereich des Ribnitzer Sees nicht zu rechtfertigen. Gast- und Dauerliegeplätze sind in ausreichendem Maße vorhanden. Deshalb wurde das Raumordnungsverfahren lediglich für 120 Liegeplätze beantragt und durchgeführt. Das ROV wurde mit einem insgesamt positiven Ergebnis abgeschlossen. Die geplante Anlage muss sich allerdings auch nach der Reduzierung der Liegeplätze ihre Nachfrage durch die Wohnungen/Hotels selber schaffen. Sofern dies gelingt, kann das Projekt erfolgreich werden und den Wassersportstandort Mecklenburg-Vorpommern attraktiver machen.

Ein Durchstich bei Wustrow (der aus heutiger Sicht insb. aus wirtschaftlichen Gründen unrealistisch erscheint) würden die Attraktivität und auch die Erfolgchancen des Projektes deutlich verbessern. Dann könnte Pütnitz auch als Etappenhafen für Küstensegler und sogar als Basishafen genutzt werden. Ein Zweckverband nimmt sich dieser Thematik an und versucht den Durchstich voranzutreiben.

Mit einem Durchstich in den Bodden soll dieses touristisch bislang wenig entwickelte Gebiet für einen vermehrten Tourismus erschlossen werden. Gleichzeitig könnten die Bedingungen für die gewerbliche Schifffahrt (nach Barth) verbessert werden.

Ein Durchstich bei Wustrow würde zu einer deutlichen Belebung des Boddens mit Wassersportlern führen. Hiermit ließe sich eine wesentliche Verbesserung der Auslastung bestehender Hafenskapazitäten im Bodden erreichen.

Ein Durchstich bei Prerow/Zingst würde neben einer Belebung des Revieres durch den Wassersport auch den gewerblichen Hafen Barth stärken.

Ein mit dem Durchstich in Wustrow entstehender Küstenhafen wäre eine wertvolle Ergänzung für den Darßer Ort bzw. einen Ersatzhafen in Prerow. Er würde die Etappenabstände auf der Strecke Warnemünde - Barhöft und damit die Attraktivität der gesamten Region spürbar verbessern.

Ein erheblicher zusätzlicher Nutzen eines Durchstichs kann sich jedoch vorraussichtlich bei einer Kombination mit weiteren Entwicklungsmaßnahmen in der Boddenregion ergeben. Beispiele sind das Projekt Pütznitz und die Agenda 21 für den Bodden. Im Rahmen eines breiten regionalen Entwicklungsprogramms könnten verschiedene Teilmaßnahmen gegenseitig, die jeweiligen Teilnutzen verstärken, so dass sich die Wirtschaftlichkeit des Durchstichs deutlich verbessern ließe. Zur Beförderung der wirtschaftlichen Entwicklung der Region hat sich ein „Zweckverband Maritimer Lückenschluss Warnemünde-Stralsund“ gegründet.

Eine - noch nicht vorliegende - Umweltfolgenuntersuchung für den Durchstich muss die möglichen mittelbaren Auswirkungen auf das Nationalparkgebiet und auf die Vogelschutzgebiete berücksichtigen.

#### **7.2.4 Zusammenfassung und Planungskonzeption**

Wie erläutert, sollte im Außenbereich des Reviers dringend nach einer langfristigen Lösung für das Problem Darßer Ort gesucht werden. Derzeit liegen keine Planungen vor, die eine nachhaltige Lösung des Problems in Aussicht stellen. In Zukunft sollte daher gemäß nachfolgenden Schlussfolgerungen vorgegangen werden.

##### Schlussfolgerungen Darßer Ort:

- Bevor keine Lösung für einen Alternativstandort gefunden worden ist, sollte der Nothafens Darßer Ort aus Sicherheits- und ökonomischen Gründen offen bleiben.
- Jegliche Ersatzlösung(en) sind mit einem erheblichen Investitionsaufwand verbunden, der in keinem Verhältnis zu den Betriebs- und Baggerkosten stehen, die für die Erhaltung des bestehenden Standortes notwendig wären.
- Solange nicht über eine Alternativlösung entschieden ist, sollte die Funktion von Darßer Ort als Zwischenstation für Küstensegler nicht nur de facto, sondern auch formal anerkannt werden. Dies schließt die Wahrung eines Mindestmaßes an sanitärer Hafeninfrastuktur ein, die auch aus ökologischen Gründen erforderlich ist.
- Die aus seglerischer Sicht sicherste und attraktivste Alternativvariante wäre der Bau von zwei Etappenhäfen östlich (bspw. Zingst) und westlich (bspw. Wustrow) des heutigen Standortes.
- Sollte sich realistisch nur ein Standort für einen Ersatzhafen finden, so darf dieser nicht zu weit vom jetzigen Hafen entfernt liegen (Bspw. Prerow oder alternativ Zingst), da die Etappenteilung sich im Vergleich zum Darßer Ort in jedem Fall verschlechtert.
- Sollte sich auch in Zukunft zeigen, dass eine geeignete Alternativlösung nicht realisierbar ist, so muss eine dauerhafte Erhaltung von Darßer Ort als Standort für einen Seenotrettungskreuzer und als Gastliegerhafen in Erwägung gezogen werden. (Der geplante Ersatzhafen bei Prerow stellt de facto keine Alternative dar. Zwar ist ein Liegeplatz für den Seenotrettungskreuzer vorgesehen, die Funktion als Nothafen wird aber aufgrund der geringen Zahl Liegeplätze nur eingeschränkt erfüllt).

**Tabelle 77: Empfehlungen für Aus- und Neubauplanungen an Sportboothäfen nach ihrer Priorität**

<b>Priorität 1:</b>	<b>Netzlückenschließung und Vergrößerung der Vielfalt des Hafennetzes</b>
Erhalt des Nothafens Darßer Ort	
Im Falle eines Wegfalls des Nothafens Darßer Ort sollten die zwei Alternativhäfen an den Standorten Zingst sowie Wustrow gebaut werden.	
Sollte sich nur ein Alternativhafenstandort finden, so sollte sich dieser möglichst nah am Standort des heutigen Nothafens bspw. in Prerow oder alternativ in Zingst befinden	

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

### Binnenbereich

Die Erweiterung bzw. Sanierung von Häfen im Boddenbereich des Reviers hat für das Hafennetz Mecklenburg-Vorpommerns aufgrund der sehr schwierigen seeseitigen Erreichbarkeit aus Richtung Außenküste sowie vor allem der geringen Wassertiefen im gesamten Boddenabschnitt gegenwärtig keine Relevanz. Bevor weitere Investitionen in den Ausbau von Häfen gesteckt werden, sollte hier stattdessen über eine weiträumige Ausbaggerung nachgedacht werden. Erst wenn das Revier in weiten Teilen für tiefergängige Bootstypen auch außerhalb der Fahrrinnen zugänglich ist, wird sich die Nachfrage nach weiteren Liegeplätzen merklich erhöhen. Erst dann sollte über Kapazitätsaufstockungen nachgedacht werden.

Die einzige kurzfristige Empfehlung kann lediglich in Bezug auf eine Ausstattungsverbesserung gegeben werden. Da es im gesamten Revierabschnitt westlich der Meiningenbrücke weiterhin keine Möglichkeit gibt Diesel oder Benzin in einem Hafen zu tanken, wird an dieser Stelle empfohlen, an einem geeigneten Standort in Kürze eine Wassertankstelle einzurichten. Hierfür empfehlen sich generell Häfen die auch von tiefergängigen Bootstypen angefahren werden können. Die besten Standorte wären Ribnitz, Althagen oder Born.



**Tabelle 78: Planungskonzeption für Wassersportanlagen im Revier Fischland-Darß-Zingst**

Hafen	Kategorie neu	Bestand	Geplante Erweiterung*	Summe LP alt + neu	Empfohlene Kapazität	Anmerkung / Priorität
Darßer Ort	A	30	0	30	200	Erhalt des Nothafens hat Priorität 1
Wustrow Außenhafen	A	0	0	0	150	Empfohlen Priorität 1: bei Nichterhalt des Nothafens Darßer Ort jedoch nur in Kombination mit Zingst oder Prerow
Zingst oder Prerow Außenhafen	A	0	0	0	150	Empfohlen Priorität 1: bei Nichterhalt des Nothafens Darßer Ort
<b>Zwischensumme A / E</b>		<b>30</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>200</b>	<b>Zwischensumme entspricht der Variante Erhalt Nothafen</b>
Barth Schiffswerft & Yachtservice	B	135	0	135	135	
<b>Zwischensumme B</b>		<b>135</b>	<b>0</b>	<b>135</b>	<b>135</b>	
Althagen	C	60	0	60	60	
Barth Stadthafen	C	70	0	70	70	
Barth Wirtschaftshafen	C	35	35	70	70	Spricht nichts gegen Ausbau
Born Hafen Ablage	C	28	0	28	28	
Dierhagen	C	109	0	109	109	
Prerow	C	79	0	79	79	
Ribnitz Stadthafen	C	200	0	200	200	
Zingst WWRP**	C	42	0	42	42	
Zingst Yachtclub	C	32	0	32	32	
<b>Zwischensumme C</b>		<b>655</b>	<b>35</b>	<b>690</b>	<b>690</b>	
Bodstedt	D	33	0	33	33	
Barth Vereine Borgwall	D	60	0	60	60	
Barth Vogelsang Verein	D	20	0	20	20	
Barth Werft Ramin	D	90	0	90	90	
Born Anglerhäfen	D	45	0	45	45	
Dabitz	D	30	40	70	70	Ausbau in dieser Form sinnvoll
Damgarten Angelverein	D	33	0	33	33	
Damgarten Vereinshafen	D	47	0	47	47	
Damgarten WWRP**	D	10	0	10	10	
Dändorf	D	30	0	30	30	
Flemendorf	D	32	0	32	32	
Fuhlendorf	D	30	0	30	30	
Kinnbackenhagen	D	40	0	40	40	
Langendamm	D	120	0	120	120	
Neuendorf Saal	D	40	0	40	40	
Nisdorf	D	69	0	69	69	
Pruchten	D	15	0	15	15	
Ribnitz Anglerhafen	D	80	0	80	80	
Ribnitz Hfn. Schusterwall	D	20	0	20	20	
Ribnitz Hafen Körkwitz	D	14	0	14	14	
Ribnitz Steg Pagels	D	30	0	30	30	
Ribnitz Vereinshafen	D	98	0	98	98	
Ribnitz Pose	D	26	0	26	26	
Ribnitz WSV Brücke 15	D	18	0	18	18	
Ribnitz WSG Gänsewiese	D	33	0	33	33	
Ribnitz Wasserfreunde Langendamm	D	23	0	23	23	
SAV Damgarten	D	23	0	23	23	
Wendisch Langendorf	D	35	0	35	35	
Wiek Darß	D	38	0	38	38	
Wustrow	D	130	0	130	130	
Zingst Angelverein	D	80	0	80	80	
Zingst Kommunalhafen	D	10	0	10	10	
Zingst Privathafen Kloss	D	30	0	30	30	
Zingst Ost Vereinshfn.	D	30	0	30	30	
Zühlendorf	D	18	0	18	18	
<b>Zwischensumme D</b>		<b>1.480</b>	<b>40</b>	<b>1.520</b>	<b>1.520</b>	
Pütznitz	B	0	120	120	0	Bau nur in Verbindung mit erfolgreicher landseitiger Entwicklung zu rechtfertigen; Andernfalls kein Ausbau empfohlen.
<b>Summe Kategorie A-C (einschl. E)</b>		<b>820</b>	<b>155</b>	<b>1.155</b>	<b>1.025</b>	<b>Prognostizierter Bedarf</b>
<b>GESAMT</b>		<b>2.300</b>	<b>195</b>	<b>2.495</b>	<b>2.545</b>	<b>2.446</b>

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

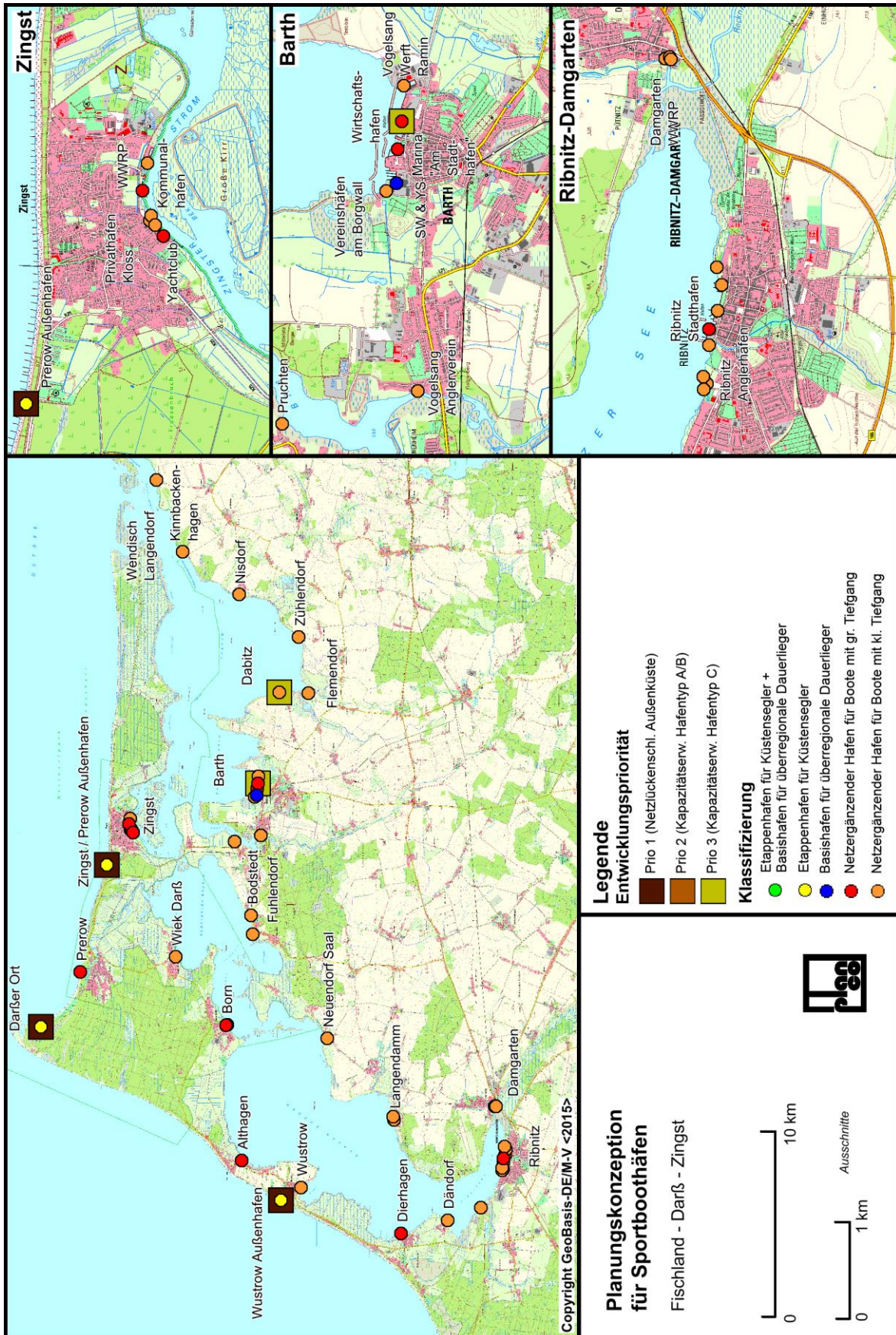
A = Etappenhafen für Küstensegler, B = Basishafen für überregionale Dauerlieger, C = Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

\* Anmerkungen:!

- Geplante Erweiterung = Differenz aus Bestand und Soll Kapazität (Dies entspricht nicht in jedem Fall der Plananzeige, da durch Hafensanierungen und neue Steganlagen z.T. auch bestehende Plätze wegfallen.)
- Alle Summen sind entsprechend der prioritären Variante an der Außenküste – Erhalt Nothafen Darßer Ort
- Vorhaben Pütznitz wurde nicht klassifiziert

\*\* WWRP - Wasserwanderrastplatz

Abbildung 21: Planungskonzeption für Sportboothäfen im Revier Fischland-Darß-Zingst



## **7.3 Revier III: Hiddensee-nördliches und östliches Rügen-nördlicher Strelasund**

### **7.3.1 Übersicht vorhandener Planungen**

Im Revier konnten insgesamt 6 Planungen für Sportboothäfen ermittelt werden. Davon stehen 4 reinen Hafenneuplanungen 2 Erweiterungen bestehender Wassersportanlagen gegenüber. Insgesamt sollen rund 950 neue Liegeplätze entstehen.

Aufgrund der Größe und sehr unterschiedlichen Strukturierung des Reviers muss im Rahmen der Bewertung eine Unterscheidung gemäß der räumlichen Dreiteilung des Reviers vorgenommen werden.

#### **1. Außenküstenbereich von Libben bis Prorer Wiek / Halbinsel Mönchgut**

Entlang der Außenküste Rügens liegt in Dranske eine Planung für einen Etappenhafen am Buger Hals im Bereich des alten Fischereihafens vor. Außerdem hält die Gemeinde Dranske planungsrechtlich an zwei seit 2001 bzw. 2003 rechtskräftigen B-Plänen auf dem Bug fest, zu denen auch ein Hafen im Boddenbereich gehört. Im Ergebnis eines Raumordnungsverfahrens aus dem Jahr 1998 für ein Tourismusgroßvorhaben wären auf dem Bug insgesamt 400 Liegeplätze zulässig. Es fehlen jedoch seither die Investoren für die Umsetzung der Planungen. Für den Standort am Buger Hals gibt es einen Investor, der 95 Sportbootliegeplätze schaffen will. Zu diesem aktuellen Vorhaben gehören außerdem u.a. 26 schwimmende Häuser, eine Werft (spezialisiert auf alte Holzboote) und ein Wassersportzentrum mit einer Surf- und Tauschule.

#### **2. Übergangsbereich nördlicher Strelasund zwischen Stralsund und dem Wieker Bodden**

In diesem Revierabschnitt gibt es Planungen für zwei neue Basishäfen auf der Festlandseite in Parow sowie Stralsund (Schwedenschanze). In Altefähr ist eine Erweiterung des bestehenden Standortes für Gastlieger geplant.

#### **3. Binnenbereich zwischen Wittower Fähre und Ralswiek**

In diesem Revierabschnitt wurde der Martinshafen der Gemeinde Sagard an einen privaten Investor verkauft. Eine genaue Aussage zur Planung, ob Gastliegeplätze entstehen werden, gibt es nicht. Bisher werden lediglich 10 Hausboote mit Motor gebaut und die Kaimauer wird saniert.

**Tabelle 79: Übersicht zu laufenden Planungen im Revier nördliches und östliches Rügen (Stand April 2016)**

Standort	Kurze Vorhabensbeschreibung	Neue LP (Plananzeige)*	Hauptnutzerguppe(n)	Bemerkung
<b>Hafentyp A Etappenhafen</b>				
<b>Buger Hals</b>	Planung für den Bau einer Marina mit schwimmenden Häusern, einer Werft und eines Wassersportzentrums	95 + 26 schwimmende Häuser	Gastlieger	Einzelvorhaben, im ehemaligen Fischerhafen am Buger Hals bei Dranske. Ein Investor ist bereits vorhanden.
<b>Hafentyp B Basishafen</b>				
<b>Maritimer Ferienpark Parow</b>	Bau eines maritimen Ferienparks sowie einer Marina einschließlich moderner Service- und Dienstleistungseinrichtungen	420	Gastlieger + Dauerlieger	Es fehlt ein Investor. Bis dahin wird das Projekt nicht weiter verfolgt
<b>Yachthafen Schwedenschanze Stralsund</b>	Bau eines Sportboothafens am Standort einer bestehenden, derzeit jedoch gesperrten Anlage am nördlichen Stadtrand von Stralsund mit Winterlagerplätzen, Gastronomie und maritimem Handel sowie Hausbooten	200	Gastlieger + Dauerlieger	Planungsprojekt sieht bis zu 400 Liegeplätze und Ferienwohnungen vor. Investor sucht derzeit nach Interessenten. Erst dann kann mit Bau begonnen werden.
<b>Hafentyp A + B Etappenhafen und Basishafen</b>				
<b>Altefähr</b>	Erweiterung des bestehenden Wasserwanderrastplatz	40	Gastlieger	Planungsstand ist derzeit noch offen.
<b>Prora/Binz</b>	Bau einer Marina mit Ferienhäusern	250	Gastlieger + Dauerlieger	Wichtig für Lückenschluss – Empfehlung vom Gutachter – Machbarkeit wird derzeit geprüft
<b>Hafentyp D Netzergänzender Hafen für flache Boote</b>				
<b>Martinshafen</b>	Verkauf des Hafens an einen privaten Betreiber/ Investor geplant, Sanierung und Kapazitätserweiterung im gleichen Zuge	Noch unklar	Gastlieger + Verein + Dauerlieger	Terminierung für Realisierung noch nicht möglich

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler B = Basishafen für überregionale Dauerlieger,

C = Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

\* An bestehenden Hafenstandorten ergibt die Summe aus neuen Liegeplätzen (laut Plananzeige) und gegenwärtiger Kapazität nicht in jedem Fall die geplante Kapazität, da vorhandene Liegeplätze durch neu geschaffene häufig auch wegfallen.

### 7.3.2 Außenküstenbereich von Libben bis Prorer Wiek / Halbinsel Mönchgut: Etappen- / Basishäfen (A / B)

Der Hafen bei Dranske eignet sich aufgrund seiner Lage nicht als Basishafen, aber grundsätzlich als Etappenhafen – insbesondere wenn er an der Außenküste liegt. Das Einzelvorhaben für den Innenhafen am Buger Hals eignet sich ebenfalls nicht als Basishafen. Beide Planungen werden somit als reine Etappenhäfen bewertet.

Bei Prora wird derzeit geprüft, ob der Neubau einer Marina umsetzbar ist. Damit könnte die Lücke im Hafennetz im östlichen Teil Rügens geschlossen werden. Dieser Schluss würde aus Sicht des Gutachters zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des gesamten Segelreviers führen. Ein Hafen bei Prora könnte sowohl die Funktion eines Etappen-, als auch eines Basishafens erfüllen.

### Netzbezogene Bewertung

Mit dem Hafen am Buger Hals bei Dranske im ehemaligen Fischereihafen würde im Raum Wieker Bodden ein weiterer Etappenhafen zum Hafen Wiek hinzukommen. Somit könnte eine Netzlückenerschließung in der Region erfolgen. Auch wenn es sich bei dem Wieker Bodden um eine nicht sehr stark frequentierten Bereich Rügens handelt, erscheint die aktuelle Planung als positive Ergänzung zu den bereits bestehenden Häfen in der Region (das Vorhaben, eine Werft für alte Holzboote anzusiedeln, würde ein Alleinstellungsmerkmal gegenüber anderen Häfen darstellen). Ebenfalls sinnvoll wäre ein Außenhafen bei Dranske, da somit aus netzbezogener Sicht der Engpass bei Hiddensee beseitigt werden könnte. Hierbei handelt es sich aber nur um eine Empfehlung des Gutachters und um keine aktuelle Planung.

Mit einem neuen Hafen in Prora könnte wie bereits erwähnt an der östlichen Seite Rügens ein vorteilhafter und bedeutender Lückenschluss erfolgen, der in großem Umfang zu einer Steigerung der Attraktivität beitragen würde, da er dem Idealvorschlag zur Netzverdichtung entsprechen würde. Bisläng beträgt die Lücke zwischen Sassnitz und Thiessow rund 26 sm. Neben einer erheblichen Etappenverkürzung, wäre ein Hafen aufgrund seiner Nähe zu Schweden auch für schwedische Segler von enormem Interesse.

### Standortbezogene Bewertung

Der Standort Buger Hals bei Dranske ist aufgrund der sehr peripheren Lage auch nach Infrastrukturverbesserungen weiterhin nur sehr eingeschränkt zu erreichen. Ein Außenhafen würde zwar dieses Defizit durch seine gute Lage im Hafennetz sowie der Nähe zu dänischen Segelrevieren teilweise ausgleichen, jedoch wird im Rahmen dieses Konzeptes zunächst etwas vorsichtiger davon ausgegangen, dass hier die Etappenhafenfunktion deutlich wichtiger bleiben wird. Somit kann dieser Aspekt bei der Betrachtung zunächst eher vernachlässigt werden.

Die seeseitige Erreichbarkeit der geplanten Häfen wäre aus allen Richtungen unproblematisch. Zudem würde die nächtliche Ansteuerbarkeit des Revierabschnittes deutlich verbessert werden. Durch umfangreiche Molenbauwerke dürften darüber hinaus guter Schutz und Liegebedingungen an allen Standorten zu erwarten sein.

Ein Hafen in Prora hätte keinerlei Beeinträchtigungen bei der landseitigen Erreichbarkeit zu befürchten. Landseitig ist der Standort für überregionale Dauerlieger zwar schwieriger zu erreichen als beispielsweise Lauterbach. Dies ist aber nicht als Nachteil zu bewerten. Die Nachfrage ginge nach Einschätzung des Gutachters primär von regionalen Dauerliegern sowie von Wohnungseigentümern der neu errichteten Ferienwohnungen aus. Als Basis für Charteranbieter könnte ein Hafen in Prora ebenfalls interessant sein. Da die Region Binz aus touristischer Sicht als hoch attraktiv einzustufen ist und eine gute Anbindung zwischen Binz und Prora vorliegt, ist zu erwarten, dass ein neuer Hafen in Prora neben Seglern auch von Tagesgästen aus Binz gut angenommen werden würde.

Die seeseitige Erreichbarkeit eines Hafens bei Prora ist optimal. Es liegen keinerlei Beeinträchtigungen vor. Sowohl ein Innenhafen, als auch ein Außenhafen würden guten Schutz und Liegeplatzbedingungen gewährleisten. Bei einem Innenhafen würde das Mauerwerk des Bollwerks als natürlicher Schutz fungieren. Eine nächtliche Ansteuerbarkeit wäre bei beiden Varianten gegeben.

### Konflikte und hafenspezifische Bewertung

Eine Realisierung des Hafens am Buger Hals bei Dranske würde sehr hohe Investitionskosten in Anspruch nehmen. Die hohen Kosten stehen insbesondere dem regionalen Nutzen gegenüber, den sich die Gemeinde durch die Neuplanung erhofft. Aufgrund der schlechten Auslastung des Wieker Hafens, sollte vorab geprüft werden, ob der Hafen zu einer Belebung der Region führen würde. Das Konzept des Investors beinhaltet jedoch einige positive Elemente (eine Werft für alte Holzboote, traditionelles Gewerbe und ein Wassersportzentrum mit einer Tauch- und Surfschule), die grundsätzlich für eine Realisierung sprechen könnten. Ein Außenhafen würde nach Einschätzung des Gutachters zu einer Engpassbeseitigung führen.

Andererseits müsste ein Außenhafen bei Dranske aus umweltfachlicher Sicht als problematisch eingeschätzt werden. Konflikte mit floristischen und faunistischen Schutzgütern sind hier in der Regel das geringere Problem. Stattdessen dürften die Schwierigkeiten insbesondere im Bereich der möglichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und vor allem der natürlichen Sedimentdynamik bisher unverbauter Küstenabschnitte liegen.

Im Rahmen dieses Konzeptes erhalten sowohl der Binnenhafen, als auch ein Außenhafen eine positive Bewertung.

Anders als bei einem Außenhafen bei Dranske, kann von einer geringen natürlichen Sedimentdynamik ausgegangen werden. Grund zur Annahmen gibt ein Bericht zum Sedimenttransport an der Außenküste Mecklenburg-Vorpommerns der Universität Rostock aus 2007. Aus umweltfachlicher Sicht kann es bei einem Innenhafen zu Konflikten kommen, da es sich bei einem Teil der vorgesehenen Fläche, um ein Schutzgebiet handelt. Nach Einschätzung des Gutachters, können diese allerdings ausgeräumt werden. Bei einem Außenhafen würden keinerlei Konflikte aus umweltfachlicher Sicht auftreten, allerdings eignet sich ein solcher Hafen primär als Etappenhafen, da für einen Kran und zusätzliches Equipment keine ausreichenden Kapazitäten bestünden. Zudem ist zu erwarten, dass die Instandhaltungskosten aufgrund der Beschaffenheit um ein Vielfaches höher wären, als bei einem Innenhafen.

### **7.3.3 Nördlicher Strelasund zwischen Stralsund und Wieker Bodden: Etappen- und Basishäfen (A/B)**

Solche Hafenplanungen, die in erster Linie für überregionale Dauerlieger prädestiniert sind, betreffen in diesem Revierabschnitt die Standorte Parow und Stralsund Schwedenschanze. Ein weiterer potentieller Standort für einen Basishafen in diesem Revierabschnitt ist Altefähr. Hierbei würde es sich allerdings nicht um Dauerliegeplätze handeln, sondern einer Erweiterung des bereits vorhandenen Wasserwanderrastplatzes um 40 Liegeplätze. Der Status der Erweiterung konnte nicht abschließend geklärt werden. Er gilt als offen. Ähnlich wie bei den beiden Planungen Parow und Stralsund Schwedenschanze, da bislang kein geeigneter Investor bzw. Interessenten ausfindig gemacht werden konnte. Eine Erweiterung in Altefähr ist nach Auffassung des Gutachters nicht zu empfehlen, da die Kapazitäten ausreichen.

#### Netzbezogene Bewertung:

Durch die vorliegenden Planungen an den Standorten Parow und Stralsund würden sich zwar die Liegeplatzbestände im Bereich des Strelasundes deutlich vergrößern, jedoch geht aufgrund der großen Nähe der Standorte zueinander sowie zu bereits bestehenden Häfen in Stralsund keine nachhaltige Hafennetzverdichtung von ihnen aus.

Dem hingegen ist der Einfluss der Hafenplanungen auf die Verbesserung der Netzvielfalt im Revier durchweg positiv zu beurteilen. Gerade für die Nutzergruppe der Dauerlieger gibt es im Revierabschnitt, wie bereits erläutert, bisher noch große Lücken, die mit Umsetzung der Planungen geschlossen würden (Stralsund City Marina übernimmt diese Funktion derzeit mit Einschränkungen, da der Hafen aufgrund seiner zentralen Lage eher für Gäste prädestiniert ist).

### Standortbezogene Bewertung

Alle Standorte sind see- sowie landseitig gut erreichbar. Die Häfen eignen sich zudem als attraktive Ausgangspunkte für längere oder kürzere Törns vor allem in Richtung Hiddensee und darüber hinaus. Für Dauerlieger sind sie daher sowohl Parow, als auch Schwedenschanze als gleichwertig zu betrachten.

### Konflikte und hafenspezifische Bewertung

Für die beiden Planungen Stralsund Schwedenschanze und Parow liegen bereits abgeschlossene Raumordnungsverfahren mit jeweils positivem Ergebnis vor. Die Konflikte mit dem Naturschutz konnten ausgewogen werden.

Folgender Konflikt könnte sich dennoch ergeben: Es ist davon auszugehen, dass sich eine Konkurrenzsituation infolge der räumlichen Ballung der geplanten Vorhaben zueinander und der Nähe zu bestehenden Anlagen sowie deren zum Teil gleiche zielgruppenspezifische Ausrichtung nicht vermeiden lässt. Um ein ausgewogenes und verträgliches Verhältnis von Basis- und Gastliegerhäfen in der Region anzustreben, ist deshalb bereits im Rahmen der Raumordnungsverfahren zu Parow und Stralsund Schwedenschanze, darauf hingewiesen worden, dass beide Vorhaben lediglich mit der Auflage befürwortet werden, ausschließlich (Parow) bzw. zum überwiegenden Teil (Schwedenschanze) Dauerliegeplätze anzubieten. Im Gegenzug sollen Gäste stärker ins Stralsunder Stadtzentrum (City Marina) gezogen werden. In Bezug auf das Problem der potentiellen Konkurrenz beider Anlagen zueinander gibt die landesplanerische Beurteilung für Parow folgenden Hinweis:

„Das nur unweit vom Hafenstandort Parow gelegene Wassersportzentrum Schwedenschanze soll zwar auch als Basishafen für überwiegend Dauerlieger ausgebaut werden, dessen Betriebsstruktur wird sich aber nach einer Untersuchungsphase möglicherweise – wie weiterhin konzeptionell vorgesehen – auf eine große Charterbasis für Hausboote konzentrieren und wäre dann vom Hafen Parow betriebswirtschaftlich wenig tangiert.“

Da die ROV für beide Vorhaben bereits abgeschlossen sind, kann eine hafenspezifische Bewertung hier entfallen. Beide Häfen tragen zur notwendigen Bedarfsdeckung an Dauerliegeplätzen im Revier bei und sind betriebskonzeptionell in Verbindung mit der landseitigen Bebauung so ausgelegt, dass eine Refinanzierung der jeweils beträchtlichen Investitionen in Aussicht gestellt ist.

Im Raum Stralsund besteht nach Einschätzung der Gutachter durchaus Bedarf an weiteren Liegeplätzen, insbesondere für Gastlieger. Allerdings in einer Größenordnung von 50-100 Liegeplätzen. Auch besteht kein Bedarf an Dauerliegeplätzen in der genannten Größenordnung. Die beiden Planungen müssten sich ihre Nachfrage nach Dauerliegeplätzen durch die Randbebauung selber schaffen. Aufgrund der Attraktivität der Standorte ist dies durchaus möglich und wäre somit eine Bereicherung für das Revier.

### 7.3.4 Zusammenfassung und Planungskonzeption

In Anlehnung an die Bewertungen wird empfohlen prioritär 2 Aus- und Neubauten an Wassersportanlagen im Revier umzusetzen.

Bei vollständiger Umsetzung aller befürworteten Planungen würden folgende Verbesserungen im Revier erreicht werden.

- deutliche Steigerung der Vielfalt an Etappen- und Basis Häfen im Revier,
- bessere Verteilung der Häfen auf das Revier,
- Verbesserung des Angebotes an Kapazitäten für Gast und vor allem überregionale Dauerlieger insbesondere im Bereich des nördlichen Strelasundes
- Zunahme der Sicherheit an der Außenküste durch Etappenverkürzungen sowie infolge der Verbesserung der nächtlichen Ansteuerung des Außenküstenrevierabschnittes,

Die Planungskonzeption für das Revier nördliches- und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund sieht den Aus- bzw. Neubau von folgenden Wassersportanlagen entsprechend der aufgeführten Prioritäten vor:

**Tabelle 80: Empfehlungen für Aus- und Neubauplanungen an Sportboothäfen nach ihrer Priorität**

<b>Priorität 1:</b>	<b>Netzlückenschließung und Vergrößerung der Vielfalt des Hafennetzes</b>
	Binz (Prora aus Sicht der Netzlückenschließung)
	Dranske Außenhafen (als Wasserwanderrastplatz mit verringerter Liegeplatzzahl)
<b>Priorität 2:</b>	<b>Vergrößerung der Vielfalt des Hafennetzes durch Neubau oder Kapazitätserweiterung an Basis- und Etappenhäfen)</b>
	Parow
	Stralsund Schwedenschanze
	Vitte Lange Ort (Sofern Bug Außenhafen nicht realisiert werden kann)
	Dranske Innenhafen
	Lohme WWRP*
	Glowe WWRP*
	Barhöft WWRP*
<b>Priorität 3:</b>	<b>Vergrößerung der Vielfalt des Hafennetzes durch Neubau oder Kapazitätserweiterung an netzer-gänzender Häfen für tiefe Bootstypen)</b>
	Wittower Fähre Nord
	Wittower Fähre Süd

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

\* WWRP - Wasserwanderrastplatz



**Tabelle 81: Planungskonzeption für Wassersportanlagen im Revier nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund**

Hafen	Kategorie neu	Bestand	Geplante Erweiterung*	Summe LP alt +neu	Empfohlene Kapazität	Anmerkung / Priorität
Altefähr WWRP**	A	68	40	108	68	Bedarfsnachweis müsste erbracht werden, dann ggf. zu empfehlen
Barhöft WWRP**	A	94	0	94	144	Ausbau um 50 Gastliegeplätze empfohlen (Priorität 2)
Dranske Außenhafen	A	0	0	0	120	Ein Außenhafen könnte den Engpass Hiddensee beseitigen (Alternative zu Ausbau Vitte) (Priorität 1)
Dranske Innenhafen	A	0	95	95	95	Spricht nichts gegen eine Realisierung
Glowe Königshörn WWRP**	A	129	0	129	229	Ausbau um 50-100 Liegeplätze empfohlen, da auch stark von Anglern/Fischern frequentiert (Priorität 2)
Wiek auf Rügen WWRP**	A	155	0	155	155	
Kloster	A	117	0	117	117	
Lohme WWRP**	A	61	0	61	81	Ggf. Erweiterung um 20 LP (Priorität 2)
Neuendorf WWRP**	A	50	0	50	50	
Sassnitz	A	132	0	132	132	
Vitte Lange Ort	A	175	0	175	275	Sofern Bug Außenhafen nicht realisiert werden, wären 100 weitere LP zu empfehlen. (Priorität 2)
Vieregge WWRP**	A	65	0	65	65	
<b>Zwischensumme A</b>		<b>1.046</b>	<b>135</b>	<b>1.181</b>	<b>1.531</b>	
Parow Kramerhof	B	0	420	420	420	In Abhängigkeit der Vermarktung der LP an Wohnungseigentümer/Mieter (Priorität 2)
Stralsund Schwedenschanze	B	0	200	200	200	In Abhängigkeit der Vermarktung der LP an Wohnungseigentümer/Mieter (Priorität 2)
Ralswiek Yachthafen	B	200	0	200	200	
<b>Zwischensumme B</b>		<b>200</b>	<b>620</b>	<b>820</b>	<b>820</b>	
Prora	A+B	0	250	250	250	Empfohlen Priorität 1.
Schaprode	A+B	220	0	220	220	
Stralsund City Marina	A+B	293	0	293	293	Im Raum Stralsund besteht Bedarf für rd. 50 Gastliegeplätze; Planung steht in Zusammenhang mit Parow und Schwedenschanze (Priorität 2)
<b>Zwischensumme A und B</b>		<b>513</b>	<b>200</b>	<b>713</b>	<b>713</b>	
Breege WWRP**	C	65	0	65	65	Die LP sollten dauerhaft für Gäste zur Verfügung stehen
Kuhle	C	20	0	20	20	
Lietzow	C	15	0	15	15	
Parow Vereinshafen	C	65	0	65	65	
Stralsund Dänholm Nord	C	310	0	310	310	
Stralsund Panzergraben	C	65	0	65	65	
Stralsund Stadtkanäle	C	126	0	126	126	
Vitte Kommunalhafen	C	36	0	36	36	Siehe Vitte Lange Ort
Wittower Fähre Nord	C	10	0	10	15	Kleiner Ausbau (Priorität 3)
Wittower Fähre Süd	C	10	0	10	15	Kleiner Ausbau (Priorität 3)
<b>Zwischensumme C</b>		<b>722</b>	<b>0</b>	<b>722</b>	<b>732</b>	
Altefähr Anglerhafen	D	60	0	60	60	
Dranske	D	119	0	119	119	
Glowe Binnenhafen	D	10	0	10	10	
Grubnow	D	25	0	25	25	
Klausdorf	D	31	0	31	31	
Klein Kubitz	D	32	0	32	32	
Libnitz	D	30	0	30	30	
Martinshafen	D	113	0	113	113	
Prohn / Klein Damitz	D	105	0	105	105	
Polchow	D	10	0	10	10	
Rambin	D	25	0	25	25	
Rugenhof	D	46	0	46	46	
Stralsund Flotthafen	D	148	0	148	148	
Waase Fischereihafen	D	10	0	10	10	
Waase Vereinshafen	D	93	0	93	93	
<b>Zwischensumme D</b>		<b>857</b>	<b>0</b>	<b>857</b>	<b>857</b>	
<b>Summe Kategorie A – C (+E)</b>		<b>2.481</b>	<b>1.005</b>	<b>3.486</b>	<b>3.846*</b>	<b>Prognostizierter Bedarf</b>
<b>GESAMT</b>		<b>3.338</b>	<b>1.005</b>	<b>4.343</b>	<b>4.703*</b>	<b>3.741</b>

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

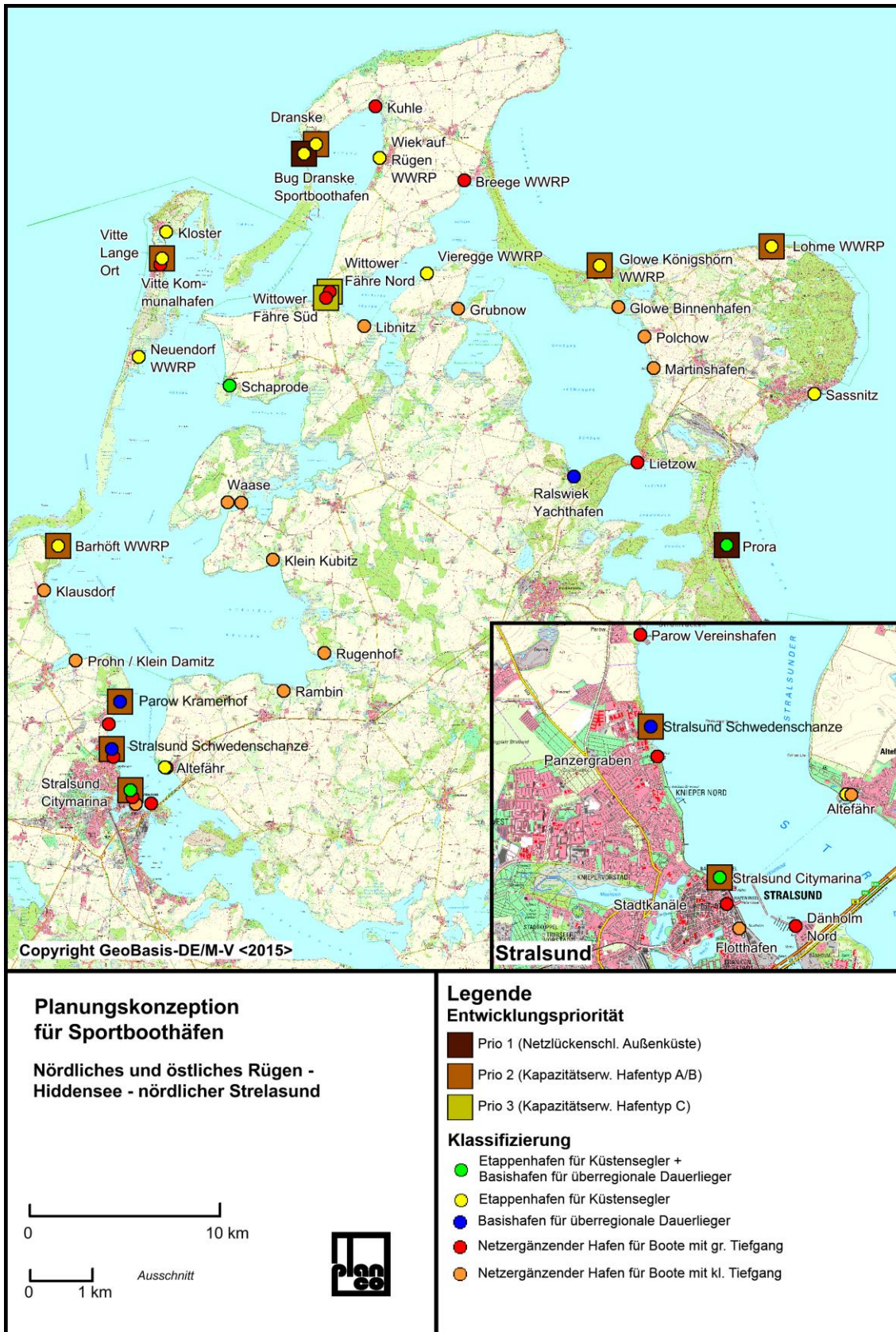
A = Etappenhafen für Küstensegler, B = Basishafen für überregionale Dauerlieger, C = Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

\* Anmerkungen:!

- Geplante Erweiterung = Differenz aus Bestand und Soll Kapazität (Dies entspricht nicht in jedem Fall der Plananzeige, da durch Hafensanierungen und neue Steganlagen z.T. auch bestehende Plätze wegfallen.)
- Parow und Schwedenschanze nur, wenn Liegeplätze an Dauerlieger im Zuge der Vermarktung vermittelt werden können.
- Entweder Vitte oder Bug Außenhafen

\*\* WWRP - Wasserwanderrastplatz

**Abbildung 22: Planungskonzeption für Sportboothäfen im Revier nördliches und östliches Rügen-Hiddensee-nördlicher Strelasund**



## 7.4 Revier IV: Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund

### 7.4.1 Übersicht vorhandener Planungen

Im Revier Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund gibt es derzeit lediglich eine konzeptrelevante Planungsabsicht. Als potenzieller Standort wurde von Seiten der Universitäts- und Hansestadt Greifswald der Standort Seehafen Greifswald-Ladebow ermittelt. Die Planung beinhaltet den Neubau einer Marina zwischen der Nordmole Wieck und dem Ölanleger. Neben den avisierten 300-400 Liegeplätzen sollen zusätzlich Gewerbeeinrichtungen entstehen. Zudem soll es möglich sein, dass bei Bedarf weitere Liegeplätze südlich der Ladestraße – Öllager geschaffen werden. Ein Investor konnte allerdings bislang noch nicht gefunden werden.

**Tabelle 82: Übersicht zu laufenden Planungen im Revier Greifswalder Bodden-Südlicher Strealsund (Stand August 2016)**

Standort	Kurze Vorhabensbeschreibung	Neue LP (Plananzeige)	Hauptnutzerguppe(n)	Bemerkung
<b>Hafentyp A Etappenhafen (Nothafen E)</b>				
<b>Greifswald Ladebow - Nordmole</b>	Bau eines Sportboothafens einschließlich maritimen Gewerbegebiet, Gastronomieeinrichtungen und einem Ferienpark in der Nähe des derzeitigen Industriefhafens	300	Dauerlieger + Gastlieger	B-Plan lässt eine Marina grundsätzlich zu. Im Masterplan für 2017 wird die Planung erneut berücksichtigt

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler B = Basishafen für überregionale Dauerlieger, C = Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

### Etappenhäfen A

Der Hafen in Ladebow eignet sich in seiner Ausführung als Etappenhafen und erfüllt in Teilen die Funktion eines Nothafens.

#### Netzbezogene Bewertung

Die Umsetzung der Planungsabsicht bei Ladebow würde eine deutliche Vergrößerung der Liegeplatzkapazitäten im Raum Greifswald bedeuten. Allerdings würde aufgrund der großen Nähe zu den bereits bestehenden Häfen in Greifswald auf den ersten Blick keine nachhaltige Hafennetzverdichtung von der Marina ausgehen.

Außerdem erfüllt der Hafen Greifswald Wieck bereits die Funktion eines Etappenhafens. Durch den Bau des Sperrwerks konnte eine Erhöhung der Sicherheit bei Hochwassergefahr geschaffen werden. Gleichzeitig bedeutet es aber auch für Segler, dass sie keinerlei Anlaufmöglichkeit haben, wenn das Sperrwerk geschlossen wird. Ein Hafen zwischen der Nordmole und dem Ölanleger bei Ladebow würde dies ändern. Dieser könnte neben seiner Funktion als zusätzlicher Etappenhafen der Region als Nothafen fungieren, sollte ein Einlaufen in Greifswald Wieck nicht möglich sein. Die aufgrund des Sperrwerks weggefallenen Liegeplätze des Hafens Wieck könnten somit kompensiert werden.

### Standortbezogene Bewertung

Die seeseitige Erreichbarkeit ist als unproblematisch einzustufen. Mit einer Wassertiefe von 5m gibt es in Ladebow keinerlei Befahrensbeschränkungen und der Hafen ist auch für Kiel-yachten nutzbar. Zudem wäre der Hafen unabhängig von den Brückenöffnungszeiten der Wiecker Klappbrücke anzulaufen.

Eine landseitige Erreichbarkeit kann ebenfalls gewährleistet werden. Die Anfahrt würde über die Ladebower Chaussee erfolgen. Unweit von Ladebow befindet sich der Ortsteil Greifswald Wieck. Dort gibt es ein gutes Gastronomieangebot sowie die Möglichkeit, Besorgungen zu tätigen.

### Konflikte und hafenspezifische Bewertung

Die Planung für den Seehafen Ladebow ist hinsichtlich der Immissionen so ausgerichtet, dass eine Marina grundsätzlich möglich ist. Grundsätzlich ist der Standort Ladebow für einen Sportboothafen zu befürworten, da er positive Elemente in die Region Greifswald und Umgebung bringen würde.

## **7.4.2 Planungen in der Umsetzung**

Eine sich derzeit in der Umsetzung befindliche langjährige Planung und gleichzeitig auch die einzige im Revier Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund ist der Wasserwanderrastplatz Sellin. Ziel ist es, mit dem Bau des Hafens eine nachhaltige Ergänzung zum bereits bestehenden touristischen Angebot zu schaffen. Insgesamt sollen in den kommenden 2 Jahren insgesamt 80 Gastliegeplätze und ein Anleger für zwei Fahrgastschiffe entstehen. Nach rund 14 Jahren Planung erfolgte nun der erste Spatenstich im Februar 2016, mit der Fertigstellung ist erst 2018 zu rechnen.

Das Bauvorhaben gliedert sich in insgesamt 5 Bauabschnitte. Diese gliedern sich wie folgt:

1. Abschnitt: Wasserwanderrastplatz
2. Abschnitt: Fahrrinne
3. Abschnitt: Zufahrtsstraße
4. Abschnitt: Ausgleichsmaßnahmen
5. Abschnitt: Sanitärgebäude

**Tabelle 83: Übersicht Planungen in der Umsetzung im Revier Greifswalder Bodden – Südlicher Strelasund (Stand August 2016)**

Standort	Kurze Vorhabensbeschreibung	Neue LP (Plananzeige)	Hauptnutzergruppe(n)	Bemerkung
<b>Hafentyp C Netzerweiternder Hafen für tiefere Bootstypen</b>				
<b>Sellin</b>	Neubau eines Wasserwanderrastplatzes am Standort Sellin	80 Liegeplätze + Anleger für Fahrgastschiffahrt	Gastlieger + Fahrgastschiffahrt	Spatenstich im Februar 2016 erfolgt. Unterteilung in 5 Bauabschnitte. Geplante Eröffnung in 2018

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler B = Basishafen für überregionale Dauerlieger, C = Netzerweiternder Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzerweiternder Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

Durch den zweiten Bauabschnitt, der noch bis Ende Dezember 2016 andauern wird, soll die spätere Zufahrt für Sport- und Fahrgastschiffahrt erreicht werden. Hierfür sind umfangreiche

Ausbaggerungsarbeiten erforderlich. Die Fahrrinne innerhalb des Selliner Sees wird auf einer Länge von 3,5 km und 20 Metern Breite ausgebaggert. Die Wassertiefe wurde auf 2,5 m festgelegt. Das entspricht von einer Vertiefung um 1,3 m. Der zweite Abschnitt stellt die größte Herausforderung des Vorhabens dar. Der Grund dafür liegt unter anderem im Abtransport des Baggerguts. Dieser muss seeseitig erfolgen. Insgesamt werden 60.000 Kubikmeter Erde von Sellin nach Drigge zum Spülfeld Drigge im südlichen Strelasund gebracht werden.

Der dritte Bauabschnitt sieht den Bau einer Zufahrtsstraße vor. Diese wird von der B196 abgehen und über die Straße „Am Bollwerk“ an den Wasserwanderrastplatz führen, so dass eine landseitige Erreichbarkeit gewährleistet ist. Der letzte Bauabschnitt sieht den Bau eines Sanitärgebäudes vor. Dieses bietet nach Fertigstellungen barrierefreie Toiletten sowie öffentliche Dusch- und Waschräume.

### **Netzergänzende Häfen C**

Der Hafen Sellin wird durch die sich in der Umsetzung befindliche Planung nach Fertigstellung die Kriterien eines netzergänzenden Hafens der Kategorie C erfüllen. Ohne die Ausbaggerung der Fahrrinne wäre Sellin ein Hafen der Kategorie D geblieben.

#### Netzbezogene Bewertung

Der Neubau eines Wasserwanderrastplatzes in Sellin stellt weder einen Lückenschluss dar, noch dient er der Netzverdichtung. Allerdings wurde im Standortkonzept 2004 bereits auf den schlechten baulichen Zustand der Häfen Sellin und Puddemin hingewiesen sowie auf die fehlende Ausstattung. Im Hafen Sellin kam hinzu, dass der Hafen über eine zu geringe Wassertiefe verfügte, wodurch es Booten mit einem Tiefgang  $>1,80$  m nicht möglich war, den Hafen anzusteuern. Der Neubau des Hafens mit der Ausstattungsverbesserung kommt somit einer Netzverdichtung gleich.

#### Standortbezogene Bewertung

Die Zufahrt in den Selliner See war bislang für Revierunkundige ein riskantes Unterfangen. Die Zuständigkeit des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Stralsund (WSA) endet ab Eingang Baaber Bek bei Tonnenpaar B1 B10. Im Gegensatz zu Baabe oder Puddemin ist die Zufahrt Sellins keine Bundeswasserstraße. Eine Ausbaggerung durch das WSA fand somit bislang nicht statt. Im Zuge des Hafenneubaus erfolgt nun die dringend notwendige Ausbaggerung. Die Zuständigkeit liegt allerdings weiterhin nicht beim WSA, sondern bei der Gemeinde Sellin.

Sellin verfügt über eine geschützte Lage. Dass macht den Hafen zu einem attraktiven Standort mit guten Liegebedingungen für Gastlieger.

#### Konflikte und hafenspezifische Bewertung

Die Ausbauplanung Sellins hat sich als äußerst langwierig erwiesen. Zum einen kam es aufgrund der hochsensiblen und vor allem sehr geschützten Lage innerhalb von FFH-, Landschaftsschutzgebiet und Naturpark zu naturschutzfachlichen Konflikten, die allerdings ausgeräumt werden konnten. Es wurden Ausgleichsmaßnahmen zugesichert. Außerdem ist die Ausbaukapazität in Sellin verhältnismäßig gering.

Zum anderen sind die Investitionskosten mit 5,1 Mio. € sehr hoch. Das marode Bollwerk und die Ausbaggerarbeiten machen hierbei den größten Teil aus. Die Nutzungsmöglichkeit durch die Fahrgastschiffahrt sowie die landseitige Attraktivität des Ostseebades haben schlussendlich aber für einen Ausbau gesprochen. Der Hafen Sellin wird seinen Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des Reviers leisten.

### **7.4.3 Übersicht realisierter Planungen**

Wie bereits im Kapitel 7.4.1 erläutert gibt es derzeit keine laufenden Planungen im Revier Greifswalder Bodden-Südlicher Strealsund, die akut sind. Positiv hervorzuheben ist jedoch, dass zwischen 2004 und 2016 insgesamt 9 Planungen erfolgreich umgesetzt werden konnten. So hat es bei den Etappenhäfen eine Erweiterung im Südbecken vom Hafen Stahlbrode gegeben. Die Gemeinde hat sich im Jahr 2014 entschieden, den bis März 2015 bestehenden Pachtvertrag mit dem damaligen privaten Betreiber nicht zu verlängern und den Hafen wieder eigenständig zu betreiben. Im Zuge dieser Veränderung wurde im Südbecken ein Wasserwanderrastplatz mit insgesamt 18 Gastliegeplätzen errichtet. Die Baumaßnahmen wurden im Juli 2015 erfolgreich abgeschlossen. Des Weiteren wurde der Hafen bei der Glewitzer Fähre neu gebaut. Der alte Hafen verfügte vor dem Neubau lediglich über 15 Liegeplätze, von denen 10 für Dauerlieger und 5 für Gastlieger vorgesehen waren. Durch die Fertigstellung des Wasserwanderrastplatzes stehen nun 35 Gastliegeplätze und 15 Dauerliegeplätze zur Verfügung.

Das wohl wichtigste Bauvorhaben der letzten Jahre ist der Neubau der Marina Lubmin in 2007. Durch diese Maßnahme konnte die bis dahin bestehende Netzlücke zwischen Greifswald und Kröslin geschlossen werden. Der Hafen ist in der Hauptsache auf Dauerlieger ausgerichtet, verfügt jedoch über 10 Gastliegeplätze. Dauerliegeplätze, die temporär ungenutzt sind, können ebenfalls von Wasserwanderern genutzt werden. Insgesamt verfügt die Marina über 180 Liegeplätze. Es stehen Toiletten, Duschen sowie Waschmaschinen und Trockner zur Verfügung. Zudem gibt es einen Kran (6t) und einen Mobilkran (40t). Gastronomie in Form eines Restaurantschiffes bietet der Hafen Lubmin ebenfalls.

Die beiden Planungen in der Marina Lauterbach und Neuhof haben zu zusätzlichen 170 Liegeplätzen für Gastlieger und Dauerlieger geführt. Hierbei handelt es sich um Erweiterungen der bestehenden Anlagen. Bei der Marina Lauterbach wurden zusätzliche Stege im Kommunalhafen gebaut. Dieser grenzt unmittelbar an das eigentliche Gelände an. In der Marina Neuhof hat mit Hilfe von Fördergeldern ebenfalls eine Liegeplatzerweiterung stattgefunden. Insgesamt wurden 50 zusätzliche Liegeplätze im Zuge der Umbaumaßnahmen geschaffen.

Insgesamt drei bauliche Maßnahmen konnten bei Häfen der Kategorie C identifiziert werden. Zum einen wurde zwischen 2013 und 2014 der Wasserwanderrastplatz in Baabe gebaut. Dieser verfügt über 26 Gastliegeplätze und neue sanitäre Anlagen (u.a. barrierefreie Toiletten). Der Hafen ist trotz Richtfeuer nur am Tag anzulaufen. Zum anderen wurde der unweit von Baabe gelegene Wasserwanderrastplatz in Puddemin neu gebaut. Die Umsetzung erfolgte allerdings bereits 2009. Der Hafen bietet 40 Liegeplätze, die direkt an den Steg des Vereinshafens angrenzen. Sanitäre Einrichtungen, ein Restaurant sowie eine Slipanlage befinden sich ebenfalls auf dem Hafengelände.

Die letzte, aber auch zugleich größte Neuerung in der Kategorie C stellt der Naturhafen in Gustow dar. Der Hafen wurde von Grund auf neu gemacht und bietet insgesamt 150 Liegeplätze für Gast- und Dauerlieger sowie neueste sanitäre und technische Ausstattung. Zusätzlich werden derzeit Pfahlhäuser am Ufer errichtet, um die Attraktivität des Hafens weiter zu steigern.

**Tabelle 84: Übersicht bereits realisierter Planungen im Revier Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund**

Standort	Kurze Vorhabensbeschreibung	Neue LP	Hauptnutzergruppe(n)	Bemerkung
<b>Hafentyp A Etappenhafen</b>				
<b>Stahlbrode</b>	Erweiterung des Südbeckens	18	Gastlieger	Nach der Beendigung des Pachtvertrages mit altem Betreiber, betreibt die Gemeinde seit April 2015 den Hafen. Im Zuge der Veränderung, hat die Erweiterung des Südbeckens stattgefunden. Fertigstellung der Baumaßnahmen Juli 2015
<b>Glewitz</b>	Bau eines neuen Hafens an der Glewitzer Fähre	50	Gastlieger + Dauerlieger	Der neue Wasserwanderrastplatz wurde Mitte 2015 fertiggestellt. Es stehen 35 Gastliegeplätze zur Verfügung
<b>Hafentyp B Basishafen</b>				
<b>Lubmin</b>	Bau einer neuen Marina am Eingangsbereich des bestehenden Industriefhafens mit Schutz-mole	180	Gastlieger + Dauerlieger	Der Hafen Lubmin wurde bereits 2007 fertiggestellt und dient hauptsächlich als Basishafen. Es stehen 10 Gastliegeplätze zur Verfügung.
<b>Hafentyp A+B Etappenhafen und Basishafen</b>				
<b>Marina Lauterbach</b>	Erweiterung der bestehenden Anlage	120	Gastlieger+ Dauerlieger	Im Bereich des Kommunalhafens in Lauterbach wurden zusätzliche Stege errichtet.
<b>Marina Neuhof</b>	Erweiterung der bestehenden Anlage	50	Gastlieger + Dauerlieger	Die Erweiterung der Marina wurde 2011 abgeschlossen.
<b>Hafentyp C Netzer ergänzender Hafen für tiefere Bootstypen</b>				
<b>Baabe</b>	Bau eines Wasserwanderrastplatzes	26	Gastlieger	Alle Arbeiten wurden Juni 2014 abgeschlossen.
<b>Puddemin</b>	Bau eines Wasserwanderrastplatzes	40	Gastlieger	Der Wasserwanderrastplatz in Puddemin wurde bereits 2009 fertiggestellt.
<b>Gustow Naturhafen</b>	Bau eines Naturhafens am Bollwerk Gustow	150	Gastlieger+ Dauerlieger	2011 erfolgte die Fertigstellung des Naturhafens in Gustow. Die geplante Realisierung war ursprünglich für 2005/6 vorgesehen. Es handelt sich um einen privat betriebenen Hafen.

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler B = Basishafen für überregionale Dauerlieger, C = Netzer ergänzender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzer ergänzender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

### Etappenhäfen A

Als Etappenhäfen eignen sich die beiden Häfen Stahlbrode und Glewitz, wobei der Wasserwanderrastplatz Glewitz zuvor ein Hafen der Kategorie C war. Erst durch den Neubau des Hafens, konnte der Standort die Kriterien eines Etappenhafens erfüllen.

### Netzbezogene Bewertung

Der Standort Stahlbrode erfüllt mit der Erweiterung des Südbeckens keine netzverdichtende Funktion im Revier Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund. Es handelt sich um einen Bestandshafen. Anders sieht es beim Wasserwanderrastplatz Glewitz aus. Durch den Neubau erfüllt der Standort mittlerweile die Kriterien eines Etappenhafens. Die Liegeplatzkapazi-

tät für Gastlieger ist 7 Mal so hoch wie zuvor und die Ausstattung wurde ebenfalls verbessert. Die notwendige Wassertiefe und die kurze seeseitige Revierfahrt haben bereits vor der Modernisierung bestanden.

#### Standortbezogene Bewertung

Die seeseitige Erreichbarkeit beider Standorte ist als unkritisch einzustufen. Beide Häfen verfügen über eine ausreichende Wassertiefe. Beide Standorte sind betonnt, sollten allerdings nur bei Tag angefahren werden, da die Tonnen unbeleuchtet sind. Bei Stahlbrode sollte zusätzlich beachtet werden, dass östlich der Mittelmole mit Untiefe und Steinen zu rechnen ist. Das nördliche Hafenbecken ist durch eine Mole gut vor Schwell geschützt.

#### Konflikte und hafenspezifische Bewertung

Naturschutzfachliche Konflikte lagen bei keinem der beiden Standorte vor. Der Hafen Stahlbrode wird weiterhin sehr gut von Gastseglern angenommen, auch wenn er sich generell aufgrund seiner Beschaffenheit eher für die Nutzergruppe der Dauerlieger anbietet. Die Erweiterungen in Neuhof, Gustow sowie der Neubau des Wasserwanderrastplatzes in Pudde-min haben an der Auslastung bislang kaum etwas geändert, auch wenn dies im Standortkonzept 2004 erwartet wurde. Da sich der neue Hafen in Glewitz in unmittelbarer Reichweite zu Stahlbrode befindet, könnte dies allerdings dazu führen, dass ein Teil der Gastlieger dort hin ausweicht. Es bleibt abzuwarten, wie sich die Situation entwickelt.

#### **Basishäfen B**

Bei den bereits realisierten Planungen konnte der Hafen Lubmin als Basishafen identifiziert werden. Im Standortkonzept 2004 wurde er eher als Etappenhafen empfohlen.

#### Netzbezogene Bewertung

Der Hafen Lubmin liegt Entfernungstechnisch relativ genau zwischen Greifswald (9 sm) und Kröslin (10 sm). Die vor dem Bau des Hafens bestandene Netzlücke konnte perfekt geschlossen werden.

#### Standortbezogene Bewertung

Der Hafen Lubmin ist über den Auslaufkanal des Industriehafens der Energiewerke Nord zu erreichen. Der Hafen verfügt über gute Bademöglichkeiten, die sanitären Anlagen sind gut und durch das im Hafen liegende Restaurant Schiff gibt es ein kleines gastronomisches Angebot auf dem Hafengelände. Trotz seiner direkten Nähe zum Industriehafen wird der Hafen gut angenommen.

#### Konflikte und hafenspezifische Bewertung

Ein Betreiber für den Hafen Lubmin wurde nach Fertigstellung gefunden. Ein Aspekt, der für den Standort Lubmin spricht, ist, dass er über eine sehr gute Netzlage verfügt. Entgegen den Empfehlungen, hat man sich für eine Nutzung als Basishafen entschieden. Es gibt nur eine geringe Anzahl an Gastliegeplätzen. Trotzdem stellt der Hafen eine Bereicherung für das Revier dar. Zudem zeigen die Auslastungszahlen, dass der Standort in seiner jetzigen Nutzungsform sehr gut angenommen wird.



## **Etappenhäfen und Basishäfen A+B**

Die beiden Marinas Lauterbach und Neuhof eignen sich sowohl für die Untergruppe der Dauerlieger als auch die der Gastlieger und sind somit in die Kategorie A+B einzuordnen.

### Netzbezogene Bewertung

Die beiden Erweiterungsplanungen in Lauterbach und Neuhof weisen keine nachhaltige netzverdichtende Funktion auf. Es handelt sich bei den beiden Marinas um Standorte, die bereits zuvor von Sportbooten angelaufen werden konnten. Lauterbach befindet sich im attraktiven Teil des Reviers – dem Bereich Greifswalder Bodden, der optimale Bedingungen für Wasserwanderer bietet.

### Standortbezogene Bewertung

Die seeseitige Erreichbarkeit ist bei beiden Standorten gleich gut. Sie sind von den benachbarten Außen- und Binnenküstenrevieren unkritisch zu erreichen. Aufgrund der vorliegenden Wassertiefen sind die Häfen von Kielyachten anzusteuern.

Die landseitige Erreichbarkeit ist für die Marina Neuhof deutlich besser als für Lauterbach. Trotz der neuen Rügenbrücke liegt die Reisezeit bis Lauterbach deutlich über der bis nach Neuhof.

### Konflikte und hafenspezifische Bewertungen

Beide Hafenplanungen liegen im FFH- und EU-Vogelschutzgebiet Greifswalder Bodden. Grundsätzlich ist mit naturschutzfachlichen Konflikten zu rechnen, wo neue, bisher durch touristische oder ökonomische Nutzungen unberührte Räume betroffen sind.

Die Kapazitätserweiterung der Marina Neuhof ist positiv zu bewerten. Die Nachfrage konnte nicht mehr vom Bestand gedeckt werden. Der Standort Neuhof ist ein privater, gut funktionierender und ausgestatteter Hafen. Gleiches gilt für die Marina Lauterbach. Aus diesem Grund ist die Erweiterung der Kapazitäten ebenfalls als positiv zu bewerten.

## **Netzergänzende Häfen C**

Als netzergänzende Häfen im Revier Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund konnten Baabe und Puddemin identifiziert werden. An beiden Standorten wurde ein Wasserwandererastplatz errichtet.

### Netzbezogene Bewertung

In beiden Fällen handelt es sich um bereits bestehende Standorte und von denen deshalb keine Netzverdichtung ausgeht. Puddemin stellt allerdings eine Ausnahme dar. Da der bauliche Zustand vor Beginn der Planung in einem derart schlechten Zustand war und der Hafen über keinerlei nennenswerte Ausstattung verfügte, ist die Sanierung und Ausstattungsverbesserung (wie auch in Sellin) als Netzverdichtung zu bewerten. In Baabe wurde die bestehende Anlage erweitert.

### Standortbezogene Bewertung

Die Zufahrten von Baabe und Puddemin sind betonnt und sind daher tagsüber unproblematisch zu durchfahren. Die Zufahrten neigen zwar zur Versandung, werden jedoch vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) in Abständen ausgebaggert. Die Lage von Puddemin und Baabe ist geschützt und bietet daher gute Liegebedingungen.

### Konflikte und hafenspezifische Bewertung

Wie auch Sellin musste auch in Baabe und Puddemin aufgrund der hochsensiblen Lage im FFH, Landschaftsschutzgebiet und im Naturpark damit gerechnet werden, dass es zu natur-schutzfachlichen Konflikten kommt. Diese konnten allerdings ausgeräumt werden, bzw. es wurden Kompromisse gefunden. Der Standort Puddemin wurde im Standortkonzept 2004 als problematisch eingestuft, da nur unter bestimmten Voraussetzungen ein ausgeglichenes Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielt werden kann.

#### **7.4.4 Zusammenfassung und Planungskonzeption**

In Anlehnung an die Bewertungen wird empfohlen, prioritär 2 Wassersportanlagen im Revier aus- bzw. neu zu bauen.

Bei vollständiger Umsetzung der befürworteten Planungen würden die heute im Revier bestehenden Defizite deutlich abgebaut. So käme es zu einer:

- deutlichen Steigerung der Vielfalt an Etappenhäfen im Revier,
- besseren Verteilung der Häfen auf das Revier,
- Schließung der Netzlücke zwischen Sassnitz und Thiessow
- Schließung der Netzlücke zwischen Lauterbach und Glewitz,
- nachhaltigen Verbesserung des Liegeplatzangebotes für Gastlieger in allen Teilbereichen des Reviers.

**Tabelle 85: Empfehlungen für Aus- und Neubauplanungen an Sportboothäfen nach ihrer Priorität**

<b>Priorität 1: Netzlückenschließung und Vergrößerung der Vielfalt</b>
Dumsewitz*
<b>Priorität 2: Vergrößerung der Vielfalt des Hafennetzes durch Neubau oder Kapazitätserweiterung an Basis- und Etappenhäfen ohne seeseitigen Lückenschluss</b>
Gager *
Marina Greifswald Ladebow (beim Industriebahnhof)
Gustow Naturhafen *
Lubmin *
Marina Neuhof *
Thiessow *

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

**Tabelle 86: Planungskonzeption für Wassersportanlagen im Revier Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund**

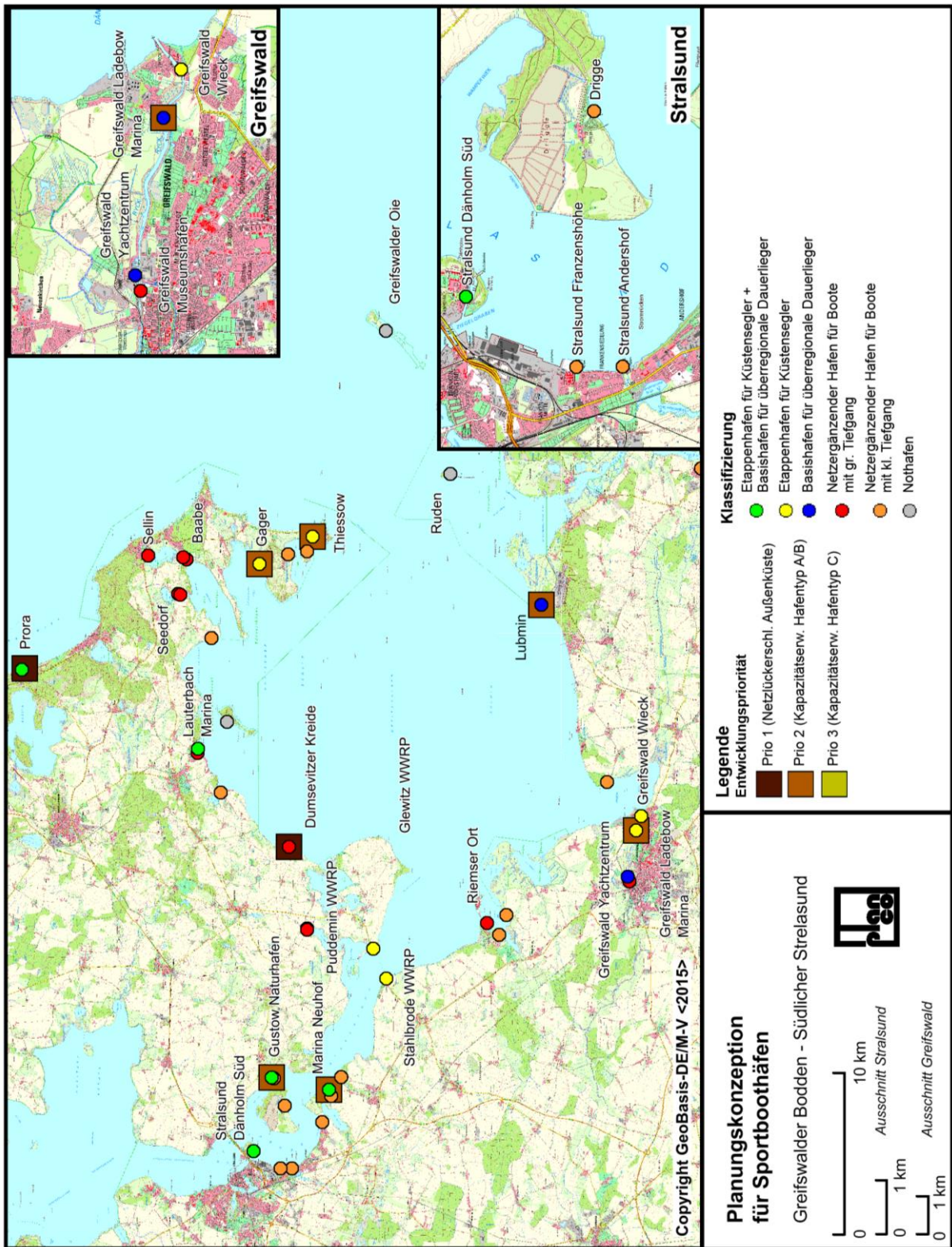
Hafen	Kategorie neu	Bestand	Geplante Erweiterung	Summe LP alt+neu	Empfohlene Kapazität	Anmerkung / Priorität
Gager	A	100	0	100	120	Empfohlen Priorität 2
Greifswald Wieck	A	331	0	331	331	
Stahlbrode WWRP*	A	120	0	120	120	
Thiessow	A	55	0	55	125	Empfohlen Priorität 2
Glewitz WWRP*	A	50	0	50	50	
Greifswald Ladebow Marina	A	0	300	300	150	Empfohlen Priorität 2
<b>Zwischensumme A</b>		<b>656</b>	<b>300</b>	<b>956</b>	<b>896</b>	
Greifswald Ladebow	B	80	0	80	80	
Greifswald Yachtzentrum Schmidt	B	200	0	200	200	
Lubmin	B	180	0	180	200	Empfohlen Priorität 2
<b>Zwischensumme B</b>		<b>460</b>	<b>0</b>	<b>460</b>	<b>480</b>	
Lauterbach Marina	A+B	400	0	400	400	
Gustow Naturhafen	A+B	150	0	150	180	Empfohlen Priorität 2
Stralsund Dänholm Süd	A+B	253	0	253	253	
Neuhof Marina	A+B	170	0	170	200	Empfohlen Priorität 2
<b>Zwischensumme A und B</b>		<b>973</b>	<b>0</b>	<b>973</b>	<b>1.033</b>	
Baabe WWRP*	C	26	0	26	26	
Baabe Verein	C	37	0	37	37	
Greifswald Museumshafen-Alter Stadthafen	C	150	0	150	150	
Lauterbach Kommunalhafen	C	70	0	70	70	
Puddemin WWRP*	C	40	0	40	40	
Riemser Ort	C	60	0	60	60	
Seedorf Forellensteg und Bollwerk	C	90	0	90	90	
Seedorf Verein	C	58	0	58	58	
Sellin WWRP*	C	80	0	80	80	
<b>Zwischensumme C</b>		<b>611</b>	<b>0</b>	<b>611</b>	<b>611</b>	
Drigge	D	140	0	140	140	
Dumsevitze Kreide	C	25	0	25	50	Empfohlen Priorität 1
Frätow	D	50	0	50	50	
Gristow	D	45	0	45	45	
Groß Zicker	D	10	0	10	10	
Gustow Verein	D	36	0	36	36	
Klein Zicker	D	10	0	10	10	
Ludwigsburg	D	10	0	10	10	
Neu Reddevitz	D	10	0	10	10	
Neuhof Deviner See	D	65	0	65	65	
Neukamp /Wreechen	D	51	0	51	51	
Niederhof	D	109	0	109	109	
Puddemin Verein	D	12	0	12	12	
Stralsund Andershof	D	109	0	109	109	
Stralsund Devin	D	74	0	74	74	
Stralsund Franzenshöhe	D	76	0	76	76	
<b>Zwischensumme D</b>		<b>832</b>	<b>0</b>	<b>832</b>	<b>857</b>	
Greifswalder Oie	E	20	0	20	20	
Insel Vilm	E	20	0	20	20	
Ruden	E	20	0	20	20	
<b>Zwischensumme E</b>		<b>60</b>	<b>0</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	
<b>Summe Kategorie A – C (+E)</b>		<b>2.760</b>	<b>300</b>	<b>3.060</b>	<b>3.080</b>	<b>Prognostizierter Bedarf</b>
<b>GESAMT</b>		<b>3.592</b>	<b>300</b>	<b>3.892</b>	<b>3.937</b>	<b>4.169</b>

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler, B = Basishafen für überregionale Dauerlieger, C = Netzergängender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergängender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

\* WWRP - Wasserwanderrastplatz

Abbildung 23: Planungskonzeption für Sportboothäfen im Revier Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund



## **7.5 Revier V: Achterwasser-Peenestrom**

### **7.5.1 Übersicht vorhandener Planungen**

Für das Revier wurden insgesamt 3 Planungen aufgenommen. Keine der Planungen beinhaltet eine Liegeplatzerweiterung für Gastlieger oder Dauerlieger. Es handelt sich um den Bau eines Seglerhafens neben dem Schloonsee, einen Schiffsanleger für Fahrgastschiffe sowie um eine Pfahlhaus Anlage.

Die Planung einen Seglerhafen bei Heringsdorf zu entwickeln, ist nicht neu. Bereits im Standortkonzept 2004 existierte ein Vorhaben. Nachdem in 2006 die Eröffnung des Raumordnungsverfahrens (ROV) scheiterte, wurde in 2013 ein zweiter Anlauf genommen, bei dem die Eröffnung beschlossen wurde. Die aktuelle Planung sieht rund 310 Liegeplätze vor, die sich auf einen Vorhafen und einen Haupthafen verteilen. Eine Servicewerft (1800 m<sup>2</sup>), ein Winterlager (auf insgesamt 5250 m<sup>2</sup>) sowie ein Sonderwohngebiet mit Villen sind ebenfalls vorgesehen. Die insgesamt 60 Villen würden über einen eigenen Bootsanleger verfügen, so dass noch einmal 60 Liegeplätze hinzukommen würden, die allerdings nur in Verbindung mit den Villen zur Verfügung stehen würden. Die Erschließung einer neuen Hafenpassage ist ebenfalls geplant.

Wie bereits beschrieben hat der Seesteg im Achterwasser bei Zempin das primäre Ziel, dass Fahrgastschiffe die Möglichkeit haben, anzulegen. Allerdings sieht die Planung vor, dass der Steg eine Gesamtlänge von 300 m haben wird, wodurch es zusätzlichen Seglern möglich sein wird, in Zempin festzumachen. Auch wenn sich die Planungen noch ganz am Anfang befinden und derzeit noch keine genaue Liegeplatzzahl genannt werden kann, ist es realistisch davon auszugehen, dass bis zu 25 Boote mit einem Tiefgang >1,8m einen Platz finden werden. Diese sollen laut der Gemeinde Zempin ausschließlich Gastliegern zur Verfügung stehen.

Bislang hatte die Marina Lauterbach mit ihren Pfahlhäusern ein Alleinstellungsmerkmal in der Region Vorpommern. Seit Jahren erfreuen sie sich großer Beliebtheit und leisten ihren Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des Reviers. Sowohl die schwimmenden Häuser der Marina als auch die Pfahlhäuser sind überdurchschnittlich gut ausgelastet. In der Marina Kröslin sollen zu den bereits errichteten bzw. sich im Bau befindlichen schwimmenden Häusern insgesamt 7 Pfahlhäuser hinzukommen. Die Genehmigung wurde bereits erteilt. Mit der Umsetzung soll kurzfristig begonnen werden.

**Tabelle 87: Übersicht zu laufenden Planungen im Revier Achterwasser-Peenestrom (Stand August 2016)**

Standort	Kurze Vorhabensbeschreibung	Neue LP (Plananzeige)*	Hauptnutzerggruppe(n)	Bemerkung
<b>Hafentyp A+B Etappenhafen und Basishafen</b>				
<b>Maritimes Touristisches Gewerbegebiet Kaiserbäder - Sportboothafen Seebrücke Heringsdorf</b>	Bau eines Yachthafens sowie einer Wohnanlage mit Villen, die sich direkt am Wasser befinden.	310 LP + 60 Ferienhäuser inkl. LP	Gastlieger + Dauerlieger	Verfügung eines ROV zur Prüfung der Raumverträglichkeit beschlossen in 2013.
<b>Hafentyp C Netzergänzender Hafen für tiefe Boote</b>				
<b>Zempin</b>	Neubau eines Schiffsanlegers für Fahrgastschiffe	?	Gastlieger + Fahrgastschiffahrt	Gemeinde hat vor, einen Anleger für Fahrgastschiffe zu errichten. Zusätzlich soll dieser eine Anlegemöglichkeit für Boote mit Tiefgang >1,8m bieten. Eine genaue Anzahl an LP ist nicht bekannt.
<b>Weitere Planungen</b>				
<b>Kröslin</b>	Errichtung einer Anlage von Pfahlhäusern	7 Pfahlhäuser	Touristen	Genehmigungsverfahren bereits durchlaufen. Beginn der Arbeiten kurzfristig erwartet.

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler B = Basishafen für überregionale Dauerlieger,

C = Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

\* An bestehenden Hafenstandorten ergibt die Summe aus neuen Liegeplätzen (laut Plananzeige) und gegenwärtiger Kapazität nicht in jedem Fall die geplante Kapazität, da vorhandene Liegeplätze durch neu geschaffene häufig auch wegfallen.

## Etappenhafen und Basishafen A+B

Die Planung eines Seglerhafens bei Heringsdorf neben dem Schloensee sieht eine Nutzung durch Gastlieger und Dauerlieger vor und eignet sich somit gleichermaßen als Etappen- als auch als Basishafen. Heringsdorf ist eine Neuplanung an einem segeltouristisch bislang ungenutzten Standort. Der Hafen wäre somit der erste Yachthafen an der gesamten Ostseeküste Usedom.

### Netzbezogene Bewertung

Für das Hafennetz Mecklenburg-Vorpommerns würde ein Yachthafen in Heringsdorf eine wichtige Netzlückenreduzierungsfunktion erfüllen. Die derzeit bestehende Lücke zwischen Kröslin und Swinemünde an der Usedomer Außenküste (heute ca. 33 sm) würde um etwa 8 sm (entspricht etwas mehr als 1 Stunde Segelzeit) verringert werden. Somit könnte die Sicherheit in diesem bis heute völlig ungeschützten und daher auch für Familiensegler ungeeigneten, weil zu gefährlichen, Revierabschnitt deutlich erhöht werden.

Es muss jedoch angemerkt werden, dass es aus rein netzbezogener Sicht für einen Lückenschluss zwischen Peenemünde und Swinemünde an der Usedomer Außenküste aufgrund der peripheren südöstlichen Lage des Ostseebads Heringsdorfs bessere nördlicher gelegene Standorte an der Außenküste der Insel Usedom gibt. So fällt die Lücke zwischen Heringsdorf und Peenemünde mit ca. 25 sm immer noch recht groß aus. Hierfür böte sich bspw. ein Etappenhafen im Bereich des weiter nordöstlich gelegenen Außenküstenabschnitts zwischen Karlshagen und Koserow an. So wäre die Etappenteilung besser.

Neben der reinen Netzlückenschließung trägt ein Yachthafen in Heringsdorf zudem zu einer Attraktivitätssteigerung des gesamten revierinternen und -übergreifenden Hafennetzes bei. Die netzbezogene Bewertung eines Hafenstandortes muss neben dem Kriterium „Netz-lückenschluss“ auch berücksichtigen, inwieweit ein neuer Hafen für die Steigerung der Vielfalt des Hafennetzes geeignet ist. Etappenhäfen, die landseitig hochattraktive Destinationen erschließen und gleichzeitig wichtige Lücken reduzieren, sind daher für das gesamte Hafennetz bedeutsam.

### Standortbezogene Bewertung

Die seeseitige Ansteuerung für den Hafen Heringsdorf stellt sich etwas problematisch dar. Zwar ist der Standort aus Richtung See ohne Probleme erreichbar, jedoch wird aufgrund der Binnenlage des Hafens für das Ein- und Auslaufen mindestens eine Brückenpassierung (Strandpromenade) notwendig sein. So kreuzt der Einlaufkanal in den Hafen die Strandpromenade sowie eine örtliche Nebenstraße. Selbst wenn die Brücke(n) häufig und leicht zu öffnen wäre(n), ist die seeseitige Erreichbarkeit des Hafens folglich eingeschränkt. Zu diesem Zweck soll im Molenbereich am Hafeneingang ein etwa 60 Liegeplätze umfassender Warte- und Gastliegerbereich eingerichtet werden, der insbesondere für Segler nutzbar wäre, die nur einen kurzen Halt einlegen bzw. nur für eine Nacht bleiben wollen. Darüber hinaus kann dieser Bereich als Wartezone für einfahrende Gäste und Dauerlieger genutzt werden.

Wenn gleichzeitig gewährleistet ist, dass sich die Brücke regelmäßig öffnet, so dass ein Ein- und Auslaufen planbar wäre, ließen sich die Defizite in der seeseitigen Erreichbarkeit auf ein Mindestmaß reduzieren. Gegenwärtig besteht im gesamten Revier keine Möglichkeit, die offene See (außerhalb des Greifswalder Boddens) ohne Zurücklegen einer längeren Revierfahrt anzulaufen. Ein Yachthafen in Heringsdorf hätte diesen Standortnachteil nicht. Unter den genannten Voraussetzungen wird der Standort somit trotz seiner prädestinierten Ausrichtung auf die Nutzergruppe der Dauerlieger auch für Bootsgäste, die eine Etappe auf ihrem Törn einlegen wollen, funktional bedeutsam sein.

Aufgrund der Binnenlage an der Außenküste wird der Hafen einen hervorragenden Schutz bieten und optimale Liegebedingungen aufweisen, die von einem reinen Außenküstenhafen auch einschließlich Mole nicht erreicht werden könnten. Für einen kurzfristigen Aufenthalt dürfte auch der Gastliegerbereich genügend Schutz bieten. Zudem bestünde im Falle eines Unwetters immer die Alternative in den Binnenbereich zu wechseln.

Bezüglich der landseitigen Erreichbarkeit weist Heringsdorf wie alle Häfen auf Usedom nicht übersehbare Defizite auf. Insbesondere die überregionale Anbindung ist wegen der recht großen Entfernung zur Autobahn sowie der Insellage und der damit verbundenen Zufahrtsengpässe bei Anklam und vor allem Wolgast eingeschränkt.

Ein wichtiges Argument ist jedoch die traditionelle Ausrichtung Berlins auf die Kaiserbäder der Insel. Seit Jahrhunderten stellen Heringsdorf, Ahlbeck und Bansin die für den Berliner Großraum mit Abstand wichtigste Tourismusdestination an der gesamten Ostseeküste dar. Die Engpässe in der Straßenanbindung waren immer vorhanden und vor Fertigstellung der A20 weitaus schlechter, konnten die Attraktivität der Insel und seiner Kaiserbäder jedoch nie einschränken.

Dies trifft ganz besonders für das Ostseebad Heringsdorf zu, dessen überragende touristische Bedeutung im gesamten Ostseeraum lediglich vom Ostseebad Binz übertroffen wird (bez. Übernachtungszahlen). In diesem Fall kann davon ausgegangen werden, dass Standortnachteile wie bspw. die defizitäre landseitige Erreichbarkeit durch den Faktor der touristischen Attraktivität ausgeglichen werden kann. Dies gilt umso mehr, da das vorliegende Projekt nicht nur den Segler, sondern auch weitere touristische Zielgruppen anspricht.

Vom Hafen in Heringsdorf ist sowohl die offene See als auch das Revier Greifswalder Bodden-Südlicher Strelasund recht gut zu erreichen (auch für Wochenendfahrten). Dort gibt es eine Vielzahl attraktiver Häfen, die abwechslungsreiche Törns ermöglichen. Nach der erweiterten Grenzöffnung in Richtung Polen bietet sich auch östlich von Heringsdorf ein interessantes Segelrevier (Swinemünde) an, das in Zukunft voraussichtlich noch deutlich an Attraktivität gewinnen wird. Heringsdorf ist somit ideal als Ausgangspunkt für Törns in attraktive Segelreviere.

#### Konflikte und hafenspezifische Bewertung

Für das Heringsdorfer Projekt wurde 2013 die Durchführung des Raumordnungsverfahrens verfügt.

Aus heutiger Sicht lassen sich folgende Hauptkonflikte prognostizieren:

- Auswirkung des Molenbauwerks auf die Sedimentdynamik,
- Brückensituation,
- Trinkwasserschutzgebiet.

Demgegenüber dürften sich naturschutzrechtliche Bedenken insbesondere aufgrund der Schutzgebietssituation am Standort weniger problematisch entwickeln. Die für die Hafenplanung vorgesehene Fläche ist in einen umbauten Raum integriert, der keine Schutzzonen mit dem Charakter von Vorranggebieten des Naturschutzes tangiert.

Aufgrund der umfangreichen Bauten im Binnen- aber auch Außenbereich kann von einem sehr hohen Investitionsvolumen ausgegangen werden. Das vorliegende Konzept stellt jedoch eine Möglichkeit der Refinanzierung in Aussicht. So wird neben dem Bau einer Ferienhaussiedlung zudem die Errichtung einer Wohnanlage (60 Villen) mit Wassergrundstücken am Hafen angestrebt. Wohnungseignern und Feriengästen wird somit die attraktive Möglichkeit geboten, einen Liegeplatz direkt vor dem eigenen bzw. Ferienhaus zu beziehen. Zudem ist der Standort ortseingebunden, d.h. er liegt zwischen den beiden touristisch hochattraktiven und gut ausgestatteten Ostseebädern Heringsdorf und Bansin. Für Gastlieger dürfte der Hafen daher trotz seiner nicht optimalen Netzlage eine große Anziehung haben.

Das vorliegende Projekt stellt folglich eine bisher in Mecklenburg-Vorpommern einmalige Variante eines Außenküstenhafens in Binnenlage an einem attraktiven Standort dar, der gleichzeitig für eine dringend notwendige Netzlückenreduzierung sorgt. Die Umsetzung des Vorhabens wird positiv gesehen, unter Voraussetzung, dass im Rahmen der nun folgenden Planungsverfahren sichergestellt wird, dass sich schließlich eine Variante durchsetzt, die dem Etappensegler (Gäste) das Einlaufen in den Hafen (nicht nur Gastliegerbereich) so si-



cher und leicht wie möglich macht und somit die Netzlückenschlussfunktion erhalten bleibt. Für diese Zwecke dürfte die vorliegende begutachtete Alternative sehr gut geeignet sein.

### **Netzergänzende Häfen C und andere Planungen**

Bei einer Umsetzung des Seesteges in Zempin würde der Standort die Kriterien der Hafenkategorie C erfüllen. Pfahlhäuser sind unter andere Planungen zu fassen.

#### Netzbezogene Bewertung

Die Planungen in Zempin und Kröslin beziehen sich auf das Achterwasser. Bei der Planung der Pfahlhäuser handelt es sich um keine Erweiterung von Liegeplätzen. Somit trägt das Vorhaben zwar zu einer Steigerung der Attraktivität des Standortes bei, jedoch nicht zur Verbesserung des Hafennetzes im eigentlichen Sinn. Der Seesteg in Zempin hingegen hat einen netzverbessernden Charakter, auch wenn ein Außenhafen einen deutlich größeren Effekt hätte.

#### Standortbezogene Bewertung

Beim Standort Kröslin handelt es sich um eine 5 Sterne Marina, die für Gastlieger und Dauerlieger gleichermaßen attraktiv ist. Kröslin verfügt neben der höchsten Gesamtzahl an Liegeplätzen über ein großes Angebot an sanitären und technischen Versorgungsleistungen. Die geplanten Pfahlhäuser runden das Gesamtbild der Marina ab und stellen aus Sicht des Gutachters eine Bereicherung dar. Der Hafen Kröslin ist sowohl seeseitig, als auch landseitig gut zu erreichen.

Bislang ist der Standort Zempin lediglich für flache Boote ansteuerbar und spricht mit den zwei vorhandenen Vereinshäfen eine eher regionale Nutzergruppe an. Durch einen Seesteg in Zempin wäre es möglich auch für Boote mit einem Tiefgang >1,80 m den Standort anzulaufen. Durch die Planung würde Zempin eine potenziell größere Zahl an wassertouristischen Nutzern ansprechen. Zempin würde durchaus an Attraktivität gewinnen.

#### Konflikte und hafenspezifische Bewertung

Die Pfahlhäuser werden in einem bereits bestehenden Areal in der Marina errichtet, in dem sich bereits schwimmende Häuser befinden. Konflikte gib es daher nicht. Kröslin liegt unter anderem im Naturschutzgebiet „Großer Wotig“ und dem EU-Vogelschutzgebiet „Greifswalder Bodden“.

Da sich die Planung des Seestegs in Zempin noch ziemlich am Anfang befindet, ist es schwer abzuschätzen, ob und inwieweit es naturschutzfachliche- und raumordnerische Bedenken geben wird. Allerdings wirkt sich vermutlich positiv auf die Entscheidung aus, dass für den Bau keinerlei Baggerarbeiten notwendig sind, um die nötige Wassertiefe zu erreichen.

## 7.5.2 Planungen in der Umsetzung

Im Revier Achterwasser-Peenestrom befinden sich derzeit 2 Planungen in der Umsetzung, Peenemünde und Kröslin. Die erste Planung sieht zum einen die Sanierung und Erweiterung des bestehenden Hafenbeckens vor. Der B-Plan erlaubt eine Gesamtzahl von 192 Liegeplätzen. Diese wird bei der jetzigen Planung deutlich unterschritten. Zu den bereits bestehenden 40 Gastliegeplätzen, kommen weitere 10 Gastliegeplätze und 81 Dauerliegeplätze. Der Hafen wird somit nach Fertigstellung über 131 Liegeplätze verfügen. Die einzelnen Stege weisen eine Länge von 30-60 m auf.

Zusätzlich werden eine Slipanlage und die Möglichkeit der Winterlagerung auf einer Freifläche geschaffen. Eine Service Station für kleinere Reparaturen und Sanitäreinrichtungen sind ebenfalls vorgesehen. Das Gelände, auf dem sich der Campingplatz befindet, bleibt bestehen und wird vollständig modernisiert. Abgerundet wird das Vorhaben durch die 20 Ferienhäuser auf der gegenüberliegenden Seite des Campingplatzes. Der Großteil der Häuser ist bereits fertig gestellt.

Zeitgleich mit den in Kapitel 7.5.1 beschriebenen Pfahlhäusern, wurde der Antrag gestellt, insgesamt 9 schwimmende Häuser in der Marina Kröslin zu bauen. Nach Erteilung der Genehmigung wurde unverzüglich mit den baulichen Maßnahmen begonnen. Zwei der Häuser wurden bereits zu Wasser gelassen. Die Arbeiten sollen bis Ende 2016 abgeschlossen sein.

**Tabelle 88: Übersicht Planungen in der Umsetzung im Revier Achterwasser-Peenestrom (Stand August 2016)**

Standort	Kurze Vorhabensbeschreibung	Neue LP	Hauptnutzerggruppe(n)	Bemerkung
<b>Hafentyp A + B Etappenhafen und Basishafen</b>				
<b>Peenemünde Nordhafen</b>	Errichtung eines Yachthafens und eines Ferienhausgebiets sowie einer neuen Campinganlage	91LP + 20 Ferienhäuser	Gastlieger + Dauerlieger	Die Hafenanlage wird durch zusätzliche Stege erweitert. Die Ferienhäuser sind zum überwiegenden Teil fertiggestellt. Die bestehende Campinganlage wird vollständig modernisiert.
<b>Marina Kröslin</b>	Errichtung einer Floating House Anlage	9 schwimmende Häuser	Touristen	Zwei Häuser sind bereits fertiggestellt. Bis Ende des Jahres sollen die restlichen folgen.

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler B = Basishafen für überregionale Dauerlieger,

C = Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

### Etappenhäfen und Basishäfen A+B und andere Planungen

Der Hafen Peenemünde Nord wurde bereits im Standortkonzept 2004 als potenzieller zusätzlicher Hafen gesehen. Allerdings damals noch als reiner Etappenhafen. Aufgrund der angrenzenden Ferienhäuser und der zusätzlich geschaffenen Ausstattung eignet sich der Hafen zudem als möglicher Basishafen. Auch, wenn die Marina Kröslin auf den ersten Blick aufgrund der höheren Ausstattung und des größeren Liegeplatzangebots als der attraktivere Standort für Dauerlieger erscheinen mag.

### Netzbezogene Bewertung

Der Peenemünder Nordhafen schließt durch seine Erweiterung keine Netzlücke im Revier, da er bereits heute für Segler zugänglich ist. Außerdem können alternativ die Standorte Freest und Kröslin angefahren werden. Speziell für Gastsegler ist die Sanierung und Erweiterung aus netzbezogener Sicht durchaus sinnvoll, da der Hafen bisher nicht die Anforderungen der Etappensegler erfüllen konnte. Die Errichtung der Floating Häuser in Kröslin dient lediglich der Steigerung der Attraktivität des Standortes, da diese Art von Übernachtungsangebot sich wachsender Beliebtheit erfreut und eine gute Auslastung vorweisen kann. Die Errichtung hat aber keinerlei netzverdichtende Funktion.

### Standortbezogene Bewertung

Der Nordhafen Peenemünde eignet sich gut als Etappen-, aber auch als Basishafen. Die seeseitige Erreichbarkeit ist als unkritisch einzustufen, da der Hafen über eine gute Betonung und Befeuerung sowie keinerlei Tiefgangbeschränkungen verfügt. Die Fahrt auf das offene Meer ist für große Yachten uneingeschränkt möglich. Der Standort Kröslin ist ein Vorzeigehafen. Er verfügt über einen der höchsten Standards im Revier. Es gibt keinerlei Beschränkungen. Durch die Erweiterung des Hafens um zusätzliche schwimmende Häuser soll der Hafen noch attraktiver werden für Touristen und Segler. Der Ausbau ist durchaus positiv zu bewerten.

### Konflikt und hafenspezifische Bewertung

Sämtliche Planungen in Peenemünde sind abgeschlossen und das Projekt befindet sich bereits in der Umsetzung. D.h. mögliche naturschutzfachliche und oder wasserbauliche Konflikte wurden im Vorwege bereits gelöst. Der Hafen ist sowohl auf Gastlieger, als auch auf Dauerlieger ausgerichtet. Unter Umständen kann durch die Nähe zur Marina Kröslin ein Konflikt in Bezug der Nutzergruppen entstehen. Allerdings hat jeder Standort für sich gesehen seine ganz eigenen Vorzüge. Auf der einen Seite die Marina Kröslin, die über ausreichende Winterlagermöglichkeiten verfügt und eine exzellente Ausstattung aufweist, dabei aber auf den ersten Blick groß und unpersönlich erscheinen könnte. Auf der anderen Seite der Nordhafen in Peenemünde, der über ein wesentlich kleineres Zusatzangebot verfügt, aufgrund seiner idyllischen Lage und seiner wesentlich geringeren Größe allerdings einen gewissen Reiz ausstrahlt und mit dem großen Angebot an Ferienhäusern zum Verweilen einlädt. Die Ferienhäuser dienen zudem als Refinanzierungsmöglichkeit. Es bleibt daher abzuwarten, ob und wie stark ein Konflikt zwischen beiden Standorten bestehen wird.

### **7.5.3 Übersicht realisierter Planungen**

Im Rahmen der Gespräche vor Ort konnten 4 Planungen im Revier registriert werden, die bereits erfolgreich umgesetzt wurden. Dabei handelt es sich um 2 Neuplanungen sowie 2 Erweiterungen von bereits bestehenden Sportboothäfen. Es handelt sich fast ausschließlich um Planungen mit Fokus auf Gastlieger (Wasserwanderrastplätze). Lediglich eine Planung beinhaltet zusätzliche Liegeplätze für Charter- bzw. Dauerlieger. Insgesamt wurden 187 neue Liegeplätze geschaffen, von denen der Großteil auf Häfen der Kategorie C entfällt.

Planungsinhalt und –umfang sind zum Teil sehr unterschiedlich. Sie variieren zwischen 16 und 91 neuen Liegeplätzen und reichen von einem zusätzlichen Steg (Balm) bis hin zum kompletten Umbau des Hafens (Zinnowitz). In Tabelle 89 wird ein Überblick zu allen realisierten Planungen gegeben.

**Tabelle 89: Übersicht bereits realisierter Planungen im Revier Achterwasser-Peenestrom**

Standort	Kurze Vorhabensbeschreibung	Neue LP	Hauptnutzergruppe(n)	Bemerkung
<b>Hafentyp C Netzergängender Hafen für tiefere Bootstypen</b>				
<b>Zinnowitz</b>	Sanierung des bestehenden Geländes und Erweiterung um einen Wasserwanderrastplatz	91	Gastlieger + Vereinslieger	Der Hafen Zinnowitz wurde bis 2011 komplett saniert und um einen Wasserwanderrastplatz erweitert.
<b>Stagnieß</b>	Sanierung und Ausbau zu einem Wasserwanderrastplatz	62	Gastlieger	Der Hafen wurde 2012 zu einem Wasserwanderrastplatz ausgebaut. Das Hafenbecken wurde saniert, bestehende Liegeplätze wurden neu gestaltet und es wurden zusätzliche Liegeplätze errichtet.
<b>Hafentyp D Netzergängender Hafen für flache Bootstypen</b>				
<b>Balm</b>	Erweiterung der Hafenanlage um einen Wasserwanderrastplatz	16	Gastlieger	Die bereits bestehende Anlage wurde um einen Wasserwanderrastplatz erweitert. Fertigstellung in 2009.
<b>Neppermin</b>	Neubau eines Wasserwanderrastplatzes	18	Gastlieger + Charter- bzw. Dauerlieger	Der Wasserwanderrastplatz Neppermin ist der derzeit neuste Hafen. Er wurde erst Anfang 2016 fertiggestellt.

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler B = Basishafen für überregionale Dauerlieger,

C = Netzergängender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergängender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

\* An bestehenden Hafenstandorten ergibt die Summe aus neuen Liegeplätzen (laut Plananzeige) und gegenwärtiger Kapazität nicht in jedem Fall die geplante Kapazität, da vorhandene Liegeplätze durch neu geschaffene häufig auch wegfallen.

### Netzergängende Häfen C und D

Insgesamt konnten in den letzten Jahren 4 Planungen realisiert werden. Bei allen Häfen handelt es sich um die Kategorie der netzergängenden Häfen für tiefe und flache Bootstypen. Die Häfen Zinnowitz und Stagnieß kommen für tiefe Bootstypen infrage, wohingegen die Standorte Balm und Neppermin lediglich von flachen Booten angefahren werden können.

### Netzbezogene Bewertung

Alle Planungen beziehen sich auf das Achterwasser. Grundsätzlich trägt jedes einzelne Vorhaben zu einer Verbesserung des Hafennetzes im Revier bei. Netzverdichtenden Charakter besitzt allerdings nur der Neubau des Wasserwanderrastplatzes Neppermin.

### Standortbezogene Bewertung

Sowohl in Richtung Greifswald, als auch zur Außenküste müssen von allen Standorten längere Distanzen zurückgelegt werden. Für überregionale Dauerlieger ist der Hafen Stagnieß (einzige Planung mit Dauerliegeplätzen) daher eher uninteressant. Als Nutzer für Dauerliegeplätze kommen daher eher lokale/regionale Wassersportler in Frage.

Die Häfen Zinnowitz und Stagnieß sind aufgrund der vorhandenen Wassertiefe sowohl von flachen Booten als auch von tiefgängigeren Booten ansteuerbar. Sie sprechen somit eine

potenziell größere Zahl an wassertouristischen Nutzergruppen an, als Balm oder Neppermin. Diese sind auf flache Bootstypen beschränkt.

#### Konflikte und hafenspezifische Bewertung

Alle Standorte liegen im FFH-Gebiet, Neppermin und Balm zusätzlich in unmittelbarer Nähe zu Naturschutzgebieten. Jedoch konnten im Laufe der Planungen alle naturschutzfachlichen Bedenken ausgeräumt werden, so dass alle 4 Planungen als unbedenklich eingestuft und anschließend umgesetzt worden sind.

Zinnowitz und Stagnieß sind zwei attraktive Standorte. Zinnowitz verfügt über ein attraktives Hafenumfeld und ist touristisch gut erschlossen und von daher interessant für Gastlieger. Stagnieß ist ein traditioneller und wichtiger Standort für Gast- und Dauerlieger (lokal / regional) und zudem der Heimathafen für die Fahrgastlinie auf dem Achterwasser. Die beiden Erweiterungen können als sinnvoll eingestuft werden. Neppermin hingegen besticht durch seine landschaftliche Attraktivität. Allerdings ist der Standort genau wie Balm nur von flachen Bootstypen ansteuerbar. Balm verfügte bereits vor der Erweiterung über eine ausreichende Anzahl von Gastliegeplätzen. Eine gute Auslastung ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht gegeben.

#### **7.5.4 Zusammenfassung und Planungskonzeption**

Es wird empfohlen prioritär 3 Wassersportanlagen im Revier neu zu bauen, wobei die Planung bei Heringsdorf eine Teilung in Haupthafen und Vorhafen vorsieht.

Die gesamte Attraktivität des Reviers Achterwasser-Peenestrom-Außenküste Usedom wird sich bei vollständiger Umsetzung der empfohlenen Planungen deutlich erhöhen. Besonders hervorzuheben sind folgende Verbesserungen:

- seeseitige Erschließung der Usedomer Außenküste durch den Bau eines bzw. zweier Etappen- und Basishäfen.
- Dadurch bessere und sicherere Erreichbarkeit der Reviere aus bzw. in Richtung Polen.
- Deutliche Steigerung der Sicherheit, Attraktivität und Vielfalt in allen Revierabschnitten besonders im Achterwasser und an der Usedomer Außenküste.
- Vergrößerung des Angebots an Wasserwanderrastplätzen im Achterwasser auch für tiefere Bootstypen.

Um das Revier noch attraktiver zu gestalten, ist eine seeseitige Erschließung der Usedomer Außenküste unverzichtbar. Durch einen Standort in Heringsdorf würde eine wichtige Netzlückenreduzierung erzielt werden, jedoch keine vollständige Schließung. Die seeseitige Etappe von 25 sm in Richtung Peenemünde ist immer noch sehr lang. Um eine optimale Reduzierung im Revier zu erzielen, ist daher der Bau eines weiteren Außenhafens auf der Insel Usedom notwendig. Wie bereits bei der Bewertung erwähnt, wird empfohlen, zusätzlich zum Standort Heringsdorf einen weiteren Hafen im Revierabschnitt Außenküste Usedom in einem Bereich zwischen Karlshagen und Koserow zu installieren. Idealer Standort aus netzbezogener Sicht wäre das Ostseebad Zinnowitz. Jedoch würden sich auch die anderen Ostseebäder entlang dieses Küstenabschnittes als Etappenhafenstandort generell eignen.

Die Planungskonzeption für das Revier Achterwasser-Peenestrom (einschließlich der Außenküste Usedom) sieht den Aus- bzw. Neubau von folgenden Wassersportanlagen entsprechend der aufgeführten Prioritäten vor.

**Tabelle 90: Empfehlungen für Aus- und Neubauplanungen an Sportboothäfen nach ihrer Priorität**

<b>Priorität 1:</b>	<b>Netzlückenschließung und Vergrößerung der Vielfalt des Hafennetzes</b>
	Heringsdorf Yacht- und Gastliegerhafen
	Außenhafen in einem Bereich zwischen Karlshagen und Koserow (ideal Zinnowitz) ca. 150 LP*
<b>Priorität 3:</b>	<b>Kapazitätserweiterung in netzergänzenden Häfen für tiefere Bootstypen</b>
	Krummin*
	Rankwitz *
	Stagnieß*
	Zinnowitz*
	Zempin

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

\* keine aktuellen Planungen – Vorschläge des Gutachters

**Tabelle 91: Planungskonzeption für Wassersportanlagen im Revier Achterwasser-Peenestrom**

Hafen	Kategorie neu	Bestand	Geplante Erweiterung	Summe LP alt +neu	Empfohlene Kapazität	Anmerkung / Priorität
Heringsdorf Gastliegerhafen	A	0	60	60	50	Empfohlen Priorität 1
Außenhafen Zinnowitz/ Koserow**	A	0	0	0	150	Empfohlen Priorität 1
<b>Zwischensumme A</b>		<b>0</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>200</b>	
Heringsdorf Yachthafen	A+B	0	250	250	150	Empfohlen Priorität 1
Peenemünde Nordhafen	A+B	131	0	131	131	
Kröslin	A+B	499	0	499	499	
<b>Zwischensumme A und B</b>		<b>630</b>	<b>250</b>	<b>880</b>	<b>780</b>	
Freest Fischereihafen	C	10	0	10	10	
Freest Jarling Werft	C	30	0	30	30	
Karlshagen	C	112	0	112	112	
Peenemünde Haupthafen	C	44	0	44	44	
Peenemünde Vereinshafen	C	30	0	30	30	
Wolgast Schiffswerft Horn	C	87	0	87	87	
Kröslin Bootswerft	C	20	0	20	20	
Krummin**	C	150	0	150	210	Empfohlen Priorität 3
Lassan Hafen + Werft WWRP*	C	58	0	58	58	
Rankwitz WWRP* **	C	35	0	35	55	Empfohlen Priorität 3
Stagnieß WWRP* **	C	107	0	107	132	Empfohlen Priorität 3
Wolgast Stadthafen	C	12	0	12	12	
Ziemitz	C	60	0	60	60	
Zinnowitz**	C	91	0	91	136	Empfohlen Priorität 3
Zempin Achterwasser***	C	0	0	25	25	Empfohlen Priorität 3
<b>Zwischensumme C</b>		<b>846</b>	<b>0</b>	<b>846</b>	<b>1.021</b>	
Freest Vereinshafen	D	115	0	115	115	
Balm Anglerhafen/Steganlage	D	26	0	26	26	
Balm Anleger am Golfplatz	D	10	0	10	10	
Dewichow	D	10	0	10	10	
Koserow	D	80	0	80	80	
Kröslin Vereinshafen	D	40	0	40	40	
Loddin	D	46	0	46	46	
Mahlzow	D	20	0	20	20	
Neeberg	D	10	0	10	10	
Neppermin WWRP*	D	18	0	18	18	
Netzelkow	D	100	0	100	100	
Quilitz Nord	D	25	0	25	25	
Quilitz Süd	D	25	0	25	25	
Spandowerhagen	D	15	0	15	15	
Ückeritz	D	74	0	74	74	
Wolgast Anglerhäfen	D	165	0	165	165	
Wolgast Dreilindengrund	D	75	0	75	75	
Wolgast Schlossinsel	D	50	0	50	50	
Zecherin	D	40	0	40	40	
Zempin Inselhof	D	25	0	25	25	
Zempin Rieck	D	25	0	25	25	
<b>Zwischensumme D</b>		<b>994</b>	<b>0</b>	<b>994</b>	<b>994</b>	
<b>Summe Kategorie A – C</b>		<b>1.476</b>	<b>310</b>	<b>1.786</b>	<b>2.001</b>	<b>Prognostizierter Bedarf</b>
<b>GESAMT</b>		<b>2.470</b>	<b>310</b>	<b>2.780</b>	<b>2.995</b>	<b>2.718</b>

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

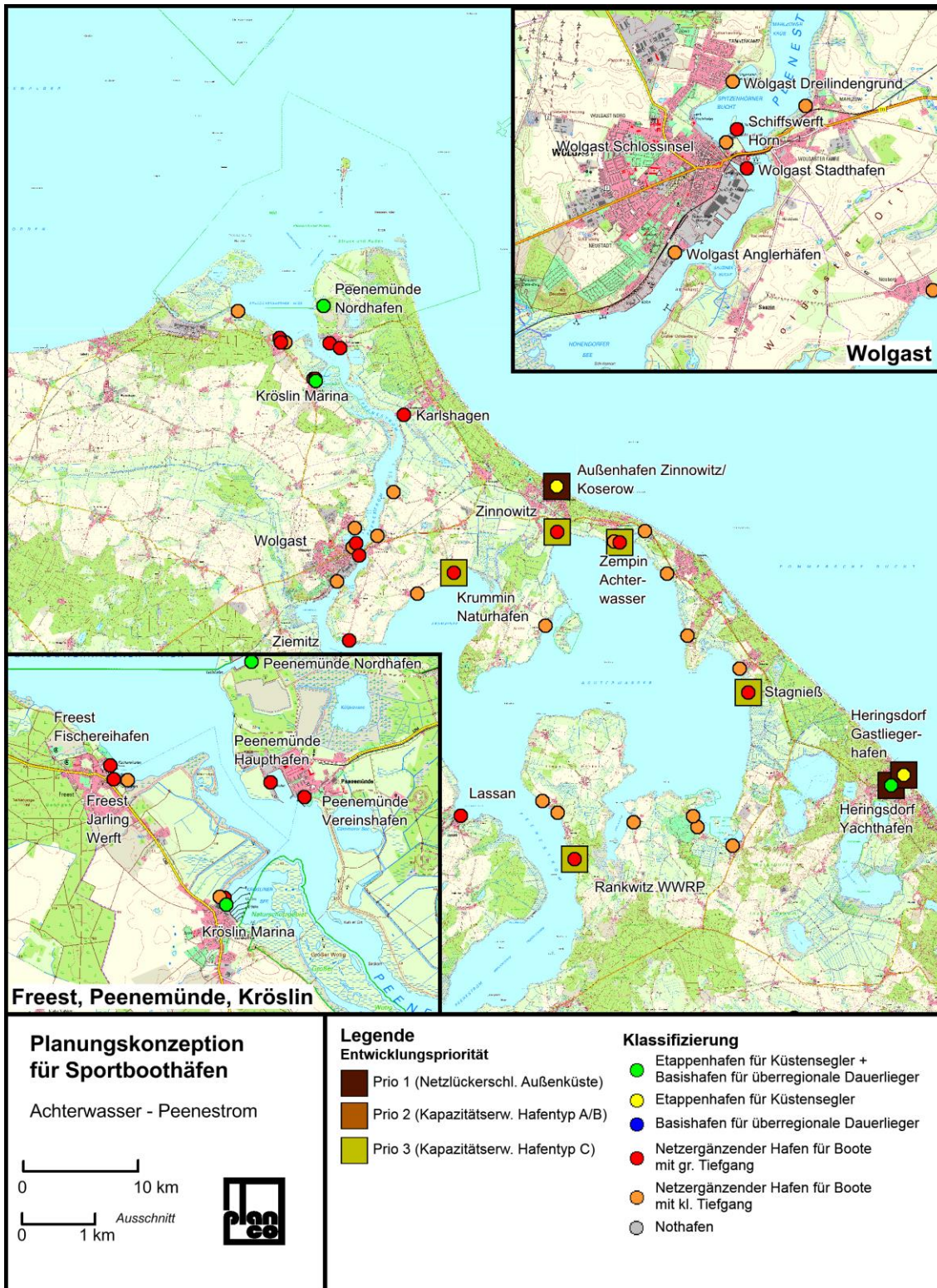
A = Etappenhafen für Küstensegler, B = Basishafen für überregionale Dauerlieger, C = Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

\* WWRP-Wasserwanderrastplatz

\*\* keine aktuellen Planungen – Vorschläge des Gutachters

\*\*\* geplante Kapazität bislang noch nicht bekannt. Vorschlag des Gutachters.

**Abbildung 24: Planungskonzeption für Sportboothäfen im Revier Achterwasser-Peenestrom**





## 7.6 Revier VI: Stettiner Haff

### 7.6.1 Übersicht vorhandener Planungen

Für das Revier Stettiner Haff liegt derzeit nur eine Planung an Wassersportanlagen vor. Es handelt sich hierbei um das Vorhaben in Kamminke. Der Hafen soll in Teilen saniert werden. Zum einen soll die bereits vorhandene Mole verlängert werden. Zum anderen wird das Hafenbecken ausgebaggert werden. Landseitig wird der Hafenvorplatz und die Zufahrtsstraße erneuert werden. Voraussichtlicher Beginn des Vorhabens ist Ende 2016 und die endgültige Realisierung soll bis 2019 erfolgen. Bis dahin ist der Hafen nur eingeschränkt nutzbar. Die Baukosten wurden mit 5,3 Mio. € veranschlagt.

**Tabelle 92: Übersicht zu laufenden Planungen im Revier Stettiner Haff (Stand August 2016)**

Standort	Kurze Vorhabensbeschreibung	Neue LP (Plananzeige)*	Hauptnutzergruppe(n)	Bemerkung
<b>Hafentyp C Netzergänzender Hafen für tiefe Boote</b>				
<b>Kamminke</b>	Teilsanierung des Hafens Kamminke.	keine	Gastlieger	Europaweite Ausschreibung. Problem bleibt die Versandungsgefahr. Soll durch Molenerweiterung gestoppt werden. Geplanter Zeitraum voraussichtlich Herbst 2016 - 2019 in mehreren Bauabschnitten. Beginn der Arbeiten allerdings noch nicht erfolgt.

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler B = Basishafen für überregionale Dauerlieger,

C = Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

\* An bestehenden Hafenstandorten ergibt die Summe aus neuen Liegeplätzen (laut Plananzeige) und gegenwärtiger Kapazität nicht in jedem Fall die geplante Kapazität, da vorhandene Liegeplätze durch neu geschaffene häufig auch wegfallen.

### Netzergänzende Häfen C

Grundsätzlich eignet sich der Hafen Kamminke sowohl für flache, als auch tiefe Bootstypen. Es handelt sich beim Standort um eine reine Gastliegeranlage inkl. Fischerei und Fahrgast-schiffahrt.

#### Netzbezogene Bewertung

Die Sanierung des Hafens Kamminke ist als sinnvoll zu erachten. Das Vorhaben trägt unmittelbar zur Verbesserung des Hafennetzes innerhalb des Haffs bei. Die Attraktivität würde erheblich gesteigert werden. Sowohl der land- und wasserseitige bauliche Zustand, als auch die Liegeplatzbedingungen verbessern sich signifikant. Mit den Ausbaggerungsarbeiten und der Verlängerung der Mole soll das Problem der Versandung behoben und sichergestellt werden, so dass ein ausreichender Tiefgang im Hafenbecken vorliegt und der Hafen weiterhin auch von Kielbooten angefahren werden kann.

### Standortbezogene Bewertung

Die landseitige Erreichbarkeit von Kamminke ist verbesserungswürdig. Aufgrund seiner Lage wird sich auch nach der Erneuerung der Zufahrtsstraße nichts daran ändern. Die Entfernung zur A 20 beträgt rund 70 km. Zudem bestehen Engpässe durch die Insellage. Allerdings könnte die Erneuerung der Zufahrtsstraße eine Verbesserung der Anreise für polnische Touristen bedeuten.

Seeseitig ist Kamminke gut zu erreichen. Befahrensbeschränkungen liegen nicht vor. Allerdings besteht eine konstante Gefahr der Versandung. Diese würde wie bereits erwähnt durch die baulichen Maßnahmen mit hoher Wahrscheinlichkeit beseitigt oder zumindest verringert werden.

### Konflikte und hafenspezifische Bewertung

Wegen der Schutzgebietssituation kann es sein, dass sich für Hafenplanungen im Revier Konflikte mit naturschutzfachlichen Aspekten ergeben.

Zu dem Projekt Kamminke liegen aus naturschutzfachlicher Sicht keine Konflikte vor. Aufgrund der geplanten Molenbauwerke bzw. deren Verlängerung (Mönkebude) mussten jedoch im Rahmen der Planungen die Einflüsse der Bauwerke auf die natürliche Sedimentdynamik geprüft werden. In Binnengewässern ist die Gefahr einer derartigen Störung jedoch eher unwahrscheinlich, so dass die Genehmigung für das Projekt erteilt wurde.

Kamminke liegt in unmittelbarer Nähe zu Polen. Bis zum EU-Beitritt Polens war der Standort besonders beliebt wegen der Möglichkeit des zollfreien Einkaufs. Seitdem hat der Hafen massiv an Bedeutung verloren. Durch die Sanierung und die damit verbundene Verbesserung der Liegebedingungen ist zu vermuten, dass sich dies wieder ändert. Der Hafen könnte gleichermaßen von deutschen und polnischen Seglern als Rastplatz genutzt werden, um einen Törn in das jeweils benachbarte Revier zu unternehmen.

### **7.6.2 Planungen in der Umsetzung**

Im August 2016 erfolgte der erste Spatenstich für das Usedomer-See-Zentrum im Stadthafen Usedom. Geplant ist, dass der Standort zu einem Wasserwanderrastplatz mit touristischem Zentrum ausgebaut wird. Die Planung sieht insgesamt 64 Gastliegeplätze und 35 Dauerliegeplätze für überwiegend lokale bzw. regionale Nutzer vor. Für die Umsetzung sind unter anderem umfangreiche Nassbaggerarbeiten im Hafen- und Fahrrinnenbereich vorgesehen. Des Weiteren müssen die bereits vorhandenen wasserbaulichen Anlagen zurückgebaut werden, da das bestehende Hafenbecken als Veranstaltungsfläche umgebaut werden soll.

Neben dem Neubau der landseitigen Zufahrtsstraße zur besseren Erreichbarkeit, wird ein Sanitär- und Hafenmeistergebäude errichtet sowie eine Slipanlage inklusive Drehkran. Für das Hafengelände ist eine ganzjährige Nutzung geplant.

**Tabelle 93: Übersicht Planungen in der Umsetzung im Revier Stettiner Haff (Stand August 2016)**

Standort	Kurze Vorhabensbeschreibung	Neue LP	Hauptnutzergruppe(n)	Bemerkung
<b>Hafentyp C Netzergängender Hafen für tiefe Bootstypen</b>				
<b>Usedomer-See-Zentrum</b>	Komplette Um- und Neugestaltung des Hafens.	99 LP	Gastlieger + Dauerlieger	Der Stadthafen in Usedom wird zu einem Wasserwanderrastplatz mit touristischem Zentrum ausgebaut und weiterentwickelt.

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler B = Basishafen für überregionale Dauerlieger,

C = Netzergängender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergängender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

### **Netzergängende Häfen C**

Die vorliegende Planung für das Usedomer-See-Zentrum erfüllt eine netzergängende Funktion. Die Hafenplanung spricht primär Gastlieger an, bietet gleichzeitig jedoch auch Dauerliegern die Möglichkeit, den Hafen als Basis zu nutzen. Insgesamt stehen 35 Dauerliegeplätze zur Verfügung.

#### Netzbezogene Bewertung

Durch den Umbau des Standortes Usedom kann eine deutliche Verbesserung des Hafennetzes erzielt werden. Durch die umfangreichen Nassbaggerarbeiten im Hafen und der Fahrrinne wird es zukünftig auch für Boote mit einem Tiefgang >1,80 m möglich sein, den Hafen anzusteuern. Bislang war der Usedomer See stark verschlammt, wodurch dies verhindert wurde.

#### Standortbezogene Bewertung

Die landseitige Erreichbarkeit der Stadt Usedom ist für Usedomer Verhältnisse als gut zu bewerten. Der Standort gilt als einer der am besten zu erreichenden Orte der Insel. Die Entfernung zur A20 beträgt rund 45 km. Um zunehmend auch überregionale Dauerlieger anzusprechen, sieht die Planung den Neubau der Zufahrtsstraße vor.

Die seeseitige Erreichbarkeit wird durch eine schmale Zufahrt durch den Usedomer See gewährleistet. Dadurch ist der Hafen relativ gut geschützt, lässt sich allerdings nur am Tag ansteuern.

#### Konflikte und Hafenspezifische Bewertung

Für den Standort Usedom-Stadt wurden diverse Umweltprüfungsgutachten fertig gestellt. Diese beinhalten u.a. auch die Prüfung von Möglichkeiten der Ausbaggerung der Fahrrinne durch den Usedomer See. Die Ausbaggerung sieht einen entsprechenden Tiefgang vor, so das auch tiefgängige Boote bzw. Fahrgastschiffe den Hafen anlaufen können. Eine Variante ohne Ausbaggerung wäre nicht zielführend gewesen.

Die Planung für das Usedomer-See-Zentrum ist zwar eine schwierige jedoch gleichzeitig eine sehr attraktive Planung für das Revier. Neben dem Bau einer Steganlage, die gleichzeitig als Brücke zwischen dem bestehenden Hafen und der gegenüberliegende Uferseite angedacht ist, soll zusätzlich zur neuen Hafenausstattung (Sanitärgebäude, Slipanlage, Dreh-

kran) eine Veranstaltungsfläche beim alten Hafen errichtet werden, um die Attraktivität des Standortes noch mehr zu erhöhen.

Da mit Ausnahme der Ueckermünder Lagunenstadt alle Dauerliegerhäfen im Revier gut ausgelastet sind, kann davon ausgegangen werden, dass die Liegeplatzdimension auch für das Projekt Usedom der Nachfrage entspricht. Die Erwartung, auch überregionale Dauerlieger anziehen zu können, sollte jedoch wegen der Lage des Hafens in einem Binnenrevier (derartige Häfen werden von überregionalen Dauerliegern eher weniger nachgefragt) sowie der defizitären landseitigen Erreichbarkeit aus Überregional, nicht zu hoch gesteckt werden. Vorsichtig ist daher auch von einer Klassifizierung als Basishafen (B) zunächst abgesehen worden. Für Gastsegler ist der Standort sehr attraktiv, da er ortseingebunden (Zentrum fußläufig erreichbar) ist und über eine gute infrastrukturelle Versorgung (Gastronomie, Versorgungsmöglichkeiten) verfügt. Durch eine Reduzierung der ursprünglichen 210 Liegeplätze auf insgesamt 99 Liegeplätze, konnten die Probleme mit dem Naturschutz gelöst werden.

### 7.6.3 Übersicht realisierter Planungen

Im Rahmen der Gespräche vor Ort konnten 2 Planungen im Revier registriert werden, die bereits erfolgreich umgesetzt wurden. Dabei handelt es sich um eine Neuplanung sowie eine Erweiterung von einem bereits bestehenden Sportboothafen. Beide Vorhaben haben ihren Fokus auf der Nutzergruppe Gastlieger (Wasserwanderrastplätze). Insgesamt wurden 92 neue Liegeplätze geschaffen, von denen der Großteil auf Häfen der Kategorie C entfällt.

Planungsinhalt und –umfang sind zum Teil sehr unterschiedlich. Sie variieren zwischen 20 und 72 neuen Liegeplätzen und reichen von einem zusätzlichen Steg mit dazugehörigem Sanitärgebäude (Rieth), bis hin zum kompletten Neubau eines Wasserwanderrastplatzes (Karnin).

**Tabelle 94: Übersicht bereits realisierter Planungen im Revier Stettiner Haff**

Standort	Kurze Vorhabensbeschreibung	Neue LP	Hauptnutzergruppe(n)	Bemerkung
<b>Hafentyp C Netzergänzender Hafen für tiefere Bootstypen</b>				
<b>Karnin</b>	Bau eines Wasserwanderrastplatzes	72	Gastlieger + Dauerlieger	Zusätzlich zum Kommunalhafen in Karnin wurde ein Wasserwanderrastplatz errichtet.
<b>Hafentyp D Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen</b>				
<b>Rieth</b>	Erweiterung einer bestehenden Anlage zum Wasserwanderrastplatz	20	Gastlieger	Die bereits bestehende Anlage wurde um einen Wasserwanderrastplatz erweitert. Fertigstellung in 2012.

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler B = Basishafen für überregionale Dauerlieger,

C = Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

\* An bestehenden Hafenstandorten ergibt die Summe aus neuen Liegeplätzen (laut Plananzeige) und gegenwärtiger Kapazität nicht in jedem Fall die geplante Kapazität, da vorhandene Liegeplätze durch neu geschaffene häufig auch wegfallen.

## **Netzergänzende Häfen C+D**

Die vorliegenden Planungen betreffen Häfen, die vornehmlich netzergänzende Funktion erfüllen. Jedoch bestehen zwischen den Vorhaben aufgrund ihrer baulichen Dimension erhebliche Unterschiede. Sie haben lediglich gemein, dass es sich um Wasserwanderrastplätze handelt.

### Netzbezogene Bewertung

Beide Planungen tragen grundsätzlich zur Verbesserung des Hafennetzes innerhalb des Reviers bei. Vor dem Hintergrund der immer noch bestehenden Mängel des Hafens in Bezug auf eine attraktive Hafenvielfalt sowie -verteilung ist dies besonders hervorzuheben.

Denn beide Standorte haben vor Fertigstellung erhebliche Defizite in ihrem land- und oder wasserseitigen baulichen Zustand sowie in ihren Liegebedingungen aufgewiesen, so dass die Häfen in ihrer Netzfunktion innerhalb des Reviers stark eingeschränkt waren. Die Planungen haben somit ausnahmslos nicht nur zu einer deutlichen Verbesserung der standortbezogenen Merkmale, sondern vor allem zu einer merklichen Attraktivitätssteigerung des Hafennetzes im Stettiner Haff beigetragen. Wasserwandern im Revier ist somit deutlich attraktiver geworden.

### Standortbezogene Bewertung

Die landseitige Erreichbarkeit der Standorte ist unverändert zur Bestandsaufnahme in 2004. Die Entfernung von der nächsten Autobahn ist im Vergleich zu anderen Standorten mit rund 45 km deutlich zu lang. Bei Karnin kommen zusätzlich Engpässe aufgrund von Insellagen hinzu. Allerdings ist die landseitige Erreichbarkeit für Gastliegehäfen nur von sekundärer Bedeutung, da die Anreise von der Seeseite erfolgt.

Beide Standorte sind seeseitig gut zu erreichen. In Rieth ist sie mit einer längeren Revierfahrt durch den Neuwarper See verbunden.

In Bezug auf die Frage der Tiefgangsbeschränkung ist die Planung in Rieth auch nach Ausbau zu einem Wasserwanderrastplatz nur für flache Boote geeignet. Der Wasserwanderrastplatz Karnin hingegen ist auch für tiefgängige Boote anlaufbar. Letzterer spricht somit ein größeres Spektrum an Bootstouristen an.

### Konflikte und hafenspezifische Bewertung

Wegen der Schutzgebietssituation sind grundsätzlich im Revier Konflikte mit naturschutzfachlichen Aspekten zu erwarten. Beide Planungen liegen direkt in oder in unmittelbarer Nähe zu einem bestehenden bzw. geplanten FFH-Gebiet. Die Häfen in Rieth und Karnin tangieren zudem EU-Vogelschutzgebiete. Der Neuwarper See bei Rieth ist Naturschutzgebiet.

Aufgrund der relativ geringen Kapazitätserweiterung ist für die Projekte bei Rieth und Karnin nach Rücksprache mit den entsprechenden Behörden eine naturschutzfachliche Genehmigung erteilt worden.

Auch wenn beide Standorte, die von Hafenplanungen betroffen waren, die überragende landseitige Attraktivität anderer Reviere weiterhin vermissen lassen, so besitzen sie trotz-

dem, wie bereits erläutert, ihre jeweiligen landschaftlichen sowie touristischen Reize. Besonders die Haff-Heide Region bei Rieth sollte erwähnt werden. Außerdem ist die landseitige Attraktivität bei beiden Standorten ohnehin nicht ausschlaggebend.

In Bezug auf die hafenspezifische Bewertung muss noch einmal darauf hingewiesen werden, dass beide Planungen bestehende Standorte betreffen.

Karnin ist für Gäste grundsätzlich zu befürworten, jedoch erschien die Kapazität mit 72 Plätzen wegen der Konkurrenzsituation zum gegenüberliegenden Standort Kamp (29 Gästeplätze) anfangs etwas zu hoch. Um hier eine Konfliktsituation zu vermeiden, wurde im Standortkonzept 2004 über eine Reduzierung der Plätze (auf ca. 40 Liegeplätze) nachgedacht. Die Befürchtung erscheint aus heutiger Sicht unbegründet. Der Hafen Karnin wird gut angenommen und auch der Hafen in Kamp wird weiterhin von Gastliegern genutzt. Allerdings ist die Nachfrage nach Dauerliegeplätzen festlandseitig deutlich größer, so dass für Kamp eine Umwandlung von Gast- zu Dauerliegeplätzen beantragt wurde. Eine Umwandlung ist grundsätzlich zu befürworten.

Die Planung in Rieth ist insbesondere aufgrund ihrer geringen Dimension grundsätzlich zu befürworten. Da das Revier gerade auch für flache Bootstypen wie Jollen und Motorboote geeignet ist, trägt die Erweiterungen bzw. der Neubau grundsätzlich zur Attraktivität des Netzes. Eine größere Dimensionierung als die bereits umgesetzte ist aus naturschutzfachlicher Sicht grundsätzlich auszuschließen.

#### 7.6.4 Zusammenfassung und Planungskonzeption

Es wird empfohlen, 3 Wassersportanlagen im Revier zu netzergänzenden Häfen für tiefe Bootstypen auszubauen. Ein Neubau von Häfen für überwiegend flachgängige Bootstypen erscheint aus Sicht des Gutachters nicht sinnvoll, da bereits eine ausreichende Anzahl an Häfen existiert.

Bei Umsetzung der empfohlenen Planungen können folgende Verbesserungen im Revier geschaffen werden:

- die deutliche Vergrößerung der Hafenvielfalt im Revier,
- somit Attraktivitätssteigerung des Reviers vor allem für Wasserwanderer,
- die Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten des Reviers für unterschiedlichste v.a. tiefere Bootstypen,
- die Verbesserung des baulichen und sanitären Zustands der Häfen,

Die Planungskonzeption für das Revier Stettiner Haff sieht den Aus- bzw. Neubau von folgenden Wassersportanlagen entsprechend der aufgeführten Prioritäten vor.

**Tabelle 95: Empfehlungen für Aus- und Neubauplanungen an Sportboothäfen nach ihrer Priorität**

<b>Priorität 3:</b>	<b>Kapazitätserweiterung in netzergänzenden Häfen für tiefere Bootstypen</b>
	Karnin
	Mönkebude *
	Ueckermünde Stadthafen*

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

\*Keine aktuellen Planungen – Vorschläge des Gutachters

**Tabelle 96: Planungskonzeption für Wassersportanlagen im Revier Stettiner Haff**

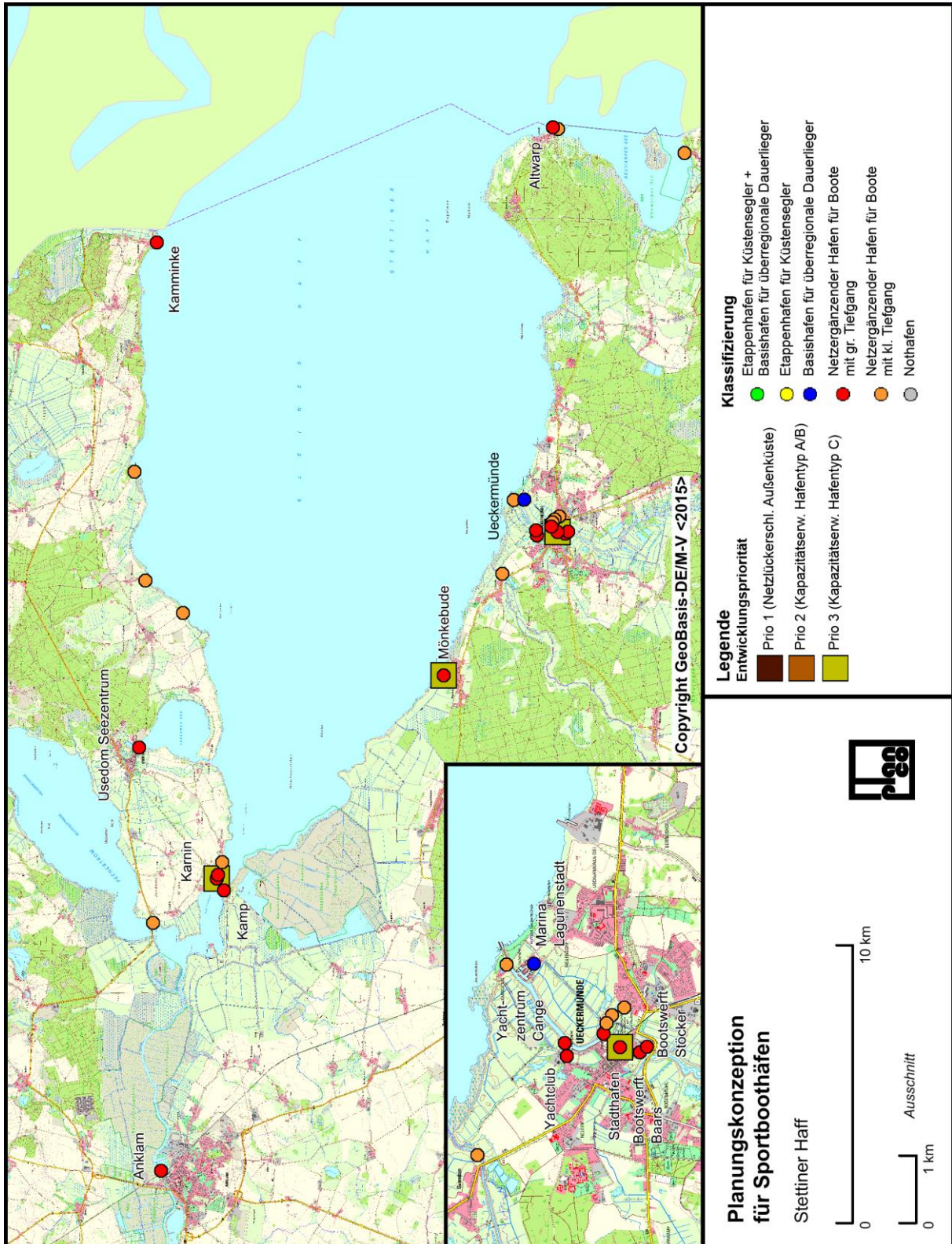
Hafen	Kategorie neu	Bestand	Geplante Erweiterung	Summe LP alt +neu	Empfohlene Kapazität	Anmerkung / Priorität
Ueckermünde Marina Lagunenstadt	B	375	0	375	375	
<b>Zwischensumme B</b>		<b>375</b>	<b>0</b>	<b>375</b>	<b>375</b>	
Altwarf Fährhafen	C	14	0	14	14	
Anklam, Yachtclub Peene	C	51	0	51	51	
Kamminke	C	30	0	30	30	Empfohlen ohne Priorität (Molenerweiterung und Ausbaggerung)
Kamp	C	58	0	58	58	
Karnin Kommunalhafen	C	16	0	16	16	
Karnin WWRP*	C	72	0	72	102	Empfohlen Priorität 3
Mönkebude	C	125	0	125	170	Empfohlen Priorität 3
Ueckermünde Bootswerft Baars	C	40	0	40	40	
Ueckermünde Bootswerft Stöcker	C	40	0	40	40	
Ueckermünde Stadthafen	C	50	0	50	140	Empfohlen Priorität 3
Ueckermünde tiefere Vereinshäfen	C	71	0	71	71	
Ueckermünde Yachtclub	C	129	0	129	129	
Ueckermünde Yachtzentrum Cange	C	29	0	29	29	
Usedomer-See-Zentrum	C	99	0	99	99	
<b>Zwischensumme C</b>		<b>824</b>	<b>0</b>	<b>824</b>	<b>989</b>	
Altwarf Alter Hafen	D	14	0	14	14	
Anklam WWRP*	D	16	0	16	16	
Dargen	C	12	0	12	12	
Grambin	D	45	0	45	45	
Gummlin	D	15	0	15	15	
Karnin Vadder Gentz	D	20	0	20	20	
Rieth Naturhafen	D	28	0	28	28	
Stolpe	C	15	0	15	10	
Ueckermünde Kamig	D	20	0	20	20	
Ueckermünde flache Vereinshäfen	D	61	0	61	61	
Ueckermünde Köhnscher Kanal	D	108	0	108	108	
Zecheriner Brücke	D	5	0	5	5	
<b>Zwischensumme D</b>		<b>359</b>	<b>0</b>	<b>359</b>	<b>359</b>	
<b>Summe Kategorie A – C</b>		<b>1.199</b>	<b>0</b>	<b>1.199</b>	<b>1.364</b>	<b>Prognostizierter Bedarf</b>
<b>GESAMT</b>		<b>1.558</b>	<b>0</b>	<b>1.558</b>	<b>1.723</b>	<b>1.808</b>

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler, B = Basishafen für überregionale Dauerlieger, C = Netzerweiternder Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzerweiternder Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

\* WWRP-Wasserwanderrastplatz

Abbildung 25: Planungskonzeption für Sportboothäfen im Revier Stettiner Haff





## **8. Exkurs: Schwimmende Ferienhäuser**

Diese Nutzungsform wurde mit dem primären Ziel entwickelt eine besondere Form des Wohnens zu ermöglichen - und zwar auf dem Wasser. Wie der Name bereits verrät, handelt es sich im Gegensatz zu einem Hausboot nicht um ein Boot, welches auch ein gleichzeitiges Wohnen zulässt. Es handelt sich vielmehr um ein Haus, da der funktionale Charakter eines Schiffes nahezu ausbleibt. Ob als Wohnung, Büro, Restaurant oder Hotel - die schwimmenden Häuser sind sehr vielfältig einsetzbar. Sie werden auf einer schwimmfähigen Anlage, wie z.B. einem Ponton oder Floß errichtet und sind i.d.R. dauerhaft mit dem Ufer in Form eines Steges verbunden. Ein schwimmendes Haus verfügt über keinen eigenen Motor, wie ein Hausboot ihn hat, da es im Gegensatz zu einem Hausboot eine Möglichkeit des dauerhaften Wohnens auf dem Wasser in Ufernähe bieten soll. Hausboote hingegen bieten die Möglichkeit, sich fortzubewegen ohne auf den Wohncharakter verzichten zu müssen. Sie sind deshalb baurechtlich auch anders zu behandeln. Für ein schwimmendes Haus sind die Hürden um ein vielfaches höher als bei einem Hausboot.

### **8.1 Anforderungen an schwimmende Häuser**

Die Anforderungen, die an die besondere Form des Wohnens gestellt werden, lassen sich in physische, städtebauliche und technische Anforderungen gliedern. Aus naturschutzrechtlicher Sicht bestehen ebenfalls hohe Anforderungen. Die Prüfung ist sehr aufwendig und langwierig. Es bedarf einer speziellen Einzelfallprüfung.

#### Physische Anforderungen:

- eine geschützte Lage, speziell vor rauer See
- die Wassertiefe sollte aufgrund der Standfestigkeit stets ausreichend sein

Da der überwiegende Teil der Hafenanlagen diese Eigenschaften aufweist, eignen sich diese oftmals sehr gut als Standort für den Bau von schwimmenden Häusern. In vielen Fällen sorgt eine Mole für den notwendigen Schutz vor dem offenen Meer.

#### Städtebauliche Anforderungen:

Die Anforderungen aus städtebaulicher Sicht sind mittlerweile sehr hoch, da die Uferbereiche oft empfindlich bei technischen Einbauten sind. Als die ersten Häuser in Lauterbach errichtet worden sind, war die Einordnung juristisch noch nicht klar definiert. Bis dahin galten sie als Boote, wodurch die Hürden aus planerischer Sicht deutlich niedriger waren.

Bei der Einbindung in die oftmals bestehenden Strukturen eines Ufergebietes sollten sich die Häuser stets in die Umgebung eingliedern. So wird in den meisten Fällen auf natürliche Baustoffe, wie z.B. Holz zurückgegriffen. Aus städtebaulicher Sicht kann der teils ungewohnte Anblick trotzdem zu einer Bereicherung und Belebung von Küstenabschnitten wirken. Auslastungsprobleme von Häfen bei den Liegeplätzen können quersubventioniert werden oder bereits stillgelegte Hafenanlagen können für diesen Zweck wiederbelebt werden. Besonders geeignet für die Errichtung von schwimmenden Häusern sind alte Militärgelände oder Fischerhäfen, wie z.B. am Buger Hals bei Dranske.

### Technische Anforderungen:

Ein wesentlicher Unterschied zu landseitigen Bauvorhaben sind die trag- und widerstandsfähigen Schwimmkörper, auf denen die Häuser errichtet werden. Sie funktionieren nach dem sogenannten Wasserverdrängungsprinzip und das Material muss Wellengang, Frost und Wind stand halten. Boddengewässer eignen sich daher aufgrund ihrer geringen Strömung besonders gut für die Installation schwimmender Häuser. Bei der Erschließung sollte darauf geachtet werden, dass die Häuser mit Strom-, Wasser, und Abwasserleitungen verbunden sind. Zwar ist eine autarke Lösung ebenfalls möglich, jedoch ist diese meist teurer und aufwendiger.

## **8.2 Schwimmende Ferienhäuser in Mecklenburg-Vorpommern**

Die ersten Häuser standen Urlaubern auf Rügen gegen Ende der 90er Jahre zur Verfügung und erfreuen sich seitdem großer Beliebtheit, wie die Auslastungszahlen beeindruckend unterstreichen. Diese liegen mit knapp 80% auf Hotelniveau. Im Vergleich dazu sind die klassischen Ferienpensionen nur halb so stark ausgelastet. Neben dem Hafen Lauterbach/Putbus, der als Vorreiter in diesem Bereich gilt, bietet auch die Marina in Kröslin schwimmende Häuser zur Miete an. Aber auch als Anlageobjekt bietet sich diese Form der Häuser an. Sie bieten aufgrund ihrer hohen Auslastung eine hohe Rendite, auch wenn das Ausfallrisiko durch schlechte Wetterprognosen nicht unterschätzt werden dürfen.

Die Produzenten bzw. Anbieter von schwimmenden Ferienhäusern bieten potenziellen Kunden hinsichtlich der Standortfrage und Anlagemöglichkeiten einen umfangreichen Service an. Auch welche Regularien beim Kauf zu beachten sind, werden aufgezeigt. Die Nebenerwerbskosten sind z.B. identisch mit denen bei einem Immobilienkauf auf dem Festland. Die Problematik, die in Gesprächen mehrfach an die Gutachter herangetragen wurde, dass Privatpersonen nicht ausreichend informiert würden, ist schwer nachvollziehbarer. Bereits einfache Recherchen im Internet bieten umfangreiche Informationen, die eigentlich jeder Käufer kennen sollte.

In der weiteren Planung ist darauf zu achten, dass die „Besonderheit“ dieses Segmentes nicht verloren geht. Insbesondere die Errichtung ganzer Feriensiedlungen kann problematisch sein. Andererseits kann die Errichtung einzelner strategisch ausgesuchter Standorte zu einer Belebung und Attraktivitätssteigerung für den Wassersporttourismus führen. Darüber sind sich die Experten einig.

Die schwimmenden Häuser sind mittlerweile über die Grenzen Mecklenburg-Vorpommerns bekannt. Auch andere Hafenstandorte haben die Häuser als Ergänzung zu ihrem Kerngeschäft entdeckt. In Lauterbach sind zu den schwimmenden Häusern mittlerweile noch Pfahlhäuser hinzugekommen. In der Tabelle 97 sind (einige) aktuelle Standorte aufgeführt, an denen schwimmende Häuser vorzufinden sind.

**Tabelle 97: Anzahl schwimmende Häuser je Standort**

	Marina Lauterbach	Marina Kröslin	Marina Barth	Marina Neuhof	Wiek auf Rügen	Naturhafen Krummin
Anzahl schwimmender Häuser	12	7	5	2	2	2

Quelle: Eigene Zusammenstellung PLANCO

### **8.3 Schlussfolgerungen zu schwimmenden Ferienhäusern**

Schwimmende Häuser üben auf Menschen eine besondere Faszination aus. Sie stellen für Marinas eine Art Alleinstellungsmerkmal dar. Es ermöglicht den Häfen eine ganz neue Zielgruppe zu erreichen, nämlich die der Nicht-Segler. Die schwimmenden Häuser bieten den Marinas neben einer verbesserten Auslastung auch eine Verlängerung der Saison. Zudem buchen viele Urlauber die Häuser auch im Herbst bzw. Winter. Für das jeweilige Gebiet ergeben sich im Falle der Realisierung eines solchen Projektes ebenfalls Synergien, die ohne die schwimmenden Häuser in deutlich geringerem Maße entstehen würden. Speziell der Gastronomiebereich kann davon profitieren.

Die Lage in Häfen bietet sich für die Häuser an, die sowohl die landseitige Erreichbarkeit, als auch die Versorgungsmöglichkeiten bereits gegeben sind.

Es gibt bereits einige Standorte, die durch die Errichtung von schwimmenden Häusern profitieren, wie z.B. die Marina Lauterbach oder Kröslin. Speziell Lauterbach konnte lange Zeit von dem Alleinstellungsmerkmal profitieren und kann es immer noch, da die Zahl der neuen Standorte sich aufgrund der hohen Markteintrittsbarrieren in einem überschaubaren Rahmen bewegt. Ein Überangebot an Häusern liegt momentan nicht vor, d.h. eine Planung weiterer Häuser bzw. Standorte kann nach derzeitigem Stand als unproblematisch eingestuft werden. Die Eignung eines Standortes kann nur in einer Einzelfallprüfung festgestellt werden. Wichtig bei der Realisierung neuer Projekte ist jedoch immer, dass der Exklusivitätsfaktor bei der Dimensionierung nicht außer Acht gelassen werden darf. Sollten in zu kurzer Zeit zu viele Häuser und Standorte entwickelt werden, wird der Reiz für Urlauber verloren gehen und die Auslastungszahlen sinken.

## 9. Exkurs: Wasserwandern auf der Peene und Uecker

### 9.1 Die Peene und das Peenetal

Die Peene ist einer der wenigen noch naturbelassenen Flüsse in Deutschland und zugleich der drittlängste Fluss Mecklenburg-Vorpommerns. Aufgrund der überwiegend unberührten und attraktiven Natur ist die Peene unter anderem auch als „Amazonas des Nordens“ bekannt. Sie speist sich grundsätzlich aus drei Zuflüssen (Malchiner See, Kleine Peene, Ostpeene). Die zahlreichen Windungen der Peene erstrecken sich durch das größte geschlossene Niedermoorgebiet Mitteleuropas. Geprägt ist die Uferlandschaft durch zahlreiche Nebenflüsse, Bäche, einstige Torfstichen und vielem mehr. Die Peene ist auf rund 100 Kilometer befahrbar. Ihren Ursprung hat die Peene bei Gnoien (Landkreis Rostock) und mündet unweit der Stadt Anklam im Peenestrom. Dabei durchfließt sie Städte wie die Hansestadt Demmin, Loitz, Jarmen, Stolpe und Anklam (Landkreis Vorpommern-Greifswald). Dank der vielen Wasserwanderrastplätze, lässt sich der Fluss hervorragend wasserseitig erkunden. Diese sind in der nachfolgende Tabelle 98 nach Nutzergruppen und Kapazität aufgeführt.

**Tabelle 98: Sportboothäfen (kategorisiert) nach Nutzergruppen und Kapazität**

Hafen	Kategorie	Vereine & Sportgms.	andere Dauerlieger	Gastlieger	GESAMT
<b>Peene</b>					
Alt Plestlin *WWRP	C	0	2	12	14
Anklam *WWRP	C	0	0	16	16
Loitz *WWRP	C	0	0	37	37
Stolpe an der Peene *WWRP	C	0	9	15	24
<b>Zwischensumme C</b>		<b>0</b>	<b>11</b>	<b>80</b>	<b>91</b>
Jarmen	D	31	0	4	35
Liepen	D	18	1	5	24
Sophienhof *WWRP	D	0	0	5	5
<b>Zwischensumme D</b>		<b>49</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>64</b>
<b>Summe Kategorie C</b>		<b>0</b>	<b>11</b>	<b>80</b>	<b>91</b>
<b>GESAMT</b>		<b>49</b>	<b>12</b>	<b>94</b>	<b>155</b>

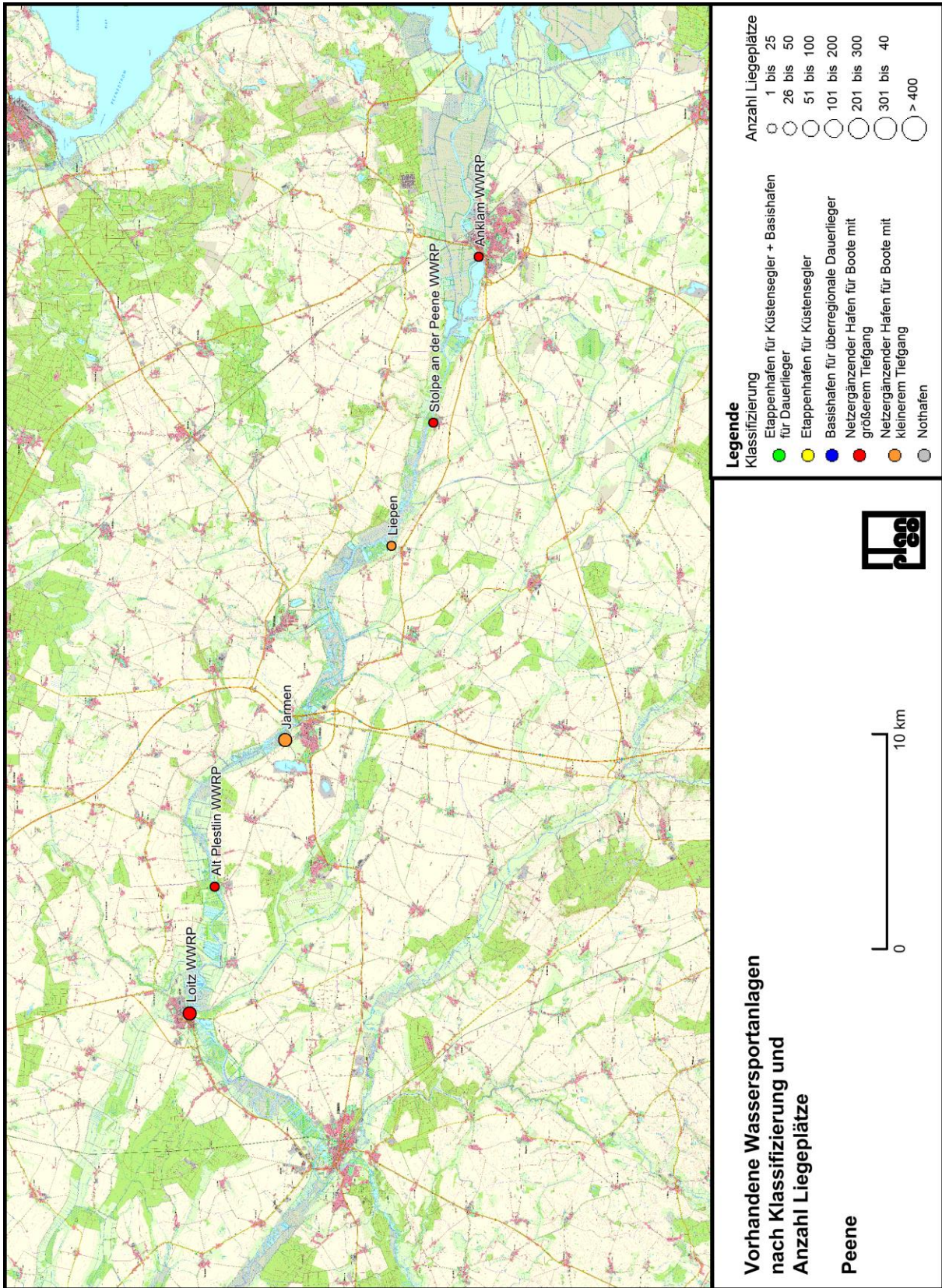
Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler, B = Basishafen für überregionale Dauerlieger, C = Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

\* WWRP - Wasserwanderrastplatz

Wie bereits erwähnt, verfügt die Peene über eine gute Netzabdeckung. Die Wasserwanderrastplätze verteilen sich gleichmäßig entlang des Flusses, so dass ein problemloses Wasserwandern vom Kummerower See bis zum Peenestrom möglich ist. Insgesamt verfügt die Peene über 13 Häfen. Knapp zwei Drittel konnten als Wasserwanderrastplatz identifiziert werden. Die 5 Häfen zwischen dem Kummerower See und Loitz sind nicht Gegenstand der Betrachtung. Lediglich die Häfen zwischen Loitz und Anklam sind für diese Untersuchung relevant. Insgesamt verteilen sich auf die 8 Standorte 155 Liegeplätze. Für Gastlieger stehen rund 95 Liegeplätze zur Verfügung, wovon 85% auch von tiefen Bootstypen nutzbar sind.

**Abbildung 26: Vorhandene Wassersportanlagen der Peene**



Landseitig sind alle Standorte problemlos zu erreichen. Die Häfen befinden sich ausnahmslos in direkter Umgebung zu einer gut ausgebauten überregionalen Straße sowie in einer durchschnittlichen Entfernung von 5-10 km zu einem Autobahnzubringer der A20. Der einzige Ausreißer mit rund 24 km Entfernung ist der Wasserwanderrastplatz in Anklam. Auch wenn es sich bei den Standorten um Wasserwanderrastplätze handelt und nicht um Basishäfen, ist die landseitige Erreichbarkeit ein wichtiger Faktor. Das Gebiet wird fast ausschließlich von kleineren Sportbooten genutzt. Lediglich Jarmen, Stolpe und Liepen bieten eine begrenzte Anzahl an Dauerliege- bzw. Vereinsliegeplätzen. Deshalb ist davon auszugehen, dass der überwiegende Teil der auf der Peene fahrenden Boote regelmäßig landseitig zu Wasser gelassen werden müssen. Ob nun von lokalen Wasserwanderern, die einen Tages- bzw. Wochenendausflug unternehmen oder von überregionalen Bootstouristen, die ihren Urlaub auf der Peene verbringen, ist dabei erst einmal unerheblich.

Wasserseitig ist das Gebiet der Peene sowohl aus Richtung Kummerower See, als auch vom Peenestrom eher gut erreichbar. Die durchschnittliche Wassertiefe der Peene liegt bei 2 m. Die Fahrrinne muss daher unbedingt eingehalten werden. In Ufernähe befinden sich in vielen Bereichen Sandbänke.

Der Schwierigkeitsgrad der Peene ist verhältnismäßig gering. Es handelt sich um ein sehr geschütztes Gebiet. Deshalb gibt es viele Befahrungsbeschränkungen und -regelungen, die eingehalten werden müssen. Die Häfen können aufgrund fehlender Betonung und Befeu-erung nur bei Tag angelaufen werden. Die Liegeplatzbedingungen sind an fast allen Standorten gut.

Das Gebiet der Peene ist sehr attraktiv für Wasserwanderer mit kleinen Motor- bzw. Segelbooten sowie für Kanuten. Für tiefere Bootstypen kommt das Gebiet kaum in Frage. Die Hafendichte ist auf einem guten Niveau. Des Weiteren grenzen die meisten Standorte an eine größere Stadt, die neben einem guten Angebot an Supermärkten, Restaurants, etc. auch über ein ansprechendes touristisches Angebot verfügen. Die sanitäre und technische Ausstattung ist ebenfalls mit gut – befriedigend zu bewerten.

Der naturschutzfachliche Aspekt hat im Bereich der gesamten Peene einen sehr hohen Stellenwert. Das Peenetal ist fast ausnahmslos ausgewiesenes Naturschutzgebiet, woraus sich erhebliche Einschränkungen für das Befahren der Altarme und Torfstiche ergeben. Das Betreten der Uferbereiche ist ebenfalls problematisch. Etwa 99% sind gesperrt.

Trotz der hohen naturschutzfachlichen Einschränkungen wird die Peene als Wassersportgebiet sehr gut angenommen. So lag die durchschnittliche Auslastung in Häfen wie Stolpe oder Alt Plestlin in den letzten Jahren bei 60-80%. Die Gespräche vor Ort haben ergeben, dass der Grund für die gute Auslastung zum Großteil aus der einzigartigen Landschaft resultiert. Aus Sicht des Gutachters verfügt die Region dadurch über ein Alleinstellungsmerkmal gegenüber anderen Wassersportregionen.

Die derzeitigen Bestrebungen, die Naturschutzaufgaben auf der Peene auszuweiten, sind sehr kritisch zu bewerten, da die Restriktionen bereits auf einem sehr hohen Niveau sind. Ein Umbau zu naturnahen Flüssen, hätte eine erhebliche Einschränkung bei der Nutzung der Peene zur Folge, wodurch die Attraktivität des Reviers signifikant geschmälert werden würde. Eine touristische Nutzung wäre nur noch in sehr eingeschränktem Umfang möglich.

## 9.2 Die Uecker

Die Uecker hat ihren Ursprung rund 100 Kilometer Luftlinie nordöstlich von Berlin und mündet ins Stettiner Haff. Der Oberuckersee liegt im Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin. Ihre Ufer dürfen nur an dafür vorgesehenen Stellen betreten werden. Weitere Einschränkungen sind nicht bekannt, abgesehen der einschlägigen Regelungen für Bundeswasserstraßen. Im Prinzip ist die gesamte Uecker für Anfänger befahrbar.

Die Ufer sind durchweg natürlich, vom Hafen Ueckermünde abgesehen, wo es hohe Spundwandufer gibt. Von Abbruchkanten bis totalem Sumpf ist alles vertreten, was man üblicherweise an Kleinflüssen vorfindet. Von Eggesin ab finden wir hauptsächlich Sumpf und Auenwald vor. Es gibt lediglich einen Wasserwanderrastplatz, der sich für die Nutzung von Sportbooten eignet. Es handelt sich hierbei um den Hafen Eggesin. Dieser befindet sich bereits auf der Randow, die bei Eggesin in die Uecker einmündet. Der Hafen verfügt über ausreichende sanitäre Anlagen sowie über Kochgelegenheiten und einen Imbiss.

**Tabelle 99: Sportboothäfen (kategorisiert) nach Nutzergruppen und Kapazität**

Hafen	Kategorie	Vereine & Sportgms.	andere Dauerlieger	Gastlieger	GESAMT
Eggesin	D	0	0	64	64
<b>Zwischensumme D</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>64</b>	<b>64</b>
<b>GESAMT</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>64</b>	<b>64</b>

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler, B = Basishafen für überregionale Dauerlieger, C = Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

Ein Hafennetz ist an der Uecker mit nur einem Hafen nicht vorhanden. Nach dem Ort Ueckermünde endet die Netzabdeckung, wodurch ein Wasserwandern für Sport- und oder Segelboote nur sehr schlecht bis gar nicht möglich ist. Um die Attraktivität der Uecker für Wasserwanderer zu steigern, müssten neue Häfen errichtet werden. Dies wäre mit einem enormen Kostenaufwand verbunden. Die Wirtschaftlichkeit ist daher kritisch zu prüfen. Durch das Stettiner Haff stehen ausreichend Möglichkeiten zum Segeln zur Verfügung. Diese Einschätzung deckt sich auch mit den Gesprächen, die vor Ort geführt wurden. Hinter der Brücke am Stadthafen in Ueckermünde sind nur noch sehr wenige Wassersportler mit Segel- bzw. Motorbooten anzutreffen.

## **10. Exkurs: Wechselwirkungen zu Nachbarrevieren in Polen**

Die Segelreviere Polens lassen sich in 4 unterschiedlich große Gebiete einteilen. Als flächenmäßig größtes Gebiet wurde das Revier I (die polnische Ostseeküste) identifiziert. Die Reviere II (Großes Haff) und III (Danziger Bucht) grenzen unmittelbar an die polnische Ostseeküste an. Das Revier IV (Frisches Haff) grenzt bereits an die russische Grenze an. Aufgrund der räumlichen Distanz der Danziger Bucht und dem Frischen Haff sind die beiden Gebiete in Bezug auf mögliche Wechselwirkungen nicht relevant und werden in den kommenden Kapiteln nicht näher betrachtet.

### **10.1 Revier I: Die polnische Ostseeküste**

#### **Überblick**

Die polnische Ostseeküste (Revier I) hat ihren Anfang an der Swinemündung, von wo aus sie etwa 150sm bis zum Kap Rozewie in Ostnordöstlicher Richtung verläuft und nach weiteren 20 südöstlicher Richtung bei Hel (eine Halbinsel an der Danziger Bucht) endet. Die polnische Ostseeküste ist ein für Küstensegler sehr attraktives Revier. Es besticht unter anderem durch seine enorme landschaftliche Vielfalt. Zahlreiche Flach- und Steilküsten wechseln sich ab. Diverse Lagunen und küstennahe Seen runden das positive Gesamtbild ab. Neben der landschaftlichen Attraktivität, verfügt das Revier über eine ausreichende Zahl von Etappenhäfen, die sich entlang der Küste relativ gleichmäßig verteilen. Auch wenn die polnische Ostseeküste landschaftlich sehr attraktiv ist und über eine ausreichende Anzahl an Häfen verfügt, hat das Gebiet einen sehr großen Nachteil bezüglich der Ansteuerbarkeit der Häfen im Vergleich zu anderen vergleichbaren Revieren. Die einzigen beiden Standorte, die bei fast jedem Wetter angelaufen werden können, sind Swinemünde und Władysławowo (Großendorf).

Das Revier umfasst insgesamt 13 Sportboothäfen und kleinere Wassersportanlagen mit einer Gesamtkapazität von 840 Liegeplätzen, von denen je knapp 780 für Gast- und andere Dauerlieger / Vercharterer sowie etwa 50 Liegeplätze für Vereine zur Verfügung stehen. Für ein Revier von dieser Uferlänge ist die Liegeplatzkapazität eher unterdurchschnittlich.

An der polnischen Ostseeküste gibt es aktuell 8 Etappenhäfen, wovon die Marina Swinemünde (A+B) zusätzlich die Kriterien eines Basishafens erfüllt. Reine Basishäfen lässt das Revier vermissen. Etwa 80% der Gast- und Dauerlieger verteilen sich auf Etappen- bzw. Basishäfen und rund 13% stehen in den 3 netzergänzenden Häfen für tiefe Bootstypen zur Verfügung. Lediglich 7% entfallen auf die zwei netzergänzenden Häfen für flache Bootstypen. Diese Verteilung erklärt sich aus dem hochseeartigen Charakter des Reviers.



**Tabelle 100: Sportboothäfen (kategorisiert) nach Nutzergruppen und Kapazität**

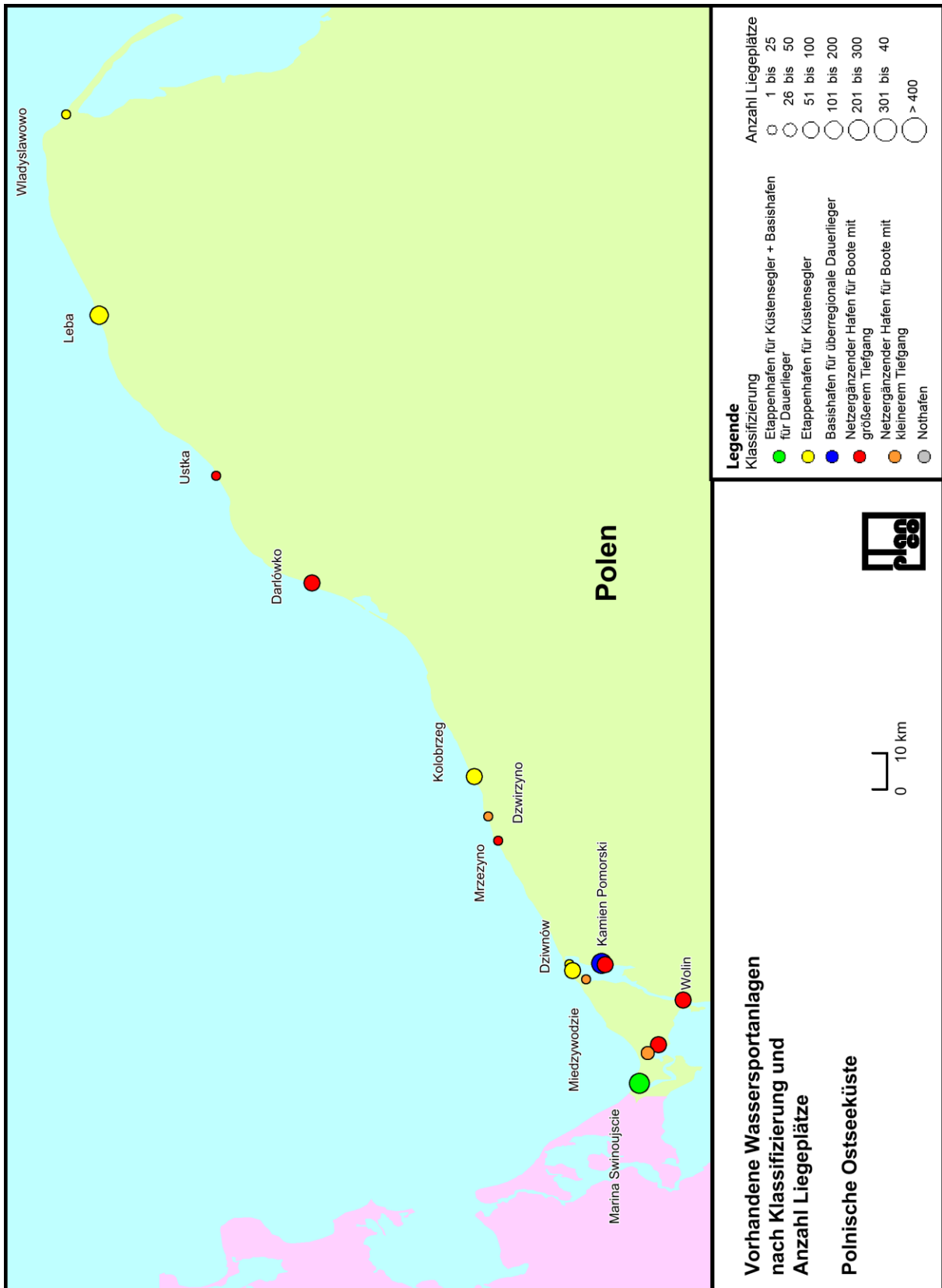
Hafen	Kategorie	Vereine & Sportgms.	andere Dauerlieger	Gastlieger	GESAMT
Dziwnów (Dievenow) Fischereihafen	A	0	0	30	30
Dziwnów (Dievenow) Marina Polmax	A	0	0	20	20
Dziwnów (Dievenow) Passagierkai	A	0	0	20	20
Dziwnów (Dievenow) Yachthafen	A	0	0	61	61
Kołobrzeg (Kolberg) Yachthafen*	A	0	70	30	100
Marina Łeba	A	0	0	120	120
Władysławowo (Großendorf) Fischereihafen	A	0	0	20	20
<b>Zwischensumme A</b>		<b>0</b>	<b>70</b>	<b>301</b>	<b>371</b>
Marina Świnoujście (Swinemünde)	A+B	0	200	100	300
<b>Zwischensumme A+B</b>		<b>0</b>	<b>200</b>	<b>100</b>	<b>300</b>
Darłowo (Rügenwalde)	C	0	67	10	77
Mrzeżyno (Ost-Deep) Fischereihafen	C	0	0	15	15
Ustka Fischereihafen	C	0	0	15	15
<b>Zwischensumme C</b>		<b>0</b>	<b>67</b>	<b>40</b>	<b>107</b>
Dźwirzyno (Kolberger Deep)	D	0	0	10	10
Świnoujście (Swinemünde) Vier Winde Vereinshafen	D	52	0	0	52
<b>Zwischensumme D</b>		<b>52</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>62</b>
<b>Summe Kategorie A – C</b>		<b>0</b>	<b>337</b>	<b>441</b>	<b>778</b>
<b>GESAMT</b>		<b>52</b>	<b>337</b>	<b>451</b>	<b>840</b>

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler, B = Basishafen für überregionale Dauerlieger, C = Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

\* derzeit ist eine Erweiterung auf 250 LP geplant. Der Zeitraum ist nicht bekannt. Auch über eine mögliche Aufteilung nach Nutzergruppen kann derzeit nur spekuliert werden.

Abbildung 27: Vorhandene Wassersportanlagen im Revier polnische Ostseeküste



## **Netzbezogene Bewertung**

Der gesamte Hafenbestand des Reviers verteilt sich entlang der Küste. Die wichtigsten Standorte sind Swinemünde und Dievenow mit 6 der 13 Sportboothäfen. Nothäfen gibt es im Revier keine.

Besonders groß ist die Dichte zwischen Swinemünde und Kolberg. Dort liegen allein 7 Standorte mit Gastliegerfunktion und ausreichender Wassertiefe. Die Häfen befinden sich in relativ kurzer Entfernung zueinander, wodurch der Bereich grundsätzlich interessant für Wasserwanderer ist. Allerdings bleibt die Problematik der Ansteuerbarkeit.

Zwischen Kolberg und Władysławowo, dem distanztechnisch längeren Teil des Reviers verteilen sich lediglich 4 Standorte. Zudem verfügen diese Häfen über weitaus weniger Kapazitäten für Gastlieger, wodurch eine genauere Planung notwendig wird. Aus netzverdichtender Sicht, sind in diesem Abschnitt des Reviers weitere Standorte als sinnvoll zu erachten.

## **Standortbezogene Bewertung**

Die landseitige Erreichbarkeit der Hafenstandorte im Revier ist als unkritisch zu bewerten. Alle Standorte verfügen über eine gute Anbindung an eine gut ausgebaute überregionale Straße. Ein Teil liegt zudem in der Nähe einer Schnellstraße. Die landseitige Erreichbarkeit spielt eine entscheidende Rolle bei Basishäfen. Da es sich bis auf in Swinemünde um Häfen mit Fokus auf die Nutzergruppe der Gastlieger handelt, ist dieser Faktor jedoch zu vernachlässigen.

Das Revier I ist wasserseitig gut zu erreichen. Es kann erstens aus Richtung Danziger Bucht problemlos angesteuert werden. Zweitens ist es möglich vom Stettiner Haff über die Świna das Gebiet anzufahren. Die notwendige Wassertiefe für Kielyachten ist zum überwiegenden Teil gewährleistet. Lediglich zwei Standorte lassen sich mit Booten >1,8 m Tiefgang nicht anlaufen.

Anknüpfend an die natürlichen Gegebenheiten liegt der Schwierigkeitsgrad zum Segeln wesentlich höher als bei Binnenrevieren. Bis auf Swinemünde und Władysławowo lassen sich die anderen Standorte nur eingeschränkt bei bestimmtem Wetter ansteuern. Ein Teil der Standorte sollte nur tagsüber angelaufen werden.

Die Hafendichte an der polnischen Ostseeküste ist grundsätzlich gut und die Standorte liegen alle in unmittelbarer Nähe zu einer Stadt. Es besteht aber noch Bedarf an zusätzlichen Häfen, um die Attraktivität des Reviers zu steigern. Zudem ist die Liegeplatzkapazität an manchen Standorten noch ausbaufähig.

## **Ausstattungsbezogene Bewertung**

Die Ausstattung der einzelnen Häfen im Revier fällt äußerst unterschiedlich aus. Während Häfen wie Swinemünde sowie der Yachthafen in Dievenow und Kolberg durchweg vorzüglich ausgestattet sind, gibt es Standorte, die teilweise gerade einmal über eine Stromversorgung verfügen und das auch nur mit Hilfe von langen Stromkabeln. Winterlager gibt es an kaum einem Standort. Da es sich fast ausschließlich um Etappenhäfen handelt, ist dies jedoch vernachlässigbar.

Der Grund für den teilweise sehr unterschiedlichen Grad an Ausstattung liegt darin, dass es sich bei den Standorten auf der einen Seite um neu errichtete Marinas und auf der anderen Seite um Fischereihäfen handelt, deren primäre Nutzung nicht auf die Beherbergung von Gastliegern ausgerichtet ist.

Die touristische Attraktivität beschränkt sich bis auf Swinemünde auf die landschaftlichen Gegebenheiten. Das zusätzliche Versorgungsangebot, wie Supermärkte und Restaurants ist unterdurchschnittlich ausgeprägt. In diesem Bereich besteht erheblicher Nachholbedarf.

### **10.2 Revier II: Großes Haff**

#### **Überblick**

Wie bereits in Kapitel 6.6.1 beschrieben, ist das Segelrevier des Stettiner Haffs das einzige grenzüberschreitende Binnenrevier an der deutschen Ostseeküste. Es umfasst eine Fläche von etwa 700 km<sup>2</sup> und erstreckt sich im Westen von der Peenemündung südlich der Zeche-riner Brücke bis zur Odermündung bei Stettin. Vorgelagert sind die Inseln Usedom, Wollin und Karsibor. In Anlehnung an die unterschiedliche Größe der Wasserflächen beiderseits der deutsch-polnischen Grenze lässt sich das Segelrevier in einen größeren polnischen (420 km<sup>2</sup>) sowie einen kleineren deutschen Teil (280 km<sup>2</sup>) unterteilen. Der polnische Teil ist Gegenstand dieses Exkurses.

Mit durchschnittlichen Wassertiefen von etwa 4 m ist das Große Haff (Wielki Zalew) ein relativ tiefes und aufgrund seiner geringen Zahl an Buchten, Engen und Untiefen, ein verhältnismäßig leicht zu besegelndes Binnenrevier. Die mit Abstand größte Liegeplatzkapazität weist der Standort Stettin mit 970 Liegeplätzen in insgesamt 7 Häfen auf. Die Marina Zielona nimmt hierbei mit 300 Liegeplätzen den größten Anteil ein.

Ebenfalls wichtig für das Revier ist der Standort Kamień Pomorski. Die beiden Standorte liegen weit genug voneinander entfernt, wodurch es zu keinerlei Konfliktpotenzial kommen kann. Sie decken vielmehr jeder für sich in ihrem Teil des Reviers den notwendigen Liegeplatzbedarf ab.

Trotz des Binnencharakters im Großen Haff fällt auf, dass ähnlich wie an der polnischen Ostseeküste, lediglich zwei Standorte nicht von tiefen Bootstypen angesteuert werden können. Zudem ist die Liegeplatzkapazität der beiden Häfen verschwindend gering.

**Tabelle 101: Sportboothäfen (kategorisiert) nach Nutzergruppen und Kapazität**

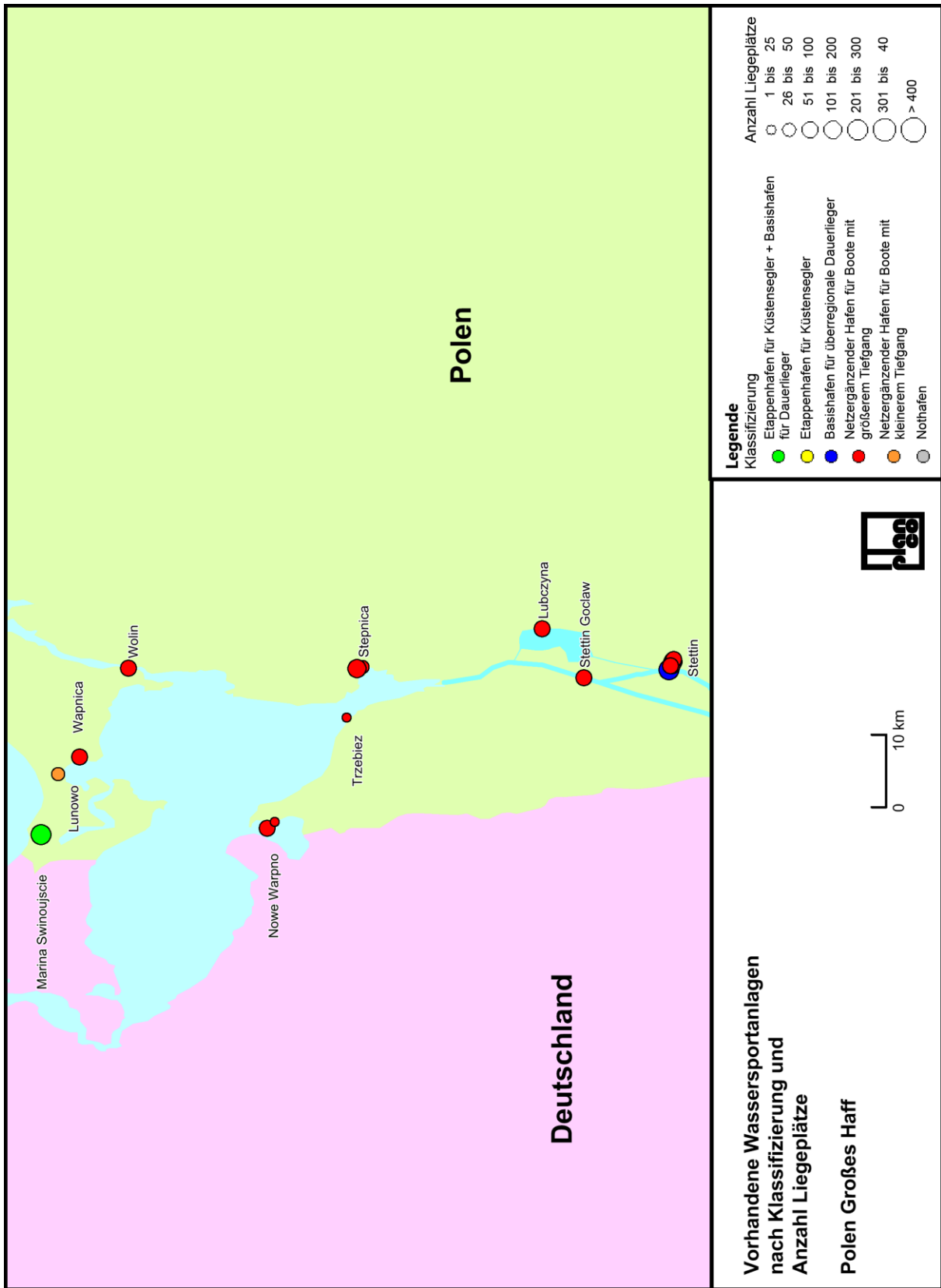
Hafen	Kategorie	Vereine & Sportgms.	andere Dauerlieger	Gastlieger	GESAMT
Marina Kamień Pomorski	B	0	230	60	290
Stettin Marina Zielona	B	0	275	25	300
Stettin Jugend Seesportzentrum	B	0	190	10	200
<b>Zwischensumme B</b>		<b>0</b>	<b>695</b>	<b>95</b>	<b>790</b>
Kamien Pomorski Sportboothafen	C	60	0	4	64
Marina Lubczyna (Lübniz)	C	0	70	26	96
Nowe Warpno (Neuwarp) Yachthafen	C	0	67	5	72
Nowe Warpno (Neuwarp) Campinplatz	C	0	0	10	10
Stepnica (Stepenitz) Fischereihafen	C	0	29	5	34
Stepnica (Stepenitz) Vereinshäfen	C	100	0	100	200
Stettin AZS Yacht Club	C	60	0	0	60
Stettin Marina Campingplatz	C	0	50	10	60
Stettin Marina Hotel	C	0	0	60	60
Stettin Marina Goclaw	C	0	75	15	90
Trzebież (Ziegenort) Segelzentrum (geschlossen, Stand 2016) *	C	0	0	0	0
Wapnica	C	0	8	52	60
Wicko	C	0	0	10	10
Wolin (Wollin) Stadtkai	C	0	0	10	10
Wolin (Wollin) Vereine	C	65	0	7	72
<b>Zwischensumme C</b>		<b>285</b>	<b>499</b>	<b>314</b>	<b>1.098</b>
Łunowo	D	30	0	5	35
Międzywodzie Anleger	D	0	0	10	10
<b>Zwischensumme D</b>		<b>30</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>45</b>
<b>Summe Kategorie A – C</b>		<b>285</b>	<b>1.194</b>	<b>409</b>	<b>1.888</b>
<b>GESAMT</b>		<b>315</b>	<b>1.194</b>	<b>424</b>	<b>1.933</b>

Quelle: PLANCO, eigene Zusammenstellung

A = Etappenhafen für Küstensegler, B = Basishafen für überregionale Dauerlieger, C = Netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen, D = Netzergänzender Hafen für flache Bootstypen, E = Nothafen

\* Seit Anfang 2016 ist der Hafen in Trzebież am Segelzentrum geschlossen und kann nicht als Etappenhafen von Wasserwanderern genutzt werden. Vermutlich ist die Versandung vor der Hafeneinfahrt zu sehr fortgeschritten. Wann der Hafen wieder angelaufen werden kann, ist derzeit nicht bekannt.

Abbildung 28: Vorhandene Wassersportanlagen im Revier Großes Haff



### **Netzbezogene Bewertung**

Das Revier Großes Haff umfasst 11 Standorte mit insgesamt 20 Häfen, wovon allerdings der Hafen am Segelzentrum in Trzebiez (Ziegenort) seit Anfang 2016 für unbestimmte Zeit nicht nutzbar ist.

Bezüglich der Netzdichte besteht im Vergleich zu deutschen Segelrevieren durchaus noch Handlungsbedarf. Die Häfen verteilen sich relativ ungleichmäßig auf das Revier. Eine sehr hohe Konzentration konnte im Bereich Stettin identifiziert werden. Jedoch weist das Revier grundsätzlich eine ausreichende Anzahl an Häfen sowie verhältnismäßig geringe Distanzen zwischen den einzelnen Standorten auf.

Keine Strecke überschreitet die Grenze von 20 sm. Die längste Distanz beträgt rund 17 sm (Nowe Warpno – Wollin). Der überwiegende Teil der Häfen liegt zwischen 5-12 sm voneinander entfernt. Das Große Haff eignet sich daher durchaus für Tages- bzw. Wochenendausflüge. Eine gute Anbindung an die beiden Nachbarreviere ist ebenfalls gegeben.

### **Standortbezogene Bewertung**

Alle Standorte können landseitig problemlos erreicht werden. Sie verfügen über eine gute Anbindung an eine gut ausgebaute überregionale Straße. Ein Teil der Orte liegt zudem in der Nähe einer Schnellstraße. Der einzige Ort mit einer kurzen Entfernung zur Autobahn (A6) ist Stettin. Da Stettin neben 5 netzergänzenden Häfen für tiefe Bootstypen ebenfalls über 2 Basishäfen verfügt, ist dies besonders wichtig, damit der Standort neben lokalen Dauerliegern grundsätzlich auch für überregionale Dauerlieger attraktiv ist.

Seeseitig ist das Revier zum einen aus Richtung des deutschen Nachbarreviers - Kleines Haff erreichbar. Zum anderen kann es von Norden aus von der polnischen Ostseeküste (z.B. über die Świna) angesteuert werden. Im gesamten Revier liegen keine Beeinträchtigungen durch seeseitige Hindernisse (z.B. Klappbrücken) vor. Bis auf zwei Standorte (Łunowo im Vietziger See und Międzywodzie) verfügen alle Häfen über eine ausreichende Wassertiefe für Kielyachten, wodurch das Große Haff auch für tiefere Boottypen interessant sein kann.

Im Vergleich zur polnischen Ostseeküste ist das Revier II aufgrund seines Binnencharakters ein wesentlich einfacheres Segelrevier und dadurch auch für unerfahrenere Segler geeignet. Die Häfen sollten jedoch überwiegend tagsüber angelaufen werden. Die Liegeplatzbedingungen sind auf einem guten bis befriedigenden Stand.

Die Hafendichte im Revier ist, wie bereits erwähnt noch, ausbaufähig. Zwar verfügt das Große Haff über eine ausreichende Anzahl an Häfen, allerdings verteilen sich diese ungleichmäßig. So kommt es zu einer sehr hohen Konzentration im Raum Stettin und im großen Vietziger See. Das Revier eignet sich trotzdem gut für Tages- oder Wochenendausflüge, da die Distanzen zwischen den Standorten relativ gering sind, wodurch die teilweise fehlende Dichte kompensiert werden kann.

## **Ausstattungsbezogene Bewertung**

Die Ausstattung der einzelnen Häfen lässt sich nicht pauschal bestimmen. Positiv hervorzuheben ist, dass alle Standorte über eine gute sanitäre Versorgung verfügen (WC und Dusche, teilweise auch Waschmaschinen und Trockner). Das ist im Vergleich zum deutschen Nachbarrevier Stettiner Haff ein wesentlich höherer Standard, wobei erwähnt werden muss, dass es sich bei der Hälfte der Standorte im Revier Stettiner Haff um Häfen der Kategorie D handelt, die zum Großteil von Vereinen betrieben werden, deren Fokus nicht auf Gastliegern liegt.

Strom und Wasser sind grundsätzlich verfügbar, aber auch Benzin, Diesel und Abfallbeseitigung sind in vielen Häfen (Stettin Marina Hotel, Kamien Pomorski, Stepnica und Trzebież) verfügbar. Die Standorte sind gleichmäßig auf das Revier verteilt.

Technische Dienstleistungen sind in der Regel auf Slipanlagen oder Kräne beschränkt. Winterlager oder Bootsreparaturservice sind ausschließlich in den Basishäfen verfügbar. Insgesamt bieten alle Häfen einen guten Ausstattungsstandard für Wasserwanderer.

Das zusätzliche Versorgungsangebot wie Supermärkte, Restaurants, Banken, etc. sowie die touristische Attraktivität ist in vielen Standorten noch stark defizitär. Lediglich Stettin verfügt über ein sehr gutes und ausgewogenes Angebot an zusätzlichen Versorgungsleistungen. Auffällig ist allerdings, dass in vielen Häfen mittlerweile WLAN angeboten wird.

### **10.3 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen**

Die Segelreviere I (Polnische Ostseeküste) und II (Großes Haff) sind zwei grundverschiedene Gebiete. Erfüllt die polnische Ostseeküste ausschließlich die Funktion eines Küstenreviers, so eignet sich das Große Haff für Binnensegler. Der große Vorteil der beiden Reviere ist, dass sie miteinander verbunden (Swina und Dziwna) sind, so dass der einzelne Wassersportler stets die Möglichkeit hat, eine kombinierte Tour aus beiden Revieren zu planen. Gleiches gilt in Richtung des deutschen Nachbarreviers Stettiner Haff (Kleines Haff).

Dauerlieger profitieren ebenfalls. Bei der Wahl des Standortes besteht nicht zwangsweise die Notwendigkeit, eine Entscheidung nach Küsten- oder Binnenrevier zu fällen, da das Revier I aufgrund der relativ kurzen Distanzen im Revier II in kurzer Zeit zu erreichen ist. Der Mangel an ausreichend Basishäfen in Revier I kann somit kompensiert werden.

Die Ausstattung in den einzelnen Häfen fällt sehr unterschiedlich aus. Allerdings verfügen alle Häfen über eine sanitäre Grundversorgung. Speziell in den primär als Fischereihafen genutzten Standorten an der polnischen Ostseeküste, ist die Versorgung teilweise stark ausbaufähig. Die Marinas im Revier I verfügen ausnahmslos über einen hohen Standard und neues Equipment. Bei der Betrachtung von Revier II fällt auf, dass die einzelnen Häfen über eine deutlich bessere Grundausstattung verfügen. So sind alle Standorte mindestens mit Strom, Wasser, Duschen und WCs ausgestattet. Für die großen Marinas gilt genau wie in Revier I, dass diese über einen hohen Standard verfügen.

Auch wenn die polnischen Reviere mittlerweile bei der sanitären und technischen Versorgung zu den deutschen Nachbarrevieren aufgeschlossen haben und diese zum Teil sogar überholen konnten, wird ein großes Defizit bestehen bleiben, wodurch die Attraktivität der polnischen Reviere erheblich geschmälert wird.



Die Orte Swinemünde und Władysławowo sind fast bei jedem Wetter ansteuerbar. Die übrigen Häfen im Revier I hingegen nicht. Eine gewisse Planungssicherheit kann somit nicht immer gewährleistet werden. Zudem besteht ein nicht zu vernachlässigendes Sicherheitsrisiko, sollte es zu einem kurzfristigen Wetterumschwung kommen und ein Anlaufen des nächsten Hafens nicht möglich sein. Die Ein- und Ausfahrt durch die Mündung der Dievenow wird z.B. bei grobem Seegang gesperrt, so dass der Hafen Dziwnów nicht ansteuerbar ist. Bereits bei einer Windstärke von 4 bft. (mittlere Brise), sollte der Standort Dźwirzyno nicht mehr angesteuert werden. Zudem ist mit veränderlichen Tiefen zu rechnen.

Für deutsche Küstensegler ist das Revier I daher als weniger attraktiv einzustufen und nur für erfahrene Segler zu empfehlen. Sollte es allerdings zum Neubau der empfohlenen Außenhäfen in Heringsdorf und Zinnowitz kommen, ist es durchaus attraktiv für polnische Segler, von Swinemünde entlang der Außenküste Vorpommerns weiter zu segeln. Die deutschen Nachbarreviere könnten somit von einem Zuwachs an polnischen Seglern profitieren.

Das Revier II (Großes Haff) ist untrennbar mit dem Kleinen Haff verbunden. Die Grundversorgung in den Häfen ist gut bis befriedigend und eine ausreichende Hafendichte ist ebenfalls vorhanden. Gleiches gilt für das deutsche Nachbarrevier - Kleines Haff. Eine Kombination der beiden Reviere bietet sich daher an. Allerdings sind die touristische Attraktivität der deutschen Hafenstandorte und die zusätzlichen Versorgungsmöglichkeiten wie z.B. Supermärkte, Restaurants deutlich stärker ausgeprägt, als im Großen Haff. Daher ist eine Kombination der beiden Reviere nach derzeitigem Stand für polnische Segler attraktiver als für deutsche Segler. Trotzdem sollte die Entwicklung des Reviers weiter beobachtet werden.

## Quellenverzeichnis

- ADAC. (o.J.). *Marinaführer- Häfen - Ostsee- Deutschland - Östliche Ostsee*. Abgerufen am 13. 06. 2016 von <http://www.marinafuehrer.adac.de/sailing-areas/ostsee/deutschland-oestliche-ostsee/>
- Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. (o.J.). *Ex- und Importzahlen des deutschen Bootsmarktes*. Abgerufen am 09. 05. 2016 von <https://www.bvww.org/mitgliederservice/marktinformationen/ex-und-importzahlen-des-deutschen-bootsmarktes/>
- Deutscher Segler Verband. (o.J.). *Anzahl Vereine 1998-2015*.
- Deutscher Segler Verband. (o.J.). *Bootsbestand 1998-2015*.
- Deutscher Segler Verband. (o.J.). *Mitgliederbestand 1998-2015*.
- Deutscher Segler Verband. (o.J.). *Sportbootführerscheinprüfungen 2006-2015*.
- Deutscher Segler Verband, u.a. (2016). *Hafenhandbuch - Mecklenburg-Vorpommern und Polen*. Hamburg: DSV-Verlag.
- Deutscher Tourismusverband e.V. - Beantragung*. (2016). Abgerufen am 16.. 12. 2016 von <https://www.deutschertourismusverband.de/qualitaet/wassertourismus/gelbe-welle/beantragung.html>
- Deutscher Tourismusverband e.V.- Standorte Gelbe Welle*. (2016). Abgerufen am 2016. 12. 16. von [https://www.deutschertourismusverband.de/fileadmin/Mediendatenbank/PDFs/2016\\_Standorte\\_GW\\_\\_082016.pdf](https://www.deutschertourismusverband.de/fileadmin/Mediendatenbank/PDFs/2016_Standorte_GW__082016.pdf)
- DGzRS-Jahresbericht 2016*. (2016). Abgerufen am 15. 12. 2016 von [www.seenotretter.de](http://www.seenotretter.de)
- International Council of Marine Industry Association (ICOMIA). (2010). *Recreational Boating Industry Statistics 2009*.
- International Council of Marine Industry Association (ICOMIA). (2014). *Sample Paper - Recreational Boating Industry Statistics 2013*.
- Ministerium für Arbeit, B. u. (2004). *Standortkonzept für Sportboothäfen an der Ostseeküste*.
- Ministerium für Verkehr, B. u. (2007). *Sportboothäfen an der Außenküste Mecklenburg-Vorpommerns*.
- Zensus. (2011). *Zensus 2011*. Abgerufen am 09. 05. 2016 von [https://www.zensus2011.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen/Aufsaeetze\\_Archiv/2015\\_06\\_MethodenUndVerfahren.pdf;jsessionid=3DEF3C4340A689AA9C5940D9642DB562.2\\_cid389?\\_\\_blob=publicationFile&v=6](https://www.zensus2011.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen/Aufsaeetze_Archiv/2015_06_MethodenUndVerfahren.pdf;jsessionid=3DEF3C4340A689AA9C5940D9642DB562.2_cid389?__blob=publicationFile&v=6)