

**I REK „MARITIMER TOURISMUS AUF DER
INSEL USEDOM UND DEM ANGRENZENDEN FESTLANDSGÜRTEL“**
für den Untersuchungsraum Außenküste Insel Usedom,
Südküste Insel Usedom (kleines Stettiner Haff),
Achterwasser einschließlich Peenestrom sowie
der Peene für den Abschnitt des
Landkreises Ostvorpommern

Endbericht

BTE
Tourismusmanagement, Regionalentwicklung
www.bte-tourismus.de

UmweltPlan GmbH
www.umweltplan.de

Berlin, Dezember 2009

**I REK „MARITIMER TOURISMUS AUF DER
INSEL USEDOM UND DEM ANGRENZENDEN FESTLANDSGÜRTEL“**

**für den Untersuchungsraum Außenküste Insel Usedom,
Südküste Insel Usedom (kleines Stettiner Haff),
Achterwasser einschließlich Peenestrom sowie
der Peene für den Abschnitt des
Landkreises Ostvorpommern**

Auftraggeber:

Landkreis Ostvorpommern
Die Landrätin
Amt für Bau und Wirtschaftsentwicklung
Demminer Str. 71 -74
17389 Anklam

Auftragnehmer:

BTE
Tourismusmanagement, Regionalentwicklung
Berlin & Hannover

Czeminskistr. 1a
D-10829 Berlin
Tel. +49 (0)30 – 32 79 31 - 0
Fax +49 (0)30 – 32 79 31 - 20
berlin@bte-tourismus.de
www.bte-tourismus.de

in Kooperation mit:

UmweltPlan GmbH
Tribseer Damm 2
D-18437 Stralsund
Tel. +49 (0) – 383161 08-0
Fax: +49 (0)38 31 – 61 08-49
info@umweltplan.de
www.umweltplan.de

Berlin, Dezember 2009

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Aufgabenstellung/Ziele	1
1.2	Projektablauf/Methodik.....	1
2	Bestandsanalyse.....	3
2.1	Datengrundlagen	3
2.2	Zusammenfassende Darstellung der touristischen Ausgangssituation	10
2.3	Zusammenfassende Darstellung der naturschutzrechtlichen und naturschutzfachlichen Maßgaben.....	24
3	Analyse und Bewertung der Potenziale und Risiken der Entwicklung des maritimen Tourismus	41
3.1	Mögliche Konflikte maritimer Tourismus – Naturschutz.....	41
3.2	Motorisierter Bootstourismus.....	43
3.3	Nicht motorisierter Boots- und Wassersporttourismus	49
3.4	Ausflugs-, Flusskreuzfahrt- und Traditionsschiffahrt	53
3.5	Präferenzfallprüfung Marina Außenküste	55
4	Entwicklungsziele und Strategien für die Teilreviere	69
4.1	Teilrevier Peene	69
4.2	Teilrevier Peenestrom/Achterwasser/Kleines Haff	71
4.3	Teilrevier Außenküste.....	74
5	Handlungsempfehlungen	76
5.1	Infrastrukturentwicklung	76
5.2	Produktentwicklung und Marketing.....	95
5.3	Erwerbsalternativen im Tourismus für die klein- und mittelständische Fischereiwirtschaft	101

Abbildungen

1-1	Projektdesign	2
2-1	Einbeziehung regionaler Akteure/Expertengespräche.....	7
2-2	Zusammenfassende Darstellung der erfassten maritim-touristischen Standorte (geografisch geordnet von Nord nach Süd)	11
2-3	Zusammenfassende Darstellung der erfassten maritim-touristischen Angebote (ohne Schifffahrt)	18

2-4	Zusammenfassende Darstellung der Angebote der Ausflugs-, Flusskreuzfahrt- und Traditionsschiffahrt	21
2-5	FFH-Gebiete im Untersuchungsraum (Stand März 2008)	24
2-6	EU-Vogelschutzgebiete im Untersuchungsraum (Stand Januar 2008)	26
2-7	Naturschutzgebiete im Untersuchungsraum	27
2-8	Landschaftsschutzgebiete im Untersuchungsraum.....	27
2-9	Laichschongebiete im Untersuchungsraum.....	29
2-10	Fischschonbezirke im Untersuchungsraum	29
2-11	Geschützte Arten im Untersuchungsraum	30
2-12	Bewertung der Rastflächen im Untersuchungsraum.....	33
2-13	Schwerpunktbereiche und Maßnahmen der Landschaftsplanung im Untersuchungsraum.....	35
2-14	Vereinbarungen zum Befahren und Angeln im Schutzgebiet „Peenemünder Haken, Struck und Ruden“ für den Untersuchs- raum sowie im Bereich „Großer Wotig“	37
2-15	Darstellung der Empfindlichkeit gegenüber potenziellen Wirkungen des maritimen Tourismus.....	38
3-1	Darstellung der möglichen Konflikte durch maritimen Tourismus und Benennung von Handlungsempfehlungen	42
3-2	Prognosen zur Entwicklung der Anzahl an Bootseignern.....	46
3-3	Die Mitgliedshäfen des Marinaverbundes Ostsee	47
3-4	Kanustege am Wasserwanderrastplatz Stolpe	50
3-5	Tourenempfehlung des Kanusportvereins Wolgast e.V.	51
3-6	Auf Landesebene empfohlenes Hafennetz (Ausschnitt)	55
3-7	Auszug Karte 4 des Generalplans Küste	56
3-8	Standortkriterien des Küstenschutzes im Bereich Außenküste Usedom mit relevantem Raumwiderstand.....	56
3-9	Darstellung der Restriktionen - Auszug Karte 4 des Generalplans Küste	58
3-10	Darstellung des Raumwiderstandes aus Naturschutzsicht.....	59
3-11	Beispiel der analytischen Überlagerung küstenschutztechnischer und natur-schutzfachlicher Restriktionen	60
3-12	Projektübersicht Marina Außenküste Usedom	61
3-13	Bewertung der Hafenprojekte und -standorte.....	64
3-13	Bewertung der Hafenprojekte und -standorte (Fortsetzung)	65
3-13	Bewertung der Hafenprojekte und -standorte (Fortsetzung)	66
3-13	Bewertung der Hafenprojekte und -standorte (Fortsetzung)	67

5-1	Integriertes Leitsystem: Ansätze in Jarmen und perfekte Umsetzung in der Uckermark.....	80
5-2	Suchgebiet für einen Pausenplatz zwischen Anklam und Kamp	82
5-3	Alternativvorschlag für einen Pausenplatz zwischen Anklam und Kamp.....	83
5-4	Kanubox aus Drahtgitter und Kanugestell.....	84
5-5	Standortbezogene Maßnahmenübersicht sowie Handlungshinweise aus Naturschutzsicht	85
5-6	Erforderliche Planungsschritte und Schlüsselprojekte mit zeitlicher Priorisierung	93
5-6	Internetseiten zum touristischen Angebot Usedoms (Auswahl)	97
5-7	Homepage mecklenburgische Seenplatte mit interaktiver Karte	98
5-8	Statistik zum Rückgang der Fischerei in M-V	102
5-9	Verteilung und Größenordnung der Fischerei im Untersuchungsgebiet	102

Textkarten

Textkarte 1	Häfen sowie Steganlagen mit überwiegend touristischer Bedeutung.....	12f
Textkarte 2	Weitere Häfen, Campingplätze, Badestellen	12f
Textkarte 3	Verleihangebote	22f
Textkarte 4	Personell geführte bzw. begleitete Angebote	22f
Textkarte 5	Schulungen, Kurse, Workshops.....	22f
Textkarte 6	Schiffahrt	24f
Textkarte 7	Internationale Schutzgebietsausweisungen	28f
Textkarte 8	Nationale Schutzgebietsausweisungen	30f
Textkarte 9	Empfohlene Schwerpunkte und Maßnahmen der Infrastruktur-entwicklung	78f
Textkarte 10	Infrastruktur- und Angebotsentwicklung Kanutourismus	78f
Textkarte 11	Empfohlene Schwerpunkte und Maßnahmen für Verknüpfungspunkte zum Fahrradtourismus	78f

Anhang

Anhang 1	Standortkataster der Häfen im Untersuchungsgebiet
Anhang 2	Ergänzende Darstellungen zu Kap. 2.3

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung/Ziele

Mit dem vorliegenden „Integrierten regionalen Entwicklungskonzept Maritimer Tourismus“ (IREK) wird dem Landkreis und den Kommunen eine Entscheidungsgrundlage für ihre weitere wirtschaftliche Entwicklung im maritim-touristischen Sektor bereitgestellt. Im Hinblick auf die Infrastruktur werden Angebotsdefizite benannt sowie Empfehlungen für eine quantitative und qualitative Entwicklung abgeleitet. Für die Vermarktung des maritim-touristischen Angebots werden Leitlinien formuliert.

Je nach Untersuchungsgegenstand wurde das gesamte Bearbeitungsgebiet betrachtet oder eine Unterteilung in die drei Teilreviere Außenküste der Insel Usedom, Achterwasser/Peenestrom/Südküste der Insel Usedom am kleinen Stettiner Haff (Kleines Haff) sowie Peene vorgenommen. Bei der Analyse und der Entwicklung der Handlungsempfehlungen wurde ein Schwerpunkt auf die Vernetzung der Teilräume sowie auf die Verknüpfung von maritimen und terrestrischen touristischen Angeboten gelegt. Gleichzeitig wurden die bereits vorhanden sowie die neu vorgeschlagenen Entwicklungsprojekte auf ihre Machbarkeit und Verträglichkeit unter ökologischen und naturschutzrechtlichen Gesichtspunkten untersucht.

Um eine optimale Verwertung und Akzeptanz der Ergebnisse zu erzielen, wurde die Erarbeitung in einem partizipativen Prozess unter Einbindung der zuständigen Träger öffentlicher Belange sowie von relevanten Verbänden und Organisationen im maritim-touristischen Bereich durchgeführt.

1.2 Projektablauf/Methodik

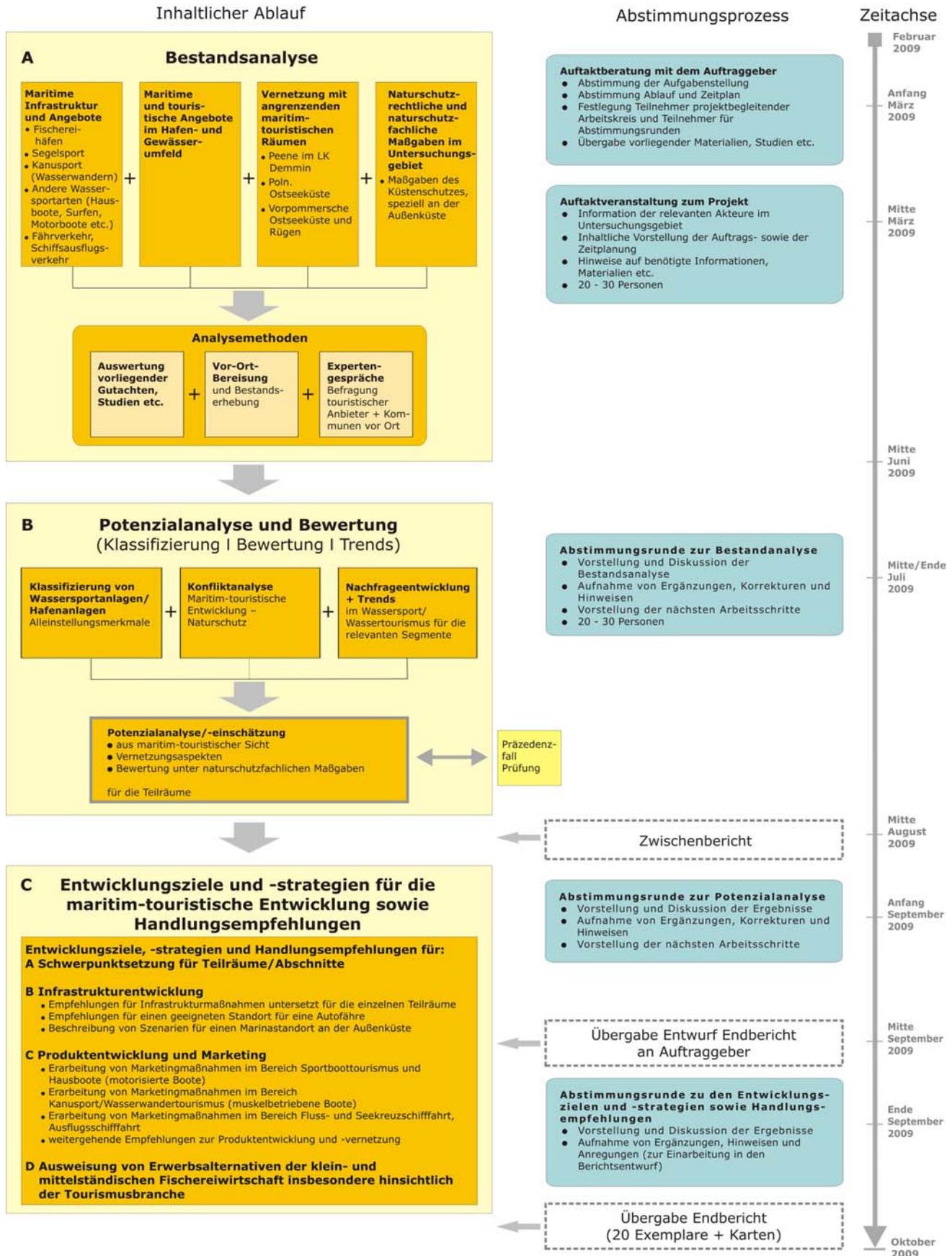
Die bei der Bearbeitung des IREK Maritimer Tourismus Insel Usedom angewandte Methodik sowie die inhaltliche und zeitliche Vorgehensweise sind in der Abb. 1-1 dargestellt.

Folgende Termine wurden durchgeführt:

- Auftaktveranstaltung im Arbeitskreis „IREK Maritimer Tourismus“ am 23. März 2009 in der Kreisverwaltung OVP, Anklam.
- Arbeitskreissitzung am 3. Juli 2009 in der Kreisverwaltung OVP, Anklam.
- Informations- und Abstimmungsveranstaltung am 17. Juli 2009 in der Marina Kröslin.
- Arbeitskreissitzung am 24. September 2009 in der Amtsverwaltung Usedom-Süd in der Stadt Usedom.
- Informationsveranstaltung zum Abschluss der Konzepterstellungsphase am 25.11.2009.

1-1 Projektdesign

Projektdesign



2 Bestandsanalyse

2.1 Datengrundlagen

Die Erfassung und erste Beurteilung der Ausgangssituation beruht auf folgenden Datenquellen:

- Auswertung vorliegender Konzepte und Studien,
- Befragung der Städte und Ämter mithilfe eines Standorterfassungsbogens zu den touristisch relevanten Häfen und Anlegern sowie zu Planungsvorhaben,
- schriftliche Kontaktaufnahme zu den im maritim-touristischen Bereich tätigen Leistungsträgern,
- Sichtung der maritim-touristischen Infrastruktur vor Ort; Ortstermine mit Vertretern der Ämter und mit touristischen Leistungsträgern.

Ergänzend hierzu wurde eine an der FH Eberswalde zu der Thematik erstellte Masterarbeit einschließlich einer Gästebefragung an ausgewählten Häfen fachlich begleitet. Die Ergebnisse sind in der entsprechenden Abschlussarbeit ausführlich dokumentiert¹; sie haben Eingang in die Planungsaussagen der vorliegenden Studie gefunden. Am 28. August 2009 wurde die maritim-touristische Entwicklung insbesondere das Thema „Errichtung eines Hafens an der Usedomer Außenküste“ mit Vertretern des Amtes für Raumordnung und Landesentwicklung Vorpommern in Greifswald erörtert.

Folgende **Konzepte und Studien** wurden ausgewertet:

- Berndt, Maike: Regionalökonomische Effekte des Kanutourismus auf der Peene – Eine Entwicklungschance für eine ländliche Region in Mecklenburg–Vorpommern? (Diplomarbeit, Ernst Moritz–Arndt–Universität, 2007)
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Zusammenarbeit mit dem Land Mecklenburg–Vorpommern: Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept für die Region Usedom – Wollin, Kurzfassung: Forschungsprojekt Stadtverkehr (FoPS), Projekt-Nr. 70.0718/2003
- BTE, Tourismusmanagement, Regionalentwicklung: Wasserwandern auf der Peene Wassertourismuskonzeption, Studie im Auftrag des Landkreises Demmin, 2006
- Feilbach, Marc: Entwurf eines Integrierten Küstenzonenmanagementplans für die Odermündung Neufassung des deutschen Teilbeitrags; IKZM-Oder Berichte 2 (2004), Forschung für ein Integriertes Küstenzonenmanagement in der Odermündungsregion; Institut für Geographie, Universität Greifswald ISSN 1614-5968

¹ Ramthun, Kristin : Aktuelle Nutzerstrukturen und Anforderungen der Wassersporttouristen an die maritime Infrastruktur der deutschen Ostseeküste - Untersucht am Wassersportrevier Ostvorpommern. Masterarbeit im Studiengang Nachhaltiger Tourismus an der Fachhochschule Eberswalde, 2009

- FIWIG, Lokale Aktionsgruppe der Region Ostvorpommern: Ostvorpommern – Fisch, Meer und mehr. Lokale Entwicklungsstrategie zur Umsetzung der Achse 4 des Europäischen Fischereifonds in Ostvorpommern. 2009
- Forschungsvereinigung für die Sport- und Freizeitschiffahrt e.V.: Strukturen im Bootsmarkt. Tabellarische Ergebnisse der Umfrage vom Mai 2008, Zukunftsperspektiven. 2008
- Hoffmann, Nadine: Wassersporttourismus im Stettiner Haff – Das Fallbeispiel Segeltourismus. Diplomarbeit am Institut für Geographie und Geologie der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald, 2007
- Kessler, V.: Touristeninformation über die Ostsee in Mecklenburg Vorpommern: Touristenbefragung und Medienanalysen; IKZM-Oder Berichte 40 (2008) Forschung für ein Integriertes Küstenzonenmanagement in der Odermündungsregion, Agrar- und Umweltwissenschaftliche Fakultät, Universität Rostock; Hrsg.: EUCC – Die Küsten Union Deutschland e.V.
- LFG M-V – Landesamt für Forsten und Großschutzgebiete Mecklenburg-Vorpommern, Naturpark Insel Usedom & Landkreis Ostvorpommern (Hrsg.): Naturparkplan Naturpark Insel Usedom, Erarbeitung in Kooperation mit Regionalem Planungsverband Vorpommern, Bearbeitung durch UmweltPlan GmbH Stralsund & KONTOR 21. Mai 2003
- Lorenz Tourismusberatung GmbH, PROJECT M GmbH: Tourismuskonzept Usedom 2015, Kurzfassung, April 2007
- LUNG M-V - Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern, Naturpark Am Stettiner Haff & Landkreis Uecker-Randow (Hrsg.): Naturparkplan Naturpark Am Stettiner Haff; Erarbeitung in Kooperation mit Regionalem Planungsverband Vorpommern, Bearbeitung durch UmweltPlan GmbH Stralsund & KONTOR 21. September 2008
- LUNG M-V - Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (o.J.): LINFOS M-V - Daten des Landesinformationssystems Mecklenburg Vorpommern
- LUNG M-V - Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.): Analyse und Bewertung der Lebensraumfunktion der Landschaft für rastende und überwinternde Wat- und Wasservögel, Erarbeitung durch I.L.N Greifswald & Institut für angewandte Ökologie GmbH. Dezember 2007
- LUNG M-V - Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.): Gutachtlicher Landschaftsrahmenplan der Region Vorpommern, Fortschreibung 2009 (Entwurf), Erarbeitung durch UmweltPlan GmbH Stralsund. Stand Mai 2009
- MABL M-V – Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung M-V: Bedeutung des Wassersports für die Regionalentwicklung, Informationsreihe der obersten Landesplanungsbehörde Nr. 10, 11/2005
- MABL M-V – Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung: Standortkonzept Für Sportboothäfen an der Küste Mecklenburg-Vorpommerns, Bearbeitung: Planco-Consulting GmbH Schwerin. 2004

- MBLU M-V – Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.): Generalplan Küsten- und Hochwasserschutz Mecklenburg-Vorpommern. 1994
- Media Mare: Maritimes Entwicklungskonzept Stettiner Haff. Konzept im Auftrag des Landkreises Uecker-Randow, 2007
- Michaelsen, Lars: Fischerei und Meeresnaturschutz im Bereich der Odermündung IKZM-Oder Berichte 10 (2005) Forschung für ein Integriertes Küstenzonenmanagement in der Odermündungsregion Institut für Landschaftsarchitektur und Umweltplanung, Technische Universität Berlin ISSN 1614-5968
- MLUV M-V – Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz (Hrsg.): Regelwerk Küstenschutz Mecklenburg-Vorpommern, Übersichtsheft, März 2009
- MVBL M-V – Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.): Sportboothäfen an der Außenküste Mecklenburg-Vorpommerns, Bewertung der Eignung von Lokationen für die Anlage von Marinas auf der Grundlage von Untersuchungen zum Sedimenttransport, erstellt durch die Universität Rostock & StAUN Rostock. September 2007
- RPV VP – Regionaler Planungsverband Vorpommern: Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern, (RREP VP, mit Umweltbericht und Karte), Entwurf 2009
- Schmidt, Henning: Rechtsprobleme von Sportboothäfen, Baggergutverklappung und Strandmanagement IKZM-Oder Berichte 6 (2005) Forschung für ein Integriertes Küstenzonenmanagement in der Odermündungsregion Ergänzungsbericht innerhalb des Projektes „Interdisziplinäre Forschung zum Küstenzonenmanagement: Tourismus, Naturschutz und Baggergutverklappung in der Küstenregion Warnemünde-Kühlungsborn“
- StAUN Ueckermünde (2009): Verordnungen über Naturschutzgebiete im Landkreis Ostvorpommern.
- Steingrube, W.; Scheibe R.; Feilbach, M.: Ergebnisse der Bestandsaufnahme der touristischen Infrastruktur im Untersuchungsgebiet; IKZM-Oder Berichte 4 (2004) Forschung für ein Integriertes Küstenzonenmanagement in der Odermündungsregion; Institut für Geographie und Geologie Universität Greifswald; Hrsg.: EUCC – Die Küsten Union Deutschland e.V.
- Steingrube W., Scheibe R. & Feilbach M.: Tourismus-Leitbild Stettiner Haff; IKZM-Oder Berichte 23 (2006) Forschung für ein Integriertes Küstenzonenmanagement in der Odermündungsregion, Institut für Geographie und Geologie, Universität Greifswald, ISSN 1614-5968
- UM M-V – Umweltministerium Mecklenburg-Vorpommern (2003): Die Naturschutzgebiete in Mecklenburg-Vorpommern
- WM M-V – Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern: Landestourismuskonzeption Mecklenburg-Vorpommern 2010, erstellt von dwif – Consulting GmbH, 2004

- WM M-V – Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern: Praxisleitfaden, für Sportboothäfen, Marinas und Wasserwanderrastplätze in Mecklenburg-Vorpommern, 2004
- WWF in kooperativer Zusammenarbeit mit Wassersportlern, Anglern, Naturschutzverbänden und -verwaltungen: Freiwillige Vereinbarungen „Naturschutz, Wassersport und Angeln für den Greifswalder Bodden und Stralsund“ in: <http://www.wassersport-im-bodden.de>
- Wüstenberg, Birgit: Befragung von Wassersporttouristen am Greifswalder Bodden – Ein Beitrag zur Tourismusforschung, Greifswalder Beiträge zur Regional-, Freizeit- und Tourismusforschung; Wassertourismus in Mecklenburg–Vorpommern, Forum für Regional-, Freizeit- und Tourismusforschung an der Universität Greifswald, 2007, Scheibe, Ralf (Hrsg.)
- Wüstenberg, Birgit: Kriterienermittlung für eine optimale Standortwahl von Sportboothäfen an der Küste Mecklenburg–Vorpommerns – Details einer Expertenbefragung, in: Greifswalder Beiträge zur Regional-, Freizeit- und Tourismusforschung, Bd. 17, Wassertourismus in Mecklenburg–Vorpommern, Forum für Regional-, Freizeit- und Tourismusforschung an der Universität Greifswald, 2007, Scheibe, Ralf (Hrsg.)
- Wüstenberg, Birgit: Qualifizierung und Zertifizierung von Sportboothäfen und Anglern in Mecklenburg-Vorpommern in: Scheibe, Ralf (Hrsg.); Greifswalder Beiträge zur Regional-, Freizeit- und Tourismusforschung, Bd. 17, Wassertourismus in Mecklenburg–Vorpommern Forum für Regional-, Freizeit- und Tourismusforschung an der Universität Greifswald, 2007
- Diverse Einzelgutachten (ROV-Unterlagen) zu den Einzelprojekten „Marina Resort Seebad Heringsdorf, Maritim-touristisches Gewerbegebiet Heringsdorf“, „Marina Ahlbeck“, „Yachthafen Heringsdorf, Konzeptentwicklung Wasserbau“ & „Projektentwicklung Marina Kölpinsee/Stubbenfelde, Strandpromenade Kölpinsee/Stubbenfelde, WWR Loddin“

Expertengespräche

Die im Folgenden genannten Akteure wurden im Rahmen der Bestandsanalyse in die Erarbeitung einbezogen und haben z. T. Hinweise zur maritim-touristischen Entwicklung in der Region gegeben. Weitere touristische Leistungsträger wurden direkt oder indirekt (über die Städte und Ämter) kontaktiert. Eine Zuarbeit dieser Akteure erfolgte z. T. ebenfalls über die Kommunalverwaltungen.

2-1 Einbeziehung regionaler Akteure/Expertengespräche

Einrichtung/Regionaler Akteur	Angebot/Infrastruktur/Ort
Häfen (alphabetisch sortiert nach Ortsname)	
Yachtclub Peene e.V., Eckhard Schulz	Vereinshafen (Anklam)
Seesportclub Anklam e.V., Ronny Neukirch	Vereinshafen (Anklam)
WWR Anklam, Frau Enke	Kommerziell betriebener WWR für Sportboote und Kanus (Anklam)
Bootswerft Freest, Frau Dubs	Bootsbau und -reparatur, Bootsbauworkshops geplant, einige Dauer- und Gastliegeplätze (Freest)
Sportgemeinschaft Seesegeln Freest, Herr Kästel	Vereinshafen (Freest)
Hafenverein Kamp, Herr Henk	Vereinshafen und WWR (Kamp)
Yacht- und Fischereihafen Karlshagen, Hafenmeister Ulrich Graf	Kommunaler Yacht und Fischereihafen, auch genutzt vom Wasser und Schifffahrtsamt (Karlshagen)
Hafen Karnin, Herr Bärenwald	Kommerziell betriebener Hafen, WWR mit ca. 80 Liegeplätzen, Caravanstellplatz, Imbiss (Karnin)
Gebr. Gentz, Herr Gentz	Hafen an der Haffschänke (Karnin)
Hafen Koserow, Herr Kasch (Gespräch mit N.N.)	Anlage mit drei flachen Hafenbecken in Zuständigkeit von drei Vereinen (Koserow)
Marina Kröslin GmbH, Herr Morgenstern	Kommerziell betriebener Sportboothafen mit umfassendem Service, ca. 500 Liegeplätze (Kröslin)
Naturhafen Krummin, Herr Hoppe	Kommerziell betriebener Hafen mit ca. 150 Liegeplätzen (Krummin)
Jachtlieger Achterwasser, Herr Dr. Stadermann	Kommerziell betriebener Sportboothafen mit ca. 100 Liegeplätzen (Netzelkow)
Haupthafen Peenemünde; PHBG Peenemünder Hafenbetriebsgesellschaft mbh, Herr Schmidt	Gewerbehafen und U-Bootmuseum (Peenemünde)
Marine Regatta Verein Peenemünde, Herr Rainer Sonntag	Vereinshafen (Peenemünde)
Nordhafen Peenemünde, Herr Neumann	Kommerziell betriebener Sportboothafen mit ca. 50 Liegeplätzen (Peenemünde)
Hafen Rankwitz, Herr Reschke	Fischereihafen/WWR, Fischverkauf und Gastronomie, Ausflugschiff „Alte Liebe“, ferner im Hafen Sommercafé und Floßfahrten (Rankwitz)
Hafenamt Wolgast, Herr Gerhardt	Kommunale Häfen Amt am Peenestrom (Wolgast Stadthafen, Lassan)
Schiffswerft Marina Horn (Schlossinsel), Herr Adam	Kommerziell betriebener Sportboothafen mit ca. 75 Liegeplätzen und Werft (Wolgast)

Einrichtung/Regionaler Akteur	Angebot/Infrastruktur/Ort
Dreilindengrund Segel Club Wolgast e. V., Herr Drühl	Vereinshafen (Wolgast)
Segelverein Wolgaster Greif, Hafenmeister Herr Krock	Kleiner Vereinshafen (Wolgast)
Hafen Zecherin; Herr Nagel	Kommerziell betriebener Standort mit einigen Gast- und Dauerliegern, Traditionsschiffen, Angeltouren, Bootsverleih, Sportbootschule, Holzbootsbau, Ferienwohnungen (Zecherin)
Angel und Wassersportverein Inselhof e.V., Herr Grübsch	Kleiner Vereinshafen (Zempin)
Sportboothafen Ziemitz, Frau Wolf-Jaddatz	Kommerziell betriebener Sportboothafen mit ca. 60 Liegeplätzen (Ziemitz)
Hafen des Zinnowitzer Yachtclubs, Herr Antal	Vereinshafen, ca. 100 Liegeplätze (Zinnowitz)
Campingplätze	
Waldcamp Freest, Herr Gundel	Campingplatz mit Strandzugang (Freest)
Naturcampingplatz Lassan, Frau Larsen (Gespräch mit N.N.)	Campingplatz direkt am Peenestrom, einige Boots Liegeplätze (Lassan)
Kanuanbieter	
Kanuhof Spandauerhagen, Herr Gudusch	Kanuverleih, Kanutouren (Spandowerhagen)
Natur- und Kanustation Quilow (Aquila Reisen), Frau Olsthoorn	Geführte Kanutouren auf der Peene, Quilow
Kanustation Anklam, Herr Enke	Kanuverleih, Kanutouren, Bootswerft (Anklam)
„Inselkanu“ Neppermin, Herr Albrecht	Kanustation und mobile Kanuangebote auf der Insel Usedom (Neppermin)
Reedereien	
Reederei Adler – Schiffe GmbH & Co.KG, Betriebsleiter Herr Müller	Fahrgastschiffahrt (Seebad Heringsdorf)
Reederei Apollo, Peenemünde, Herr und Frau Teßnov (Inhaber)	Fährbetrieb und Fahrgastschiffahrt (Peenemünde)
Reederei Nord – Ost Wolgast Fahrgastschiffahrt Peter Sachwitz, Herr Sachwitz, Inhaber	Fahrgastschiffahrt (Wolgast)
Reederei Ückeritzer Personenschiffahrt Hartmut Wolf (Gespräch mit Tochter Jessica Wolf)	Fahrgastschiffahrt (Ückeritz)
Reederei Peters, Herr Peters	Fahrgastschiffahrt Ueckermünde (Kamminke)
Sportbootschulen	
A & S Usedom, Herr Roland Techow	Angel- und Segeltouren, Sportbootführerschein, Segelschule-Bootsvermietung, Fischereischein (Hafen Zecherin)
Wassersportcamp am Bauerberg, Herr Michael Hahn	Segel- und Surfschule (Wehrland-Bauer)
Segelschule Rückenwind, Herr Ralf Nehm	Segelschule, Sportbootführerschein (Wolgast)
Sonstige	
Landesamt für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei M-V, Abt. Fischerei und Fischwirtschaft; Herr Richter; Entwicklungstendenzen Fischereiwirtschaft	
Deutscher Ruderverband, Herrn Dr. Grützke, (Zuständigkeitsbereich Gewässer, Ruderre-	

Einrichtung/Regionaler Akteur	Angebot/Infrastruktur/Ort
viere); Potenzial Sportrudern im Untersuchungsgebiet	
Deutscher Hotel- und Gaststättenverband, DEHOGA Ostvorpommern, Herr Drechsler (Pension Spitzenhörnbucht Wolgast)	
Registerkommission des Dachverbands der deutschen Traditionsschiffe (GSHW), Thomas Hoppe	
ADAC (bzgl. Positionspapiere zu maritime Infrastruktur und Liberalisierung Rechtsvorschriften), Steffen Häbich	
Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern, Herren Krüger, Wenk, Okon	
Herr Schulz wg. Planung Marina Kölpinsee	
Herr Vogler wg. Planung Seebrücke Karlshagen	

Fett – mit Akteuren bestand telefonischer oder persönlicher Kontakt

Vor-Ort Recherche

Ende Juni 2009 wurden bei einem ca. einwöchigen Aufenthalt in der Region nahezu sämtliche für den maritimen Tourismus relevanten Standorte aufgesucht. Zum Teil konnte festgestellt werden, dass die zuvor für die Standorte recherchierten Angaben zu Liegeplatzanzahl, Ausstattungsmerkmalen etc. nicht oder nicht mehr mit der Realität übereinstimmen. Es wurde offensichtlich und auch von Betreibern vor Ort bestätigt, dass fehlerhafte oder nicht mehr aktuelle Informationen stetig kopiert und insbesondere über das Internet immer weiter verbreitet werden.

Neben Standorten, die im touristischen Marketing bereits als Häfen in Erscheinung treten, wurden auch solche aufgesucht, die im Hinblick auf die Entwicklung eines Wasserwandernetzes insbesondere für den nicht motorisierten Bootstourismus eine Bedeutung haben könnten. Insbesondere auf Basis der vor Ort gewonnenen Erkenntnisse konnte somit eine Kategorisierung aller für den maritimen Tourismus aktuell oder potenziell bedeutsamen Standorte durchgeführt werden.

Des Weiteren wurden durch die Vor-Ort-Recherche Erkenntnisse zu folgenden Aspekten gewonnen:

- gestalterische Qualitäten/Defizite insbesondere der Hafenanlagen,
- örtliche Informationen (Schaukästen, Aushänge etc.) insbesondere an den kleineren Hafen- und -steganlagen, die auf eine erwünschte/nicht erwünschte touristische Nutzung schließen lassen,
- Erreichbarkeit/Präsenz der Häfen im öffentlichen Raum (z. B. durch Beschilderung, Gestaltung der Zufahrtsstraßen),
- Einbindung der Standorte in das Rad- und Wanderwegenetz bzw. Qualität der landseitigen Freizeitinfrastruktur im Umfeld des Standortes.

Im Ergebnis der Vor-Ort-Recherche wurde u. a. eine Fotodokumentation angelegt, die dem Auftraggeber für weitere Vorhaben zur Verfügung steht.

2.2 Zusammenfassende Darstellung der touristischen Ausgangssituation

Maritim-touristische Standorte

Folgende Standorte wurden anhand der ausgewerteten Unterlagen sowie mittels Vor-Ort-Recherche erfasst und, wie nachfolgend beschrieben, kategorisiert:

- Häfen (Marinas, Sportboothäfen, Segel- und Motorboot Vereinshäfen, Sportbootwerften etc., vgl. Textkarte 1). Diese lassen sich hinsichtlich der nutzbaren Wassertiefe unterteilen in
 - Anlagen, die auch von größeren Kielyachten angelaufen werden können (über 1,8 - 2,0 m Wassertiefe in Hafenzufahrt und Hafenbecken),
 - Anlagen, die nur von Booten mit geringem Tiefgang (< 1,8 m, Jollen, Motorboote etc.) angelaufen werden können.

Hierbei handelt es sich um größere Anlagen sowie um einige kleinere Steganlagen oder Hafenbecken, die jedoch eine überwiegend touristische Nutzung aufweisen bzw. für diese geschaffen wurden, wie dies bspw. bei den Wasserwanderrastplätzen (WWR) der Fall ist. Das touristische Angebot dieser Anlagen und die technische Ausstattung sind in den Standorterfassungsbögen im Anhang ausführlich dokumentiert. Bei den Anlagen der Segelsport- und Motorbootvereine kann von einem nennenswerten Anteil touristischer Nutzung ausgegangen werden; also davon, dass die dort liegenden Boote nicht ausschließlich von Einheimischen im Rahmen der Wochenend- oder Feierabenderholung genutzt werden. Eine touristische Nutzung kann zum einen unterstellt werden, wenn Vereinsmitglieder z. B. aus den Städten der Region (Vorpommern, Ostmecklenburg) oder von noch weiter entfernt liegenden Orten (z. B. Berlin) kommen. Des Weiteren werden in der Regel auch die Vereinshäfen von Gastliegern genutzt. Hierfür stehen meist nicht gesonderte Hafenable oder Liegeplätze zur Verfügung sondern es werden Liegeplätze von Mitgliedern zur Nutzung freigegeben, die ihrerseits mit dem Boot auf Tour sind (System der Liegeplatzkennzeichnung mit roten und grünen Schildern). Diese auch in kommerziell betriebenen Häfen gängige Praxis ist auch der Grund dafür, weshalb die Anzahl an Gastliegeplätze in einem Hafen häufig nicht exakt angegeben und somit auch für das gesamte Revier nicht exakt ermittelt werden kann.

- Kleinere Häfen und Steganlagen mit untergeordneter touristischer Bedeutung (vgl. Textkarte 2). Hierbei handelt es sich häufig um traditionelle Fischerhäfen, die zum Teil noch von Fischern und/oder von Vereinen/Hafengemeinschaften betrieben und genutzt werden. Meistens finden sich hier offene, überwiegend zum Angeln genutzte Boote oder kleinere Kajütboote. Die wasserseitigen Anlagen (Steg/Bollwerke etc.) weisen in der Regel einen einfachen baulichen Standard auf und bieten keinerlei Versorgungsvorrichtungen (Strom-, Wasseranschluss etc.) für Sportboote. Auch landseitig stehen in der Regel keine für Gäste nutzbaren Infrastrukturen zur Verfügung (Toiletten etc.). In der nachfolgenden Tabelle sind diejenigen Standorte zusätzlich (*kursiv*) markiert, die auch für eine gelegentliche touristische Nutzung nicht in Frage kommen, z. B. weil sie eingezäunt sind bzw. auch perspektivisch als Kanurastplatz uninteressant sind, z. B. weil in unmittelba-

rer Nachbarschaft eine besser geeignete Anlage vorhanden ist. Diese kursiv markierten Standorte sind in der Textkarte 2 nicht enthalten.

- Sonstige Anlegemöglichkeiten für Kanuten. Hierunter fallen die unmittelbar am Ufer gelegenen Campingplätze, die neben den Kanuvereinsgeländen die originären Übernachtungsstandorte für Kanuten darstellen und in der Regel im Revier auch entsprechend genutzt werden. Ferner wurden die Badestellen als Standorte erfasst, wo Kanuten anlanden können, ohne den im gesamten Revier nahezu an allen Uferlinien vorhandenen Schilfgürtel durchfahren zu müssen.

2-2 Zusammenfassende Darstellung der erfassten maritim-touristischen Standorte (geografisch geordnet von Nord nach Süd)

Teil-revier	Bereich/Standort Touristisch relevante Häfen gem. o. g. Kategorisierung <i>Kursiv – für Kanu nicht relevant</i>	Maritim-touristische Nutzung ... x = vorhanden (x) = evtl. vorh.		
		Motor- u. Segelboote		Kanu
		> 1,8 m	< 1,8 m	
Außen-küste	Ruden Hafen für Fahrgastschiffe und einige Sportboote (keine Infrastruktur)	x		
	Karlshagen Seebrücke für Fahrgastschiffe und Flusskreuzfahrtschiffe (keine Sportbootliegeplätze)	geplant		
	diverse Badestrände entlang der Küste von Peenemünde bis Ahlbeck (in Karte nicht dargestellt)			x
	Loddin Marina	geplant		
	Heringsdorf Marina, Prüfung verschiedener Standorte vgl. Kap 3.5	geplant		
Peene-strom Nord	Spandowerhagen Gemeindehafen für ca. 10 Kleinboote, Trailerbahn, Rasthütte <i>Vereinshafen für ca. 10 Angelboote</i>			x
	Peenemünde Nordhafen	x		(x)
	Peenemünde (Museen, Gastronomie, Imbissmeile) Haupthafen, Anlegemöglichkeit für Flusskreuzfahrtschiffe. Kai für Fahrgastschiffahrt Segelvereinshafen	x		
	Freest Strandbereich am Campingplatz Waldcamp			x
	Freest Fischereihafen (SAS, Fahrgastschiffahrt) Bootswerft Segelvereinshafen	x		(x)
	Kröslin Marina mit umfassendem maritim-touristischem	x		

Teil- revier	Bereich/Standort Touristisch relevante Häfen gem. o. g. Kategorisierung <i>Kursiv – für Kanu nicht relevant</i>	Maritim-touristische Nutzung ... x = vorhanden (x) = evtl. vorh.		
		Motor- u. Segelboote		Kanu
		> 1,8 m	< 1,8 m	
	Angebot, Fahrgastschiffahrt			
	Hollendorf Betonsteg für ca. 10 Kleinboote			(x)
	Karlshagen Fischerei- und Sportboothafen, Fahrgastschiffahrt, Gastronomie, Fischimbiss	x		
	Groß Ernhof Angelvereinshafen			(x)
	Zecherin Traditionsschiffahrt, Bootswerft, Sportboothafen, Segelschule	x		(x)
	Mahlzow Steganlage Kutterclub Bootsplatz/Steganlage am Restaurant „Zur Schwedenschanze“ <i>Angelvereinshafen (Am Peeneufer e.V.)</i>		(x)	(x)
	Wolgast (mit umfassendem touristischem Angebot im Ort) Segelvereinshafen Dreilindengrund Vereinshafen Wolgaster Greif Sportboothafen und Marina Horn Stadthafen für Fahrgastschiffahrt und Sportboote	x		
	Wolgast Steganlage und Gelände Kanuverein (nördlich der Brücke am Westufer) <i>Steganlage und Gelände Ruderverein (nördlich der Brücke am Ostufer)</i> <i>Vier Angelvereinshäfen (Westufer)</i>			x
Peenestrom Mitte und Achterwasser	Ziemitz privat betriebener Sportboothafen	x		(x)
	Neeberg Steganlage (öffentlich) <i>Bootsliegeplätze der Bungalowsiedlung</i>			(x)
	Neuendorf kleiner Privathafen für ca. 10 Boote (ehem. Ferienhaus von Wernher von Braun)			(x)
	Krummin privat betriebener Sportboothafen	x		x
	Lütow Wasserzugang und Steg am Campingplatz <i>Gemeindehafen für ca. 10 Kleinboote (eingezäunt)</i> <i>Privatsteg/Badestelle</i>			x
	Netzelkow		x	(x)

Teil- revier	Bereich/Standort Touristisch relevante Häfen gem. o. g. Kategorisierung <i>Kursiv – für Kanu nicht relevant</i>	Maritim-touristische Nutzung ... x = vorhanden (x) = evtl. vorh.		
		Motor- u. Segelboote		Kanu
		> 1,8 m	< 1,8 m	
	privat betriebener Sportboothafen			
	Zinnowitz Vereinshafen des Yachtclubs, SAS, Fahrgast-schiffahrt (Ausbau des Hafens geplant)	x		(x)
	Zempin Hafen des Angel- und Wassersportvereins mit ca. 30 Liegeplätzen Vereinshafen am Rieck/Lüttenort mit ca. 20 Liegeplätzen		(x)	(x)
	Zempin, WWR unmittelbar am Ressort Inselhof in Planung		geplant	
	Koserow Kanusteg am Forsthaus Dammerow			x
	Koserow Vereinshafen mit ca. 20 Liegeplätzen		(x)	x
	Loddin Vereinshafen (Angelverein, mit zahlreichen Segelyachten)		x	(x)
	Loddin Kleinshafen an Kiki´s Bootsverleih (Ruderboote, Tretboote, Kanus), Sommergastronomie			x
	Ückeritz Sportboothafen, Restaurant, Bar, Segel- und Surfschule		x	(x)
	Stagnieß Badestelle im Campingplatz			x
	Stagnieß Sportboothafen, Fahrgast-schiffahrt, Camping-platz, Imbiss Fahrwassertiefe laut WSA 0,7 m, Vertiefung vorgesehen/baugenehmigt		x	
	Pudagla Badestelle und Rastplatz (Tische, Grill, Müllent-sorgung) am Konker Berg			(x)
	Neppermin <i>Vereinsgelände (Boots-sportgem. Heringsdorf e.V.) und zahlreiche Privatstege</i> Badestelle im Ort mit kl. Steg und Bootsverleih			x
	Neppermin „Seesteg“, Sportboote und Traditionsschiff „Weiße Düne“		x	
	Balm, (nahe Restaurant „Alte Schule“) Steganlage für ca. 15 Yachten, Sanitärgebäude (WWR) unmittelbar daneben Hafenbecken für ca. 20 Boote		x	(x)

Teil- revier	Bereich/Standort Touristisch relevante Häfen gem. o. g. Kategorisierung <i>Kursiv – für Kanu nicht relevant</i>	Maritim-touristische Nutzung ... x = vorhanden (x) = evtl. vorh.		
		Motor- u. Segelboote		Kanu
		> 1,8 m	< 1,8 m	
	Balm Sportboothafen für ca. 20 Sportboote und Trailerbahn (nördlich vom Golfressort am Düker)		x	(x)
	Balm Badestelle am Langen Berg mit Spielplatz			(x)
	Dewichow Hafenbecken mit Badestelle, Picknickareal <i>Privatstege an Guthausresidenz</i>		(x)	x
	Grüssow privates Hafenbecken für ca. 3 Boote (Fischer)			(x)
	Warthe Hafen für ca. 10 Boote, Picknickareal, Gaststätte „Zum alten Kahn“		(x)	(x)
	Warthe-Ausbau Fischersteg und Badestelle			(x)
	Negenmark Hafenbecken für ca. 15 Boote, Fischerkaten			(x)
	Wehrland-Bauer <i>Steganlage der Bungalowsiedlung am Bauerberg, ca. 10 Liegeplätze</i> Gewässerzugang und Landliegeplätze von sechs Katamaranen, Bauwagen, Badewiese, Haus auf dem Bauerberg		x	(x)
	Lassan Sportboothafen, Sanitärgebäude (WWR), Fahrgastschiffahrt, Hausbootverleih Bootswerft Fahrwassertiefe laut WSA 1,8 m	x		(x)
	Lassan Campingplatz mit Stegen für ca. 10 Sportboote, Badestrand		(x)	x
	Quilitz Nord, Hafen der Ferienhaussiedlung, ca. 25 Liegeplätze Süd, Vereinshafen, ca. 25 Liegeplätze		(x)	
	Quilitz Badestelle mit individuellem Steg und Spielbereich			(x)
	Rankwitz div. Steganlagen im Ort (privat, Fischer)			(x)
	Rankwitz Hafen mit Gastronomie, Sommercafé, Fischverkauf, Fahrgastschiffahrt, Steganlage und Sanitärgebäude (WWR), Trailerbahn, Picknickareal, Ferienhäuser	x		(x)
	Krienke			(x)

Teil- revier	Bereich/Standort Touristisch relevante Häfen gem. o. g. Kategorisierung <i>Kursiv – für Kanu nicht relevant</i>	Maritim-touristische Nutzung ... x = vorhanden (x) = evtl. vorh.		
		Motor- u. Segelboote		Kanu
		> 1,8 m	< 1,8 m	
	Badestelle			
	Jamitzow/Buggenhagen Angelvereinshafen am Fuchsberg			(x)
	Stadt Usedom Badestelle am Petersberg			(x)
Peene- strom Süd und Kleines Haff	Zecheriner Brücke Steg für ca. 5 Sportboote, Fahrgastanleger (Bedienung auf Anfrage), Gaststätte „Peene Idyll“	x		
	Anklamer Fähre Steg für ca. 10 Yachten, Trailerbahn, Tisch, Fahrrad- und Personenfähre (Bedienung auf Anforderung) im Ort, ferner Ferienhäuser, Biobauer		x	(x)
	Kamp Sportboothafen, Sanitärgebäude (WWR), Trailerbahn, Picknick- und Zeltplatz, Personenfähre, Ferienwohnungen		x	x
	Karnin Zollhafenbereich mit Anlegemöglichkeit für Flusskreuzfahrtschiffe (82 m Länge), Fahrgastschiffe und einigen Sportbooten, nördlich der Hubbrücke weitere Steganlage für ca. 70 Sportboote, ferner Picknicktische, Spielareal, Caravanstellplatz, Sanitärgebäude (Marina bzw. WWR), Imbiss	x		x
	Karnin Hafen an der Haffschänke (Gebr. Gentz) mit ca. 15 Liegeplätzen		x	(x)
	West- und Ostklüne Stege und Bootshäuser für zusammen ca. 20 Yachten und Motorboote, Personenfähre (Bedienung auf Anfrage)		x	(x)
	Stadt Usedom Stadthafen mit Traditionsschiffahrtsangebot (Zeesenboot aus Mönkebude), Segelschule, Bootsverleih, Fischerei, ferner Gaststätte, Hafenbühne Vereinshafen (FSV Grün-Weiß)		x	(x)
	Welzin Kleinhafen mit Badebereich an privatem Anwesen (derzeit nicht genutzt)			(x)
	Stolpe Badestelle am Borken			x
	Stolpe Hafengemeinschaftsanlage mit ca. 15 Liegeplätzen, Picknickareal, Trailerbahn, angrenzend Künstleratelier		(x)	(x)
Gummlin Hafengemeinschaftsanlage mit ca. 15 Liegeplätzen		(x)	(x)	

Teil- revier	Bereich/Standort Touristisch relevante Häfen gem. o. g. Kategorisierung <i>Kursiv – für Kanu nicht relevant</i>	Maritim-touristische Nutzung ... x = vorhanden (x) = evtl. vorh.		
		Motor- u. Segelboote		Kanu
		> 1,8 m	< 1,8 m	
	zen, Picknickareal, Trailerbahn, angrenzend Badestelle			
	Dargen Vereinshafen mit ca. 20 Liegeplätzen, Picknickareal		(x)	(x)
	Neverow Badestelle			(x)
	Vitalwelt, geplante Hafenanlage im Zusammenhang mit Ferienhausanlage in Nachbarschaft zum Flugplatz und Behindertenzentrum		geplant	
	Kamminke Hafen mit Fahrgastschiffahrt und Anlegemöglichkeit für Sportboote, Caravanplatz, großer Strandbereich, Sport- und Spieleinrichtungen	x		(x)
Peene	Gützkow Zwei Steganlagen (Kanuverein + privat) am Swinowbach Anlegemöglichkeit an der ehemaligen Fähre			x
	Kagenow Badestelle am ehem. Baggersee mit Picknicktischen			(x)
	Pentin ehemaliges Bollwerk, betrieben durch Peenebiber e.V., ca. 10 Liegeplätze für Motorboote, Kanuanleger, Picknickareal, Erläuterungstafeln zur Natur, im Ort Biohofverkauf am Gutshaus			x
	Lüssow ehemaliges Bollwerk, ca. 10 Liegeplätze für Motorboote, im Ort Landgut			x
	Liepen einzelne Stege für Ruderboote am Ende des Kanals, im Ort Hotel Gutshof Liepen (u. a. Solarbootprojekt im Rahmen des Vorpommerschen Dorfstraße e.V.)			(x)
	Grüttow Gewässerzugang mit neuem (Biber-) Beobachtungsturm			
	Stolpe Sportboothafen, Kanustegen, Kanutrockengestelle, Sanitärgebäude (WWR), Zeltplatz, Personenfähre, Fahrgastschiffahrt, Restaurant „Stolper Fährkrug“, angrenzend Hotel	x		x
	Stolpmühl Personenfähre, Kanusteg			x
	Menzlin Hafen des Bootsvereins Menzlin e.V. mit ca. 20 Liegeplätzen für Motorboote, ferner am Standort Kanuverleih, Toiletten, Rundweg mit mehreren Beobachtungstürmen, Wikingergrab		x	x

Teil- revier	Bereich/Standort Touristisch relevante Häfen gem. o. g. Kategorisierung <i>Kursiv – für Kanu nicht relevant</i>	Maritim-touristische Nutzung ... x = vorhanden (x) = evtl. vorh.		
		Motor- u. Segelboote		Kanu
		> 1,8 m	< 1,8 m	
	Anklam (umfangreiches touristisches Angebot in der Stadt) Wasserwanderrastplatz, ca. 15 Liegeplätze, Trailerbahn, Kanustege, Sanitärgebäude, Zelt- und Picknickareal <i>angrenzend Zelt- und Caravanplatz und Angelvereinshafen</i>	x		x
	Anklam <i>Rudervereinsgelände</i> Kanustation und Bootswerft <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vereinshafen Motorsportclub ▪ Vereinshafen Yachtclub Peene <i>kleiner Hafen der Gartenanlage Industriestraße</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vereinshafen Seesportclub 	x		x

Maritim-touristische Angebote

In den nachfolgenden Tabellen sind die maritim-touristischen Angebote zusammengefasst. Dabei wurde differenziert in:

- Angebote im Bereich Boots- und Wassersporttourismus
 - Verleihe (vgl. Textkarte 3),
 - Kurse, Schulungen, Workshops (vgl. Textkarte 5),
 - personell begleitete Angebote (Touren) und Sonstiges (vgl. Textkarte 4).
- Angebote der Fahrgastschiffahrt (vgl. Textkarte 6)
 - Ausflugs- und Fährverkehr (Linienverkehr, Rundfahrten, Charter),
 - Traditionsschiffahrt (Rundfahrten, Charter),
 - Flusskreuzschiffahrt.

2-3 Zusammenfassende Darstellung der erfassten maritim-touristischen Angebote (ohne Schifffahrt)

Teilrevier	Standort	Anbieter/Internet	Verleih	Kurse Schulung	Touren sonstiges
Außenküste	Karlshagen Strand	sportstrand-usedom.de Axel Schiffter		Windsurfen, Kitesurfen, Katamaransegeln, Wasserski	Wakeboard, Wasserski
	Zinnowitz Strand	sail-away-usedom.de Jörgen Hoffmann	Katamaran, Surfbretter, Seekajaks	Katamaran, Surfen	Wakeboard, Wasserski
		green-sea-diver.de Stefan Froberg	Tauchausrüstung	Tauchausbildung	Tauchausfahrten
	Zempin Strand	angelservice-usedom.de Ricardo Knappe			Angeltouren
	Bansin Strand	Kuni´s Wassersportcenter	Motorboot, Tretboot, Paddelboot, Jetski		Bananaboat Wasserski
	Heringsdorf Strand	pension-erdmann.de	Motorboot, Tretboot, Paddelboot, Jetski, Katamaran		Parasailing, Bananaboat
	Ahlbeck Strand	Wassersportzentrum Kretschmer	Motorboot, Tretboot, Paddelboot, Jetski		Bananaboat
Peenestrom Nord	Spandowerhagen	kanuhof-spandowerhagen.de Ingo Guddusch	Kanus		Kanutouren
	Bootswerft Freest	bootswerft-freest.com Kirsten Dubs	Kielschwert-Jollenkreuzer	Bootsbau-Workshops	

Teilrevier	Standort	Anbieter/Internet	Verleih	Kurse Schulung	Touren sonstiges
	Hafen Peenemünde	Apollo Reederei Ingolf Teßnow			mehrtägige Hochseeangel- touren
	Marina Kröslin	kroeslin-yachting.de mediamare- yachtcharter.de	Segelyachten		
		palve-charter.de	Segelyacht		
		Marina	Motorboot (FS- frei)		
		hochsee-touristik.de Cornelia Jung Kutter MS Katten- turm			Kuttercharter, geführte Angel- touren, Mehr- tagesfahrten
	Hafen Karls- hagen	Alb-maritim.de			Angeltouren
	Hafen Ze- cherin	hafenzecherin.de Enrico Nagel	Angelboote (FS-frei), Ru- derboote, ein Segelboot		
		sportbootschule- usedom.de Roland Techow		Sportboot- führerschein, Segelkurse, Kindersegeln	Angel- und Se- geltouren, Bootsausfahrten, Familienausflug
		angeln-exklusiv.de Stefan Hackbarth			Angeltouren
	Marina Horn Wolgast	segelschule- rueckenwind.de Ralf Nehm	Wanderjolle „Kvarnero“	Sportboot- führerschein, Segelschein, UKW Funk, GPS Navig.	Betriebsaus- flüge in Motor- oder Segelboot
	Stadthafen Wolgast	no-reederei.de Peter Sachwitz			Angeltouren, MS „Klaus Störtebe- cker“
		angeln-usedom.de Harald Bork			Angeltouren, MS „Bulli“
	Peene- strom Mitte und Achter- wasser	Hafen Zie- mitz	hafen-ziemitz.de	Motorboote (FS-frei)	
Hafen Krummin		yachtschule- kielmann.de Uwe Kielmann		Sportboot- führerschein	
Camping- platz Lütow		wassersport- usedom.com Andreas Latteck	Kanus	Kinder- Segeln und -Windsurfen Windsurfen, Kitesurfen, Katamaran- und Optise- geln	Katamaran Törns ins Oder- haff
Hafen Zinnowitz		artec- appartement.de			
	sail-away- usedom.de		Segeljollen	Segelschein	

Teilrevier	Standort	Anbieter/Internet	Verleih	Kurse Schulung	Touren sonstiges
		Jörgen Hoffmann			
	Loddin	Kiki´s Bootsverleih	Ruder-, Tretboote, Kanus, Motorboote, Katamarane		
	Hafen Ückeritz	Windsport- usedom.de Jörg Abert	Surfequipment, Segeljollen und Katamaran Tretboote, Ruderboote	Surf- und Segelschule (auch Kin- der), Kite- surfen	Arrangements mit Übernach- tung
	Hafen Stagnieß	yachtcharter- usedom-wollin.de Marlies Behn			Törns mit Segel- yacht „Wilma“
	Neppermin	inselkanu.de Andre Albrecht	Kanu, Ruder- boote (ohne u. mit Motor, FS- frei)		Kanutouren
	Wehrland- Bauer	wassersport- camp.de Michael Hahn	Katamaran Verleih	Kat.-Kurse, Kat.-Schein	Katamaran- Touren
	Hafen Lassan	ackerbuergerei.de Angelika Mengel- kamp	Kanus		
	Hafen Rankwitz	Fam. Reschke	Ruderboote, Motorboot (FS- frei)		
	Sommer- gastronomie			Floßtouren	
Peenestrom Süd und Kleines Haff	Stadthafen Usedom	usedom-segeln.de H. Wenzel	Ruderboote (o. + m. Motor), Kanus, Segeljollen, Kielboote, Kinderjollen	Sportboot- führerschein, Jollensegeln, Optikurs für Kinder	Geführte Segel- touren
Peene	Gützkow	Bootsverleih Fam. Müller	Kanus Faltboote Motorboote (FS-frei)		
	WWR Stolpe	Hafenbetreiberin Frau Gerke	Kanus, Ruder- boot		Kanutour
	Menzlin	kanuverleih- menzlin.de Rainer Vanauer	Kanus, Floß		Floßfahrten, Kanutouren, Transportservice
	Kanustation, Bootswerft Anklam	abenteuer- flusslandschaft.de Carsten Enke	zwei Yachten, Motorboote, Kanus		Angelguide, Angel- pauschalen, Kanutouren, Bootstransport

2-4 Zusammenfassende Darstellung der Angebote der Ausflugs-, Flusskreuzfahrt- und Traditionsschiffahrt

Teil-revier	Standort(e)	Anbieter/Internet	Angebot
Außenküste	Heringsdorf Bansin Koserow Zinnowitz Ahlbeck	adler-schiffe.de	<u>Linienverkehr</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Seebrückenhopping ▪ Swinemünde (Polen) ▪ Misdroy (Polen) (auch mit Bustransfer nach Kolberg) <u>Charter</u> MS Adler Dania (600 Pl.), Adler Mönchgut (250 Pl.) und Adler XI (120 Pl.)
		Apollo GmbH reederei- peenemünde.de schiffahrt- usedom.de Ingolf Teßnow	<u>Linienverkehr</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Insel Ruden ▪ Greifswalder Oie ▪ Lauterbach (Rügen) <u>Fährbetrieb</u> (Personen, Fahrrad) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Freest – Kröslin Sonderfahrten mit Programm (Schüler, Familien, Osterfahrt etc.), Seebestattungen
Peenestrom Nord	Haupthafen Peenemünde	adler-schiffe.de (MS Mönchgut)	<u>Linienverkehr</u> (über Freest) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rügen (Kreidefelsen Tour)
		div. Reedereien u. Kreuzfahrtanbieter	<u>Flusskreuzfahrt</u> MS Johannes Brahms MS Sans Souci MS Frederic Chopin MS Mona Lisa MS Katharina von Bora MS Saxonia
		ms-astor.de Hartmut Wolf (MS Astor)	<u>Linienverkehr</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wolgast ▪ Insel Ruden <u>Rundfahrt</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Peenestrom <u>Charter</u>
	Hafen Karlshagen	Traditionsschiff „Apolonia“	<u>Charter</u>
		MS Grimmen	<u>Rundfahrt</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Peenestrom ▪ Insel Ruden <u>Charter</u>
		Hafen Zecherin	Bootswerft Nagel Traditionsschiffe Gaffelketch Kutter Greif und Victoria
	Stadthafen Wolgast	no-reederei.de Peter Sachwitz (MS Klaus Störtebeker, MS Sebastian)	<u>Rundfahrt</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hafenrundfahrt ▪ Achterwasser, Abendfahrt, Kaffeeahrt

Teil-revier	Standort(e)	Anbieter/Internet	Angebot
			<ul style="list-style-type: none"> Insel Ruden
		MS Der Stralsunder Harald Bork	<u>Rundfahrt</u> <ul style="list-style-type: none"> Hafenrundfahrt Peenestrom, Achterwasser Kaffee- und Abendfahrten <u>Charter</u>
		div. Reedereien u. Kreuzfahrtanbieter	<u>Flusskreuzfahrt</u> MS Sans Souci MS Johannes Brahms MS Mona Lisa MS Frederic Chopin MS Katharina von Bora MS Swiss Coral
Peene- strom Mitte und Achter- wasser	Hafen Zinnowitz	ms-astor.de Hartmut Wolf (MS Johannes)	<u>Rundfahrt</u> <ul style="list-style-type: none"> Achterwasser <u>Pauschale</u> <ul style="list-style-type: none"> nach Lassan mit Stadtführung etc. <u>Charter</u>
	Hafen Stagnieß	ms-astor.de Hartmut Wolf (MS Jessica)	<u>Rundfahrt</u> <ul style="list-style-type: none"> Achterwasser <u>Pauschale</u> <ul style="list-style-type: none"> nach Rankwitz zur Fischgaststätte Mondscheinfahrt mit Live Musik <u>Charter</u>
	Seesteg Neppermin (Karlshagen Wolgast)	weiße-duene.com Reiner Brinkmann	<u>Rundfahrt</u> <ul style="list-style-type: none"> Tagestörn und Abendtörn <u>Pauschale</u> <ul style="list-style-type: none"> Mehrtagestörn mit Transfer, Über- nachtung und Halbpension an Bord
	Hafen Rank- witz	usedomer- feinfisch.de Bernd Reschke MS Alte Liebe	<u>Charter</u> <ul style="list-style-type: none"> Rundfahrten Achterwasser, Oderhaff Tagesfahrten Insel Ruden, Uecker- münde Zielfahrten zu Häfen im Revier
Peene- strom Süd und Kleines Haff	Hafen Kamp	Christoph Reimann 0177-283 45 04	<u>Fährbetrieb</u> (Personen, Fahrrad) <ul style="list-style-type: none"> Hafen Karnin, (Zecheriner Brücke) <u>Charter</u> <ul style="list-style-type: none"> Haff-Rundfahrten
	Hafen Karnin	Christoph Reimann 0177-283 45 04	<u>Fährbetrieb</u> (Personen, Fahrrad) <ul style="list-style-type: none"> Hafen Kamp, (Zecheriner Brücke)
		div. Reedereien u. Kreuzfahrtanbieter	<u>Flusskreuzfahrt</u> MS Saxonia
	Stadthafen Usedom	zeesenboot.de Rika Harder	<u>Rundfahrt</u> <ul style="list-style-type: none"> Stettiner Haff

Teil-revier	Standort(e)	Anbieter/Internet	Angebot
		Traditionsschiff „Romantik“	<u>Charter</u> ▪ Gruppenfahrten, ganztägige Törns
	West- und Ostklüne	Norbert Gaede	<u>Fährbetrieb</u> (Personen, Fahrrad)
	Hafen Kamminke	reederei-peters.de	<u>Fährbetrieb</u> (Personen, Fahrrad) ▪ Ueckermünde <u>Pauschale</u> ▪ Stettin (Bustransfer von/nach Ziegenort, Reiseleitung)
Peene	WWR Stolpe	amazonaspeene.de Ingo Müller	<u>Linienverkehr</u> ▪ ab Demmin und zurück
	Hafen Karnin		<u>Pauschale</u> ▪ ab Malchin mit Vollverpflegung (sog. eintägige Flusskreuzfahrt)
	Stolpe Anklam Karnin		<u>Sonderfahrten</u> Thematische Tagesfahrten, Fahrten mit Bustransfer, Charter

2.3 Zusammenfassende Darstellung der naturschutzrechtlichen und naturschutzfachlichen Maßgaben

Parallel zu den Entwicklungen sowie als eine Grundlage des maritimen Tourismus sind die Zielstellungen zum Erhalt und zur Entwicklung von Natur und Landschaft in der Region zu berücksichtigen. Diese finden Ausdruck in den zahlreichen internationalen wie auch nationalen Schutzgebietsausweisungen und naturschutzfachlichen Maßgaben.

EU-Recht: FFH-Richtlinie, EU-Vogelschutzrichtlinie

Im Untersuchungsraum befinden sich z. T. vollständig, z. T. hineinragend insgesamt acht FFH-Gebiete mit insgesamt 38 FFH-Lebensraumtypen (davon neun prioritäre, d. h. besonders schützenswerte Lebensraumtypen) und insgesamt 27 Zielarten (davon eine prioritäre Art). Für diese sind in den jeweiligen Standarddatenbögen Schutz- und Erhaltungsziele formuliert.

Die FFH-Gebiete erstrecken sich weitgehend auf die marinen Bereiche des Untersuchungsraumes. Die Schutzgebietsgrenzen sind in der Textkarte 7 dargestellt.

2-5 FFH-Gebiete im Untersuchungsraum (Stand März 2008)

EU-Nr.	Name	Größe [ha]	Lebensraumtypen (LRT) ²	Zielarten
DE 1747-301	Greifswalder Bodden, Teile des Strelasundes und Nordspitze Usedom (Ausweisung als NSG 1, LSG 142 (Verordnung 12/2008))	59.970	1110, 1140, 1150*, 1160, 1170, 1210, 1220, 1230, 1330, 2110, 2120, 2130*, 2180, 2190, 3150, 3160, 5130, 6210, 6230*, 6410, 6510, 7140, 7230, 9110, 9130, 9160, 9190, 91D0*, 91E0*	Sumpf-Glanzkrout, Schmale Windelschnecke, Bauchige Windelschnecke, Große Moosjungfer, Großer Feuerfalter, Meerneunauge, Flussneunauge, Finte, Rapfen, Bitterling, Großes Mausohr, Teichfledermaus, Fischotter, Seehund, Kegelrobbe
DE 1849-301	Dünengebiet bei Trassenheide	318	2130*, 2180, 2190	-
DE 1950-301	Wocknin-See	52	2180, 3140, 7210*, 91D0*	-

² Klartext s. Anhang 2

EU-Nr.	Name	Größe [ha]	Lebensraumtypen (LRT) ²	Zielarten
DE 2045-302	Peenetal mit Zuflüssen, Kleingewässerlandschaft am Kummerower See	11.112	3140, 3150, 3160, 3260, 6120*, 6210, 6410, 6430, 6510, 7210*, 7230, 9130, 91D0*, 91E0*, 91U0	Sumpf-Glanzkraut, Schmale Windelschnecke, Bauchige Windelschnecke, Zierliche - Tellerschnecke, Große - Moosjungfer, Menetries` Laufkäfer*, Eremit*, Großer Feuerfalter, Meerneunauge, - Flussneunauge, Bachneunauge, Lachs, - Rapfen, Bitterling, - Steinbeißer, Schlammpeitzger, Europäische - Sumpfschildkröte, Mopsfledermaus, Biber, Fischotter
DE 2048-302	Ostvorpommersche Waldlandschaft mit Brebowbach	1.618	1130, 3150, 3160, 3260, 7140, 9110, 9130, 9160, 9190, 91D0*, 91E0*	Bauchige Windelschnecke, Flussneunauge, Bachneunauge, Biber, Fischotter
DE 2049-302	Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff	53.256	1130, 1210, 1230, 1330, 3150, 3260, 6410, 6430, 7120, 7210*, 7230, 9110, 9130, 9160, 9180*, 9190, 91D0*, 91E0*	Sumpf-Glanzkraut, Bauchige Windelschnecke, Schmale Windelschnecke, Menetries` Laufkäfer*, Eremit*, - Großer Feuerfalter, - Meerneunauge, Flussneunauge, Bachneunauge, Finte, Lachs, - Rapfen, Bitterling, - Steinbeißer, Schlammpeitzger, Biber, Fischotter
DE 2050-303	Ostusedomer Hügelland	2.302	1230, 3140, 3150, 3160, 6410, 7120, 7140, 9110, 9130, 9190, 91D0*	Schmale Windelschnecke, Steinbeißer, - Schlammpeitzger, Kammolch, - Rotbauchunke, Fischotter
DE 2051-301	Dünenwälder östlich von Ahlbeck (Usedom)	112	2120, 2130*, 2180	-

Als primäres Erhaltungsziel der Gebiete gilt der gute Erhaltungszustand der ausgewiesenen Lebensraumtypen und Zielarten. Zur Durchsetzung der Erhaltungsziele, die auch weiter spezifiziert werden können, sind entsprechende Managementpläne aufzustellen (z. Z. in Bearbeitung).

Im Untersuchungsraum befinden sich z. T. vollständig, z. T. in den Untersuchungsraum hineinragend insgesamt sechs EU-Vogelschutzgebiete. Die Schutzgebietsgrenzen sind in der Textkarte 7 dargestellt.

2-6 EU-Vogelschutzgebiete im Untersuchungsraum (Stand Januar 2008)

EU-Nr.	MV-Nr.	Name	Größe [ha]
DE 1649-401	SPA 37	Westliche Pommersche Bucht	98.051
DE 1747-402	SPA 34	Greifswalder Bodden und südlicher Strelasund	87.468
DE 1949-401	SPA 32	Peenestrom und Achterwasser	16.118
DE 2050-404	SPA 17	Süd-Usedom	9.566
DE 2250-471	SPA 03	Kleines Haff, Neuwarper See und Riether Werder	29.176
DE 2147-401	SPA 10	Peenetallandschaft	18.990

Als primäres Erhaltungsziel der Gebiete gilt der gute Erhaltungszustand der ausgewiesenen Zielarten (Brutvögel/Rastvögel). Zur Durchsetzung der Erhaltungsziele, die auch weiter spezifiziert werden können, sind entsprechende Managementpläne aufzustellen (z. Z. in Bearbeitung).

EU-Recht : EU-Wasserrahmenrichtlinie

Die Wasserrahmenrichtlinie sieht unter anderem die Erreichung eines guten ökologischen Zustandes aller natürlichen Oberflächengewässer vor. Hierfür ist die Einhaltung von definierten chemischen, biologischen und strukturellen Gütekriterien notwendig. Die Mitgliedstaaten sind angehalten bis zum Jahr 2015 entsprechende Maßnahmen zur Umsetzung dieser Ziele zu entwickeln und einzusetzen. Zur Zeit werden die erforderlichen Managementpläne erarbeitet.

weitere Internationale Verpflichtungen: Ramsar-Konvention, HELCOM (Helsinki-Übereinkommen)

Die Ramsar-Konvention soll vor allem Feuchtgebiete in ihrer Erhaltung, Entwicklung und Bedeutung für Wat- und Wasservogelarten schützen. National können dazu sogenannte „Feuchtgebiete nationaler Bedeutung“ eingerichtet werden und als „Feuchtgebiete internationaler Bedeutung“ der EU gemeldet werden. Diese Bedeutung erlangen im Untersuchungsraum zum gegenwärtigen Zeitpunkt der **Greifswalder Bodden und Teile des Peenetalmoores**.

Die HELCOM (Helsinki-Übereinkunft) wurde vor allem zum Schutz der Ostsee als Lebensraum eingerichtet. Die Anrainerstaaten verpflichten sich u.a. darin über Managementsysteme dazu beizutragen, weniger Schad- und Nährstoffe in die Ostsee einzuleiten, marine und Küstenlebensräume zu schützen und zu überwachen. Dazu gibt HELCOM entsprechende Empfehlungen heraus, richtet eigene Schutzgebiete ein (BSPA's) und unterhält ein eigenes Monitoringprogramm. Im Untersuchungsraum liegt kein BSPA – Baltic Sea Protected Area.

Nationales Naturschutzrecht - Naturschutzgebiete

Insgesamt überlagert der Untersuchungsraum 18 Naturschutzgebiete, vier Landschaftsschutzgebiete, einen Naturpark und 14 Laichschongebiete. Die Schutzgebietsgrenzen sind in der Textkarte 8 dargestellt.

2-7 Naturschutzgebiete im Untersuchungsraum

Nr.	Name	Größe [ha] ³
1	Peenemünder Haken, Struck und Ruden	7.870
33	Mümmelkensee	6
47	Anklamer Stadtbruch	1.460
50	Golm	25
52	Gothensee und Thurbruch	800
73	Peenewiesen bei Gützkow	58,6
78	Wocknin See	49,5
81	Inseln Böhmke und Werder	118
103	Unteres Peenetal (Peenetalmoor)	1.500
246	Großer Wotig	203
247	Halbinsel Cosim	85
248	Südspitze Gnitz	61,3
251	Peenetal westl. des Gützkower Fährdammes	310
260	Streckelsberg	34
300	Zerniensee-Senke	375
301	Mellenthiner Os	65
305	Kleiner Krebssee	50
323	Insel Görmitz	141

In Naturschutzgebieten sind alle Handlungen verboten, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des Naturschutzgebietes oder seiner Bestandteile oder zu einer nachhaltigen Störung führen können.

Für das **geplante NSG „Peental von Jarmen bis Anklam“** besteht seit der Bekanntmachung der Auslegung am 11.12.2007 eine Veränderungssperre im Sinne des § 29 Abs. 1 LNatG M-V.

Nationales Naturschutzrecht - Landschaftsschutzgebiete

2-8 Landschaftsschutzgebiete im Untersuchungsraum

Nr.	Name	Größe [ha]
67a	Unteres Peenetal und Peenehaff (Ostvorpommern)	16.830
67b	Unteres Peenetal (Demmin)	3.200
82	Insel Usedom mit Festlandgürtel	48.500
142	Greifswalder Bodden	56.522

In einem Landschaftsschutzgebiet sind alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern können oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen, insbesondere wenn sie den Naturhaushalt schädigen oder das Landschaftsbild verunstalten können.

³ nach UM MV (2003): Die Naturschutzgebiete in Mecklenburg-Vorpommern.

Eine Beschreibung des Schutzgegenstandes der jeweiligen LSG-Ausweisung ist dem Anhang 2 zu entnehmen.

Nationales Naturschutzrecht - Naturpark

Der Untersuchungsraum überlagert den **Naturpark „Insel Usedom“**, der eine Fläche von 64.094 ha und dabei den Großteil der Insel Usedom, den Peenestrom und den nördlichen Teil des Kleinen Haffs sowie einen ca. 1 km breiten Festlandsstreifen westlich des Peenestroms umfasst.

Mit der Landesverordnung vom 10.12.1999 wurde der Naturpark Insel Usedom rechtlich festgesetzt. In dieser wird in § 3 der Schutzzweck definiert (siehe Anhang 2).

Nationales Naturschutzrecht - Biotopschutz gemäß § 20 LNatG M-V

Gemäß § 20 LNatG M-V unterliegen bestimmte Biotope einem gesetzlichen Schutz. Maßnahmen, die zu einer Zerstörung oder sonstigen erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigung führen, sind unzulässig.

Eine aktuelle Kartierung der § 20 Biotope im Landkreis Ostvorpommern im Rahmen der landesweiten Kartierung ist bereits erfolgt und liegt seit September 2008 im LUNG M-V vor (Biotopverzeichnis).

Im gesamten Untersuchungsraum sind nach § 20 LNatG M-V geschützte Ostsee- und Küstenbiotope, Gewässer- und Feuchtbiotope sowie Trocken- und Gehölzbiotope ausgeprägt. Vom maritimen Tourismus flächenmäßig am meisten betroffen sind dabei die Ostsee- und Küstenbiotope.

Die ausgedehnten Röhrichtgürtel entlang der Uferzonen des Nördlichen Peenestroms stellen u. a. bedeutende Brutvogellebensräume dar. Hohe Brutdichten von röhrichtbewohnenden Brutvogelarten mit Zeigerfunktion für relativ intakte Schilfbereiche wurden u. a. entlang der Polder zwischen Freest und Kröslin auf der Festlandseite sowie zwischen Peenemünde und Zecherin/Kleiner Rohrplan auf der Usedomer Seite festgestellt. Diese Röhrichtsäume, die teilweise im Verbund mit Landschilfbereichen vorliegen (nördlich Karlshagen), weisen in den genannten Bereichen eine ökologisch hohe Funktion auf.

Schutzgebietsausweisungen zum Schutz der Ichthyofauna

Das Verbundsystem Greifswalder Bodden, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff ist das bedeutendste Fischhabitat der inneren Küstengewässer Mecklenburg-Vorpommerns. Seine Bedeutung leitet sich aus der Funktion als Laich-, Weide- und Durchzugsgebiet ab.

Der besonderen Bedeutung als Laichgebiet und Kinderstube ist mit der Einrichtung von Laichschongebieten Rechnung getragen worden. Als potenzielles Aufstiegsgebiet der historisch nachgewiesenen und heute verschollenen (Finte) oder rezentes Laichgebiet stark gefährdeter Arten (z. B. Ostseeschnäpel) kommt dem Nördlichen Peenestrom eine besondere Bedeutung zu. Herausragend und überregional ist die Bedeutung des Greifswalder Boddens als Laichgebiet für den Frühjahrshering. Aufgrund der im Untersuchungsgebiet beheimateten hohen Anzahl an Rote-Liste Arten der Kategorien 0, 1 und 2 und der Anzahl an geschützten Arten, der Bedeutung als Wanderkorridor und bedeutendes Laichgebiet wird das gesamte Gebiet außerhalb der Fahrinne für die Ichthyofauna naturschutzfachlich als sehr hoch bis hoch bewertet. Die Fahrinne selbst

und unmittelbar angrenzende Bereiche werden durch ihre Bedeutung als Wanderkorridore und Nahrungssuchgebiete in der Funktion als mittel/gering eingestuft.

2-9 Laichschongebiete im Untersuchungsraum

Name	Gebote und Verbote	Bemerkungen
Freester Hock	keine Fischerei vom 01.04. - 31.05 keine Werbung und Beseitigung von Wasserpflanzen, Entnahme und Einbringen von Sediment, Einleitung von Stoffen	Dichte Schilfbestände auf Schlickboden, dominierend Larven von Barsch, Stichling und Hering
Krösliner See und Alte Peene		Makrophytenreiche Gebiete, Bedeutung für den Barschlaich und Stichling
Bucht südl. Kuhler Ort		Schmaler Schilfgürtel vor eingedeichtem Ufer, im Frühsommer Plötz- und Barschlarven dominant
Rohrplan bei Zecherin		Reiche Makrophytenausstattung, dominierende Arten: Stichling, Hecht, Barsch, weniger Hering
Malzower Bucht		Breiter Schilfgürtel, Schlick in der Tiefenzone, dominante Fischart: Barsch
Sauziner Bucht		Geringe anthropogene Störung, geringer Makrophytenbewuchs, Bedeutung für Hecht, Barsch und Cypriniden
Hohendorfer Schaar		Durch Bootsstege unterbrochener breiter Schilfgürtel, Bedeutung für Plötz, Barsch und Hering
Hohe Schaar		Sehr dichter Makrophytenbewuchs, Laichgebiet für Plötz, Barsch, Hering, Schnäpel und Zander
Balmer See		Schwacher Ufersaum von Makrophyten, teilweise steiniges Substrat günstig für Laich von Zander, Schnäpel und Barsch
Jamitzower Hard		Weitestgehend ungestörter Bereich mit sehr stark verschlicktem Untergrund und sehr hoher Makrophytendichte, kleine einmündende Kanäle sind ideales Laichgebiet für Hecht, Barsch und Cypriniden
Usedomer See		Teilweise breiter Schilfgürtel, dominierende Arten: Barsch und Plötz
Anklamer Fähre		Makrophyten- und Röhricht und Makrozoobenthos (Flohkrebs) reicher Bereich mit Bedeutung für Laich und Aufzucht von Barsch, Hecht, Plötz, Cypriniden
Borkenhaken		Breiter geschlossener Schilfgürtel, vorgelagert Schilf- und Simseninseln, schmaler Makrophytengürtel, Hauptlaicher: Barsch und Stichling
Göschenbrink	Teilweise makrophytenarm, dominante Fischart: Plötz	

2-10 Fischschonbezirke im Untersuchungsraum

Name	Gebote/Verbote	Bemerkung
Peenemündung	keine Fischerei ganzjährig	Schutz der Wanderfischarten auf ihrem Weg zum Laichschongebiet bzw. in die Nahrungsgründe
Usedomer Kehle		
Mündung Brebowbach	keine Fischerei vom 01.08 – 28.02 im Gebiet innerhalb einer seitlichen und seeseitigen Entfernung von 300 Metern zu der Mündung des Zuflusses	

Vorkommen geschützter Arten

Vorkommen geschützter Arten sind für den gesamten Untersuchungsraum zu betrachten und sind nicht auf Schutzgebietsausweisungen beschränkt. Artenschutzrechtlich relevante Tierarten sind alle europäischen Vogelarten (Brut- und Rastvögel) und die Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie.

Die zentralen Vorschriften des besonderen Artenschutzes finden sich in § 42 BNatSchG, der für die besonders und die streng geschützten Tier- und Pflanzenarten Verbote für unterschiedliche Beeinträchtigungen beinhaltet (Störungs- und Schädigungsverbote).

2-11 Geschützte Arten im Untersuchungsraum

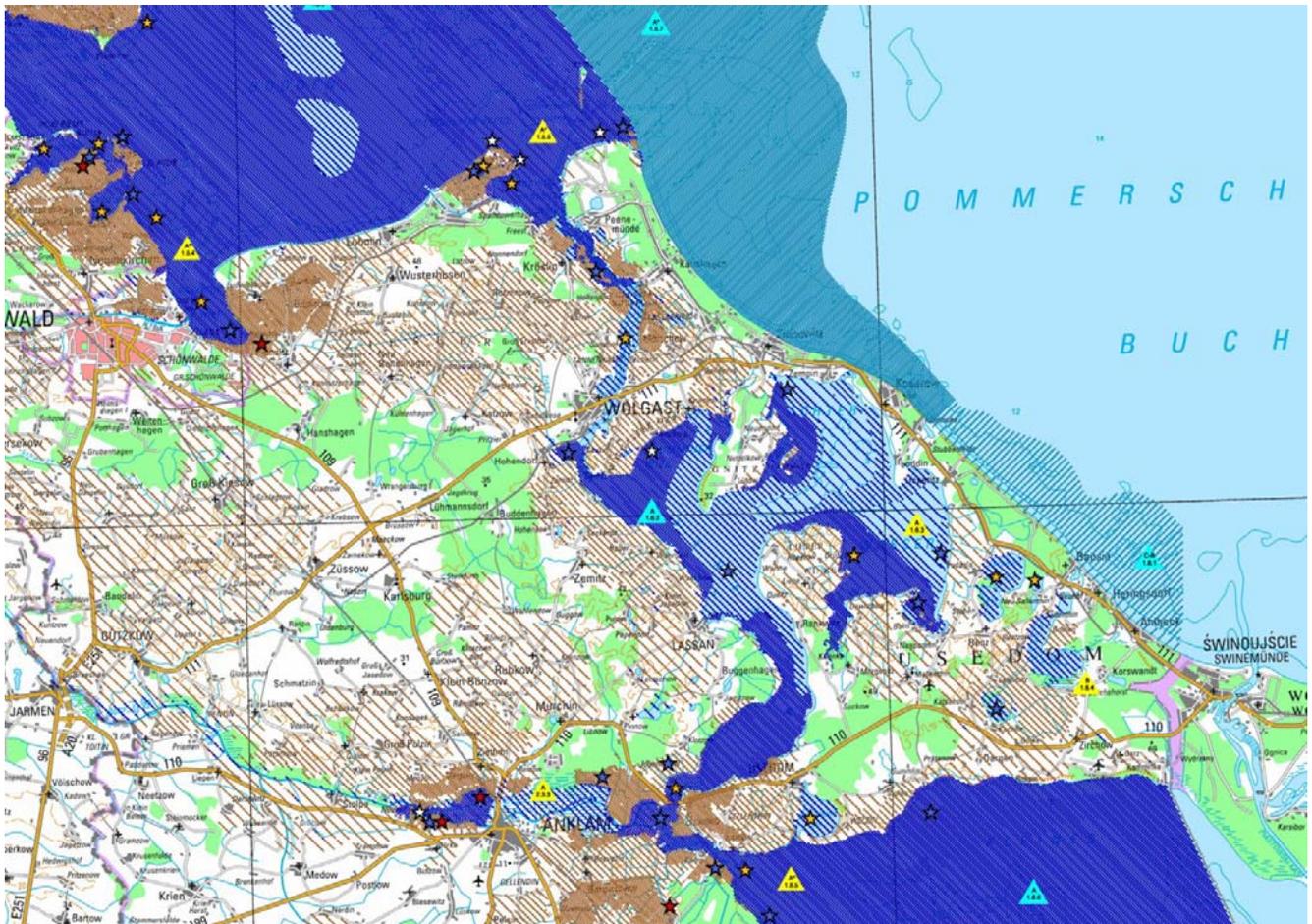
Kategorie	Artvorkommen im Untersuchungsgebiet	Nachweis/Ort (Verbreitungsschwerpunkte)	Konzeptbezogene Relevanz
<i>Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie</i>			
Gefäßpflanzen (ohne historische Verbreitung)	Sumpf-Engelwurz	- an der Peene bei Anklam	-
	Sumpf-Glanzkrout	- Peene zwischen Anklam und Gützkow - Sandaufspülung nördlich Peenemünde	-
Weichtiere	-	-	-
Insekten (Libellen, Käfer, Falter)	Großer Feuerfalter	- Peenetal zwischen Jarmen und Gützkow - NSG „Unteres Peenetal“ bei Anklam	-
	Große Moosjungfer	- NSG Peenewiesen bei Gützkow	-
Fische	-	-	-
Amphibien (Lurche)	Rotbauchunke, Springfrosch, Moorfrosch, Laubfrosch, Kammmolch, Wechselkröte, Kreuzkröte, Knoblauchkröte	- möglich in den ruhigeren Seitenbuchten und Flachwasserzonen des Peenestroms und der Peene - im Bereich des Nördlichen Peenestroms beschränkt auf Funktion als Nahrungsraum - reproduktive Vorkommen im Peenestrom südlich von Wolgast möglich - mögliche Hauptverbreitungsgebiete sind Feuchtwiesen, Kanäle und Seitenarme der Peene	x
Reptilien (Kriechtiere)	Schlingnatter	- bei Karlshagen - nördlich Peenemünde	-
	Zauneidechse	- Raum Anklam - entlang der Außenküste - an geeigneten Standorten an der Haffküste - Halbinsel Gnitz	-
Meeressäuger	Schweinswal	- möglich entlang Außenküste (außerhalb Flachwasser), häufig in Pommerscher Bucht	-
Fledermäuse	Wasserfledermaus, Mausohr, Fransenfledermaus, Braunes Langohr	- Gebiet um Anklam	x
	Rauhautfledermaus, Zwergfledermaus	- Raum Stadt Usedom	

Kategorie	Artvorkommen im Untersuchungsgebiet	Nachweis/Ort (Verbreitungsschwerpunkte)	Konzeptbezogene Relevanz
<i>Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie</i>			
	Mückenfledermaus, Breitflügelfledermaus	- Raum Pudagla	
	Graues Langohr, Braunes Langohr, Zweifarbfledermaus, Nordfledermaus, Breitflügelfledermaus, Zwergfledermaus, Mückenfledermaus, Mausohr, Teichfledermaus	- als siedlungsbewohnende Arten Vorkommen in gesamten Untersuchungsraum möglich	
	Mopsfledermaus, Abendsegler, Kleinabendsegler, Raufhautfledermaus, Wasserfledermaus, Fransenfledermaus, Bartfledermaus, Kleine Bartfledermaus	- als waldbewohnende Arten Vorkommen im gesamten Untersuchungsraum möglich	
Landsäugetiere	Fischotter	<ul style="list-style-type: none"> - Nördliche Peenestrom mit der Insel Große Wotig und die umliegenden Uferbereiche des Festlandes als Verbreitungsschwerpunkt - Peenestrom mit Wanderkorridorfunktion zwischen den Verbreitungszentren am Struck und Peenemünder Haken sowie im Achterwasser und Kleinen Haff - Peenestrom auch Lebensraumfunktionen als Nahrungsareal und Reproduktionsraum - sporadische Nutzung der offenen Gewässerbereiche im Greifswalder Bodden - Flusssystem der Peene einschließlich der Nebenflüsse als weiterer hochwertiger Verbreitungsschwerpunkt (Schwerpunkt in den torfstichreichen Talabschnitten, weniger in gepolderten Bereichen) 	x
	Biber	<ul style="list-style-type: none"> - Verbreitungsschwerpunkte entlang der Peene zwischen Gützkow und Anklam, in der Uecker-Randow-Niederung entlang von Uecker und Randow zwischen Torgelow und Ueckermünde, in der Zarowmündung, in einigen nördlichen Zuflüssen der Krumminer Wiek sowie auf dem Südteil der Halbinsel Usedom - vorrangig im südlichen Teil des Peenestroms - im Nördlichen Peenestrom signifikante Vorkommen 	x

Kategorie	Artvorkommen im Untersuchungsgebiet	Nachweis/Ort (Verbreitungsschwerpunkte)	Konzept-bezogene Relevanz
<i>Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie</i>			
<i>europäischen Vogelarten</i>			
Brutvögel	<ul style="list-style-type: none"> - laut Brutvogelatlas M-V hohe Dichte und hohe Anzahl an verschiedenen Brutvogelarten (über 120 Brutvogelarten pro Grundfeld (Messtischblatt) für einen großen Teil der Insel Usedom und das Peenegebiet erfasst) - Inseln Böhmke und Werder im Achterwasser aus ornithologischer Sicht herausragend für den Bestand von Lachmöwe, Flussschwabe, verschiedene Entenarten (Stock-, Schnatter-, Reiher-, Tafel- und Löffelente), Gänse (Grau- und Brandgans), Austernfischer, Höckerschwan, Haubentaucher, Bles- und Teichralle, Rotschenkel, Neuntöter, Braunkehlchen, Bartmeise, Rohrschwirl und Drosselrohrsänger - Insel Görmitz von hoher Bedeutung mit Vorkommen von u. a. streng geschützte Arten wie Schleiereule, Großer Rohrdommel, Rohrweihe, Drosselrohrsänger, Rohrschwirl, Schilfrohrsänger, Graumammer, Kiebitz, Bekassine - im gesamten Untersuchungsgebiet sind die ausgedehnten Schilfbestände und angrenzenden Kleinholzstrukturen von großer Bedeutung für die Brut von Schilf- und Drosselrohrsänger - ca. 19 Seeadlerhorste - ca. 4 Fischadlerhorste 		x
Rastvögel	<ul style="list-style-type: none"> - Untersuchungsgebiet international bedeutend für die Vogelrast (Bewertung der Rastflächen siehe nachfolgend) - vorwiegend rastende ökologische Gruppen im Stettiner Haff, Peenestrom, Achterwasser und den Usedomer Seen sind Säger, Gänse, Schwäne, Schwimmenten, Rallen, Tauchenten, Lappentaucher, Regenpfeifer, Schnepfen, Wasserläufer, Kraniche, Möwen und Seeschwalbenarten 		x

Eine Bewertung der Rastflächen im Untersuchungsraum (Analyse und Bewertung der Lebensraumfunktion der Landschaft für rastende und überwinternde Wat- und Wasservögel, Gutachten im Auftrag des LUNG, 2007) zeigt die Bedeutung von Teilgebieten des Untersuchungsraumes.

2-12 Bewertung der Rastflächen im Untersuchungsraum (Ausschnitt der Teilkarte Vorpommern, LUNG 2007)



Rastgebiete

- ▲ Winterhalbjahr genutzt (Klasse und Nummer)
- ▲ ganzjährig genutzt (Klasse und Nummer)

Bewertung der Rastgebietsfunktion (Offenland)

- sehr hoch (Bewertungsstufe 4)
- hoch bis sehr hoch (Bewertungsstufe 3)
- mittel bis hoch (Bewertungsstufe 2)
- gering bis mittel (Bewertungsstufe 1)

Bewertung der Rastgebietsfunktion (Feuchtgebiete)

- sehr hoch (Bewertungsstufe 4)
- hoch bis sehr hoch (Bewertungsstufe 3)
- mittel bis hoch (Bewertungsstufe 2)
- gering bis mittel (Bewertungsstufe 1)

Bewertung der Rastgebietsfunktion (Meeresgebiete)

- sehr hoch (Bewertungsstufe 4)
- hoch bis sehr hoch (Bewertungsstufe 3)
- mittel bis hoch (Bewertungsstufe 2)

Spezifische Funktionen (lokale Vogelkonzentrationen)

- ★ Kranichschlafplätze
- ★ Gäneschlafplätze
- ★ Tagesruhegewässer von Tauchenten
- ★ Schwanenschlafplätze

Folgende Einstufungen wurden dort vorgenommen:

Gebiet	Bedeutung/Stufe *
Usedomer und Wolliner Außenküste und küstennahe Teile der Pommerschen Bucht	M
Peenestrom bei Wolgast, Hohendorfer See und Krumminer Wiek, Ziesewiesen bei Wolgast	B
Achterwasser einschl. Nepperminer See, mittlerer Teil des Peenestromes (Lassan)	A
Thurbruch, Kachliner See, Gothensee	B
südlicher Peenestrom und Peene-Haff-Moor Kleines Haff westlich Mönkebude-Welzin, Peenemündung, südlicher Peenestrom, Peene-Haff-Moor, Anklamer Stadtbruch, Usedomer See	A
Stettiner Haff, hier besonders dessen westliches Becken (Kleines Haff), Neuwarper See	A

* für die **Stufe A** muss eines der folgenden Kriterien auf mindestens 3 Arten zutreffen: 60.000 Individuen oder mindestens 1% der Flyway-Population

für die **Stufe B** gilt: 20.000 – 60.000 Individuen oder 0,3-1% der Flyway-Population

für die **Stufe M** gilt: Für diese Gebiete der Außenküste liegen keine den Bodden- und Binnengewässern vergleichbaren Rastbestandswerte vor, es gelten die Einschätzungen der Bedeutung für marine Gebiete, für die Außenküste Usedom – funktionell bedeutende Teilflächen für Seetaucher, Zwergmöwe und die Samtente

Übergeordnete naturschutzfachliche Planungen – Raumordnung: Übergeordnete Ziele des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Vorpommern (RREP VP), Entwurf 2009

Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege

(Planungen, Maßnahmen und Vorhaben müssen mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar sein)

- Außenküste: Uferbereich Peenemünder Haken, Streckelsberg, Wocknin-See
- Uferbereich entlang des Nördlichen Peenestroms mit dem Struck, dem Großen Wotig, Uferbereich Hohe Schaar (südl. Wolgast)
- Uferbereiche entlang der Krumminer Wiek (Südspitze Gnitz, Westufer der HI Gnitz)
- Inseln und Uferbereiche des Achterwassers (Görmitz, Lieper Winkel, Inseln Böhmke und Werder, HI Cosim, Uferbereiche Balmer und Krienker See)
- Peenetallandschaft einschließlich westliches Ufer des Peenestroms bis südlich Lissan und nördlich Bugewitz (NSG 47 Anklamer Stadtbruch)

Vorbehaltsgebiete für Naturschutz und Landschaftspflege

- Große Teile Nordusedoms bis zur HI Gnitz
- Uferbereiche nördlich des großen Wotig
- Uferbereiche entlang des Peenestroms zwischen Wolgast bis Lissan
- Große Teile Südusedoms
- Flächen nördlich der Peene zwischen Ziethen und Pätschow

Ziel der Ausweisung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten ist die Sicherung eines großräumigen ökologischen Verbundsystems.

Übergeordnete naturschutzfachliche Planungen – Landschaftsplanung: Gutachtlicher Landschaftsrahmenplan (GLRP) Vorpommern, 1. Fortschreibung (Entwurf), Stand Mai 2009

2-13 Schwerpunktbereiche und Maßnahmen der Landschaftsplanung im Untersuchungsraum

Teilrevier	Schwerpunktbereiche/Maßnahmen zur Sicherung ökologischer Funktionen	Einzelstandorte (Maßnahmenkomplexe in „()“)
Außenküste	Berücksichtigung der besonderen Schutz- und Maßnahmenerfordernisse von Brut- und Rastvogelarten in EU-Vogelschutzgebieten	Peenemünder Haken
	Sicherung der Rastplatzfunktion weiterer Rastgebiete	1-sm-Zone
	Ungestörte Naturentwicklung und Sicherung der Lebensraumqualität von Küstengewässern	Peenemünder Haken bis Dünenkiefernwald zw. Karlshagen u. Trassenheide/ Vinetabank/ Koserowbank
	Sicherung der Lebensraumqualität von Küstengewässern	ufernahe Gewässerabschnitte ab Dünenkiefernwald zw. Karlshagen u. Trassenheide
	Ungestörte Naturentwicklung naturnaher Küstenabschnitte	Peenemünder Haken bis Dünenkiefernwald zw. Karlshagen u. Trassenheide (u.a. K311 mit Schwerpunktorkommen von Arten des Florenschutzkonzeptes (FSK))/ Streckelsberg/ Ückeritz (K315)/ zw. Ückeritz u. Bansin (K315)/ kleinräumig zw. Bansin und Ahlbeck
Peenestrom Nord	Berücksichtigung der besonderen Schutz- und Maßnahmenerfordernisse von Brut und Rastvogelarten in EU-Vogelschutzgebieten	nördlicher Peenestrom
	Ungestörte Naturentwicklung und Sicherung der Lebensraumqualität von Küstengewässern	nördlicher Peenestrom
	Vorrangige Regeneration von Küstengewässern mit einer stark beeinträchtigten Gewässergüte	nördlicher Peenestrom
	Ungestörte Naturentwicklung naturnaher Küstenabschnitte	Struck (K309 mit Schwerpunktorkommen von Arten des FSK)/ einzelne Uferabschnitte zw. Struck und Wolgast (Kröslin (P302)/ Großer Wotig (K310)/ Cämmerer See (P303)/ Zecherin (P304))
Peenestrom Mitte und Achterwasser	Berücksichtigung der besonderen Schutz- und Maßnahmenerfordernisse von Brut- und Rastvogelarten in EU-Vogelschutzgebieten	Peenestrom mit Achterwasser
	Ungestörte Naturentwicklung und Sicherung der Lebensraumqualität von Küstengewässern	Peenestrom mit Achterwasser
	Vorrangige Regeneration von Küstengewässern mit einer stark beeinträchtigten Gewässergüte	Peenestrom mit Achterwasser

Teilrevier	Schwerpunktbereiche/Maßnahmen zur Sicherung ökologischer Funktionen	Einzelstandorte (Maßnahmenkomplexe in „()“)
	Ungestörte Naturentwicklung naturnaher Küstenabschnitte	nahezu gesamte Uferabschnitte entlang der Krumminer Wiek (K312, K313)/ nahezu gesamte Uferabschnitte zw. Negenmark und Peene-Mündung (M330, M329 und M328 mit Schwerpunktverkommen von Arten des FSK; P316, M327, P317)/ zahlreiche Uferabschnitte des Achterwassers (K314, P305), insbesondere HI Loddin, Ückeritz/ Stagnieß (P306), Balmer See, Steinort und Kriener See sowie Ufer der HI Lieper Winkel (P315), Uferabschnitte entlang Peenestrom zw. HI Lieper Winkel bis Zecherin (P313)
Peenestrom Süd und Kleines Haff	Berücksichtigung der besonderen Schutz- und Maßnahmenerfordernisse von Brut und Rastvogelarten in EU-Vogelschutzgebieten	Peenestrom und Kleines Haff
	Ungestörte Naturentwicklung und Sicherung der Lebensraumqualität von Küstengewässern	Peenestrom und Kleines Haff
	Vorrangige Regeneration von Küstengewässern mit einer stark beeinträchtigten Gewässergüte	Peenestrom und Kleines Haff
	Ungestörte Naturentwicklung naturnaher Küstenabschnitte	ab Karnin nahezu gesamte Uferabschnitte bis Kamminke (P312, P310, K316)
Peene	Berücksichtigung der besonderen Schutz- und Maßnahmenerfordernisse von Brut und Rastvogelarten in EU-Vogelschutzgebieten	Peene
	Gewässerschonende Nutzung von Fließgewässerabschnitten	Peene, Mündungsbereiche Grenzgraben, Stegenbach, Peene-Südkanal, Swinow
	Ungestörte Naturentwicklung schwach bis mäßig entwässerter naturnaher bzw. renaturierter Moore, teilweise flankierende Maßnahmen zur Verbesserung des Wasserhaushalts	angrenzend an Peene, Peeneufer ab Menzlin bis zur Mündung in Peenestrom (M346-M349, M348 und M 349 mit Schwerpunktverkommen von Arten des FSK)/ Höhe Priemen bis Pentin (M338 und M339 mit Schwerpunktverkommen von Arten des FSK)
	Pflegerische Nutzung schwach entwässerter bzw. renaturierter Moore mit Feuchtgrünland	ab Menzlin (westl.) bis Mündung Peene-Südkanal (M342 und M345 mit Schwerpunktverkommen von Arten des FSK, M343, M344)
	Vordringliche Regeneration gestörter Naturhaushaltsfunktionen stark entwässerter Moore	Östl. Anklam (P318, M350 mit Schwerpunktverkommen von Arten des FSK)
	Ungestörte Naturentwicklung naturnaher Röhrichtbestände, Torfstiche, Verlandungsbereiche und Moore	Westl. Jarmen (M335 mit Schwerpunktverkommen von Arten des FSK)/östl. Breechen bis Peene-Südkanal (M336, M338, M 339, M340 und M 341 mit Schwerpunktverkommen von Arten des FSK)

Detailinformationen zu ausgewählten Maßnahmen im Bereich der Küstengewässer und Küsten (K) des Landkreises Ostvorpommern im Untersuchungsraum sind im Anhang 2 aufgeführt.

Maßnahmenkomplexe der Moorstandorte (M) und Polder (P) finden sich insbesondere im Uferbereich der Peene. Eine Herausnahme dieser Flächen aus jeglicher Nutzung

findet sich mit der Ausweisung als Vorranggebiete für Natur und Landschaft im RREP VP untersetzt (siehe oben).

Übergeordnete naturschutzfachliche Planungen - Freiwillige Vereinbarungen „Naturschutz, Wassersport und Angeln für den Greifswalder Bodden und Strelasund“

Der zu betrachtende Untersuchungsraum des IREK überlagert im Bereich des Greifswalder Boddens und der Mündung des Peenestroms das Projektgebiet „Greifswalder Bodden und Strelasund“, für das eine Rahmenvereinbarung zu Wassersport und Angeln auf der Basis freiwilliger Regionalvereinbarungen besteht (hier Bereich Wolgast/Peenemünde mit Peenemünder Haken, Struck, Ruden und Großer Wotig).

Die „Freiwilligen Vereinbarungen für den Greifswalder Bodden und Strelasund“ - unterzeichnet 2004 – sind das Ergebnis eines mehrjährigen Prozesses, welcher vom WWF initiiert und begleitet wurde. In kooperativer Zusammenarbeit entwickelten Wassersportler, Angler, Naturschutzverbände und -verwaltung freiwillige Vereinbarungen, die das Befahren und Angeln im Gebiet „Greifswalder Bodden und Strelasund“ regeln.

2-14 Vereinbarungen zum Befahren und Angeln im Schutzgebiet „Peenemünder Haken, Struck und Ruden“ für den Untersuchungsraum sowie im Bereich „Großer Wotig“ (Quelle: www.wassersport-im-bodden.de)

Freesendorfer Haken, Knaakrücken	<ul style="list-style-type: none"> - Beruhigung der Flachwasserbereiche - Der gesamte Bereich wird ganzjährig nicht befahren bzw. beangelt. - Davon ausgenommen sind in Ausnahmefällen Kanuten, die zur Vermeidung einer unzumutbaren Gefahr bei Starkwind den Flachwasserbereich durchfahren können. Dabei ist möglichst großer Abstand vom Ufer sowie von Vogelansammlungen einzuhalten.
Tonnendreieck Knaakrückenrinne-Tonnenbankrinne sowie Struckbucht	<ul style="list-style-type: none"> - Dieses Gebiet kann unter Beachtung der üblichen allgemein gültigen Verhaltensregelungen ganzjährig befahren und beangelt werden.
Flachwasserbereiche des Peenemünder Hakens	<ul style="list-style-type: none"> - Die Flachwasserbereiche des Peenemünder Hakens werden ganzjährig nicht befahren.
Wasserbereiche um den Ruden	<ul style="list-style-type: none"> - Der Bereich westlich des Rudens zwischen dem Leitfeuer und dem alten Inselturn kann zum Ankern genutzt werden (grüner Bereich in Karte). - Um den Süd-Teil der Insel Ruden wird der Bereich zwischen dem alten Inselturn und dem Ende des südlichen Buhnenausläufers ganzjährig nicht befahren und beangelt. - Auf der Westseite des Rudens verläuft dieser Bereich in einem Abstand von 700 m zum südlichen Buhnenausläufer, auf der Ostseite wird er durch das Fahrwasser begrenzt (roter Bereich in Karte). - Im nördlichen Bereich des Ruden wird das Gebiet, das durch die Koordinaten C, K, L, D und I begrenzt ist, ganzjährig nicht befahren. Dabei macht die Verbindungslinie zwischen den Koordinaten D und I einen Bogen in nördliche Richtung, so dass der Abstand zur Insel Ruden mindestens 100 m beträgt (roter Bereich in Karte).
Flachwasserbereiche nördlich des Ruden	<ul style="list-style-type: none"> - Der gesamte Bereich wird in der Zeit vom 1.10. – 30.04. nicht befahren.
Großer Wotig	<ul style="list-style-type: none"> - Schutz der auf dem Großen Wotig rastenden und brütenden Vögel vor Scheuchwirkung von der Wasserseite - In den an den Peenestrom angrenzenden Bereichen, die keine Schilfabdeckung bieten, wird ganzjährig nicht geankert. In Bereichen, in denen Schilfabdeckung vorhanden ist, ist das Angeln und Ankern gestattet. Die Grenze für die Annäherung an den Großen Wotig ist die 2m-Tiefenlinie. - Der Bereich der Alten Peene südlich der Brücke wird vom 1.10. – 30.4. nicht

	<p>befahren und beangelt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Bereich der Alten Peene nördlich der Brücke bis zum Krösliner See wird ganzjährig nicht befahren. - Eine Ausnahme dieser Regelungen gilt für Kanuten und Ruderer. Sie können, wenn es die Sicherheit erfordert (starke Winde) schnellstmöglich und ohne anzulanden die Alte Peene durchfahren.
--	---

Zusammenfassende Darstellung der sensitiven Räume – Natur und Landschaft/Pflanzen und Tiere

2-15 Darstellung der Empfindlichkeit gegenüber potenziellen Wirkungen des maritimen Tourismus

Wirkfaktor/Wirkung		Art/ Lebensraum	Empfindlichkeit/Konflikt	Zeitliche Differenzie- rung
Überbauung	Verlust	Unverbaute Ufer	Habitatverlust durch Flächenbeanspruchung (Uferverbau durch Längs- und Querbauwerke)	ganzjährig/dauerhaft
		Unverbaute Landlebensräume	Habitatverlust durch Flächenbeanspruchung	ganzjährig/dauerhaft
		Standorte geschützter Pflanzen	Totalverlust durch Flächenbeanspruchung	ganzjährig/dauerhaft
		potenzielle und reale Lebensräume von Brutvogelarten, Rastvogelarten, Amphibien, Fischotter, Biber	Physische Habitatverluste durch Flächenbeanspruchung (u. a. Schilfbereiche, Feuchtwiesen, Kleingehölze, Gehölz- und Heckenstrukturen, Revierbäume, Bruchwälder, Stillgewässer, Fließgewässer, Offenlandbereiche)	ganzjährig/dauerhaft
		indirekte Beeinträchtigung der Nahrungsverfügbarkeit		
Zerschneidung	Unverbaute Ufer/Flachwasser	Zerschneidung des Wander- bzw. Durchzugweges von Fischotter/Biber durch Längs- und Querbauwerke	ganzjährig/dauerhaft	
Mechanische Einflüsse	Wellenschlag	Spülsäume/Ufervegetation	Profilveränderung der Uferzonen, Wachstumseinschränkungen des Schilfgürtels, Beeinträchtigung der Habitatfunktion	ganzjährig/dauerhaft
	Trittschäden	Brutvögel (Schilfbrüter)	Störung des Brutgeschehens	(April) Mai – Okt.
Akustische Einflüsse	Motorenlärm	Spülsäume/Ufervegetation	Beeinträchtigung der Habitatfunktion	ganzjährig/dauerhaft
		Brutvögel	Störung des Brutgeschehens, Veränderung des Raumnutzungsverhalten (Möglichkeit der Aufgabe des Habitats)	(April) Mai – Okt.
	Menschliche Präsenz	Rastvögel	Störung der Nahrungsaufnahme, Veränderung des Raumnutzungsverhalten (Möglichkeit der Aufgabe des Habitats)	Tagesstunden Okt. - April
			Störung der Tagesruhe auf Tagesruhegewässern, Veränderung des Raumnutzungsverhalten (Möglichkeit der Aufgabe des Habitats)	Tagesstunden Okt. - April
Betriebslärm (Hafen-/Anlegerbetrieb, Ferien-				

Wirkfaktor/Wirkung		Art/ Lebensraum	Empfindlichkeit/Konflikt	Zeitliche Differenzie- rung	
	resorts, Strandan- lagen)		Störung der Schlafplätze, Veränderung des Raumnutzungsverhalten (Möglichkeit der Aufgabe des Habitats)	Dämmerung/ Nachtstun- den, Okt. - April	
		Fischotter/Biber	Störung durch Scheuch- und Vergrämungswirkung, Veränderung des Raumnutzungsverhalten	Dämmerung, ganzjährig	
		Fische im Flachwasser- bereich	Störung durch Scheuch- und Vergrämungswirkung	ganzjährig	
Optische Einflüsse	Licht	Brutvögel (Schilfbrüter)	Störung des Brutgeschehens durch Ausrichtung von Lichtquellen auf Röhrichtzonen, Veränderung des Raumnutzungsverhaltens (Möglichkeit der Aufgabe des Habitats)	(April) Mai – Okt.	
		Rastvögel	Störung der Schlafplätze durch Ausrichtung von Lichtquellen auf Schlafplatzzentren, Veränderung des Raumnutzungsverhaltens (Möglichkeit der Aufgabe des Habitats)	Dämmerung/ Nachtstun- den, Okt. - April	
		Fischotter/Biber	Störung durch nächtliche Beleuchtung, Ausrichtung von Lichtquellen auf Flachwasserbereiche und Uferzonen, Veränderung der Raumnutzung	Dämmerung, Nacht, ganz- jährig, Früh- ling - Herbst	
		Fledermäuse	Störung durch nächtliche Beleuchtung, Ausrichtung von Lichtquellen auf Quartiere und teilweise auf Jagdgebiete (artspezifisch)	Dämmerung, ganzjährig	
	Bewegung (Bootsver- kehr)	Brutvögel	Störung des Brutgeschehens durch Unterschreitung der artspezifischen Fluchtdistanz, Veränderung des Raumnutzungsverhalten (Möglichkeit der Aufgabe des Habitats)	(April) Mai – Okt.	
		Menschli- che Prä- senz	Rastvögel	Störung der Nahrungsaufnahme durch Unterschreitung der artspezifischen Fluchtdistanz, Veränderung des Raumnutzungsverhalten (Möglichkeit der Aufgabe des Habitats)	Tagesstunden Okt. - April
	Störung der Tagesruhe auf Tagesruhegewässern durch Unterschreitung der artspezifischen Fluchtdistanz, Veränderung des Raumnutzungsverhalten (Möglichkeit der Aufgabe des Habitats)			Tagesstunden Okt. - April	
	Fischotter/Biber		Störung durch Scheuch- und Vergrämungswirkung, Veränderung der Raumnutzung	Dämmerung/ Nachtstun- den, Okt. - April	
	Stoffliche Immissionen	Verunrei- nungen und Trü- bung	Offenwasser, Fließgewässer	Beeinträchtigung von Makrophyten bzw. Makrozoobenthos durch Einschränkung der Assimilations- bzw. Filtrierleistung durch Trübungsfahnen (Wassertrübung durch Sedimentaufwirbelung (Schiffschrauben)); Einschränkung der Habitatfunktion	ganzjährig

Wirkfaktor/Wirkung		Art/ Lebensraum	Empfindlichkeit/Konflikt	Zeitliche Differenzie- rung
		Fische	Rückgang der Nahrungsverfügbarkeit (Makrophyten, Zooplankton, Zoo-benthos) physische Beeinträchtigung durch toxi-sche Substanzen Scheuchwirkung durch Gewässertrü-bung (Habitatverlust/-beeinträchtigung) Beeinträchtigung der Qualität von Laichgewässern	ganzjährig
		Brutvögel	Störung der Nahrungskette für phy-tophage (pflanzenfressende) und pisci-vore (fischfressende) Vogelarten durch Beeinträchtigung von Fischen und Makrophyten physische Beeinträchtigung durch toxi-sche Substanzen (durch Konzentration über die Nahrungskette)	(April) Mai – Okt.
		Rastvögel		Okt. - April
		Amphibien	Beeinträchtigung der Qualität von Laichgewässern physische Beeinträchtigung durch toxi-sche Substanzen	ganzjährig
		Fischotter/Biber	Schädigungen über die Akkumulation von Schadstoffen in Fischen	ganzjährig

3 Analyse und Bewertung der Potenziale und Risiken der Entwicklung des maritimen Tourismus

Aufgrund der sehr gut geeigneten naturräumlichen Ausstattung gibt es im Untersuchungsgebiet traditionell eine intensive Nutzung durch Freizeit- und Tourismusaktivitäten. Die touristische Entwicklung bringt positive regionalwirtschaftliche Effekte mit sich, dieser Wirtschaftszweig soll daher gesichert und nach Möglichkeit noch ausgebaut werden. Entsprechend den Leitlinien einer nachhaltigen Regionalentwicklung (RREP VP) soll *„Der maritime Tourismus [...] an Bedeutung gewinnen. Die qualitative Entwicklung und die Ergänzung durch ganzjährig nutzbare Angebote werden besonders unterstützt“*. Zudem sollen *„Die Tourismusedwicklungsräume [die am Achterwasser und am Haff gelegenen Gemeinden der Insel Usedom, die festlandsseitig gelegenen Gemeinden entlang der Boddengewässer, des Achterwassers und des Stettiner Haffs, die Gemeinden entlang der Peene] [...] unter Nutzung ihrer spezifischen Potenziale als Ergänzungsräume für die Tourismusschwerpunkträume [Gemeinden an der Außenküste der Insel Usedom zwischen den Gemeinden Karlshagen und Heringsdorf] entwickelt werden“*.

Im Folgenden werden zunächst die möglichen Konflikte zwischen der maritim-touristischen Nutzung und naturschutzfachlichen Belangen benannt. Anschließend werden die Potenziale des maritimen Tourismus getrennt nach folgenden Segmenten analysiert:

- motorisierter Bootstourismus,
- nicht motorisierter Boots- und Wassersporttourismus,
- Ausflugs-, Flusskreuzfahrt- und Traditionsschiffahrt.

Die Bewertung der beiden erstgenannten Segmente ist jeweils unterteilt in eine Beschreibung der Rahmenbedingungen und (bundesweiten) Trends sowie der Potenziale, Konflikte und Defizite im Untersuchungsgebiet und in einzelnen Teilrevieren. Hierbei werden die Konflikte mit Naturschutzbelangen, soweit möglich, räumlich und zeitlich präzisiert und es wird auf Konflikte zwischen verschiedenen Formen der maritim-touristischen Nutzung eingegangen.

In Kapitel 3.5 erfolgt die Bewertung möglicher Standorte für die Errichtung eines Hafens an der Außenküste Usedom (Präferenzfallprüfung).

3.1 Mögliche Konflikte maritimer Tourismus – Naturschutz

Nachfolgend werden mögliche Konflikte zwischen gesetzlich geschützter Natur und Landschaft und maritim-touristischen Nutzungen benannt und Handlungsempfehlungen aus naturschutzfachlicher Sicht gegeben. Die Herleitung der Konflikte und der artdifferenzierten Empfindlichkeiten sowie eine entsprechende zeitliche Differenzierung ist in Tabelle 2-15 dargestellt.

3-1 Darstellung der möglichen Konflikte durch maritimen Tourismus und Benennung von Handlungsempfehlungen

Konflikt/Empfindlichkeit	Örtliche Differenzierung	Handlungsempfehlung
<i>Motorisierter Bootsverkehr</i>		
Habitatverlust durch Neubau von Anlagen	gesamtes Untersuchungsgebiet außerhalb bestehender Anlagen	Konzentrierender Ausbau bestehender Hafenanlagen
Habitatverlust durch Erweiterung von Anlagen		Ausbau außerhalb geschlossener Schilfgürtel mit einem Abstand (seitlich) von mindestens 50 m zum Schilfbestand
Störung durch ungerichtete und schnelle Bewegung	Achterwasser, Peene, Peenestrom	Befahrensregelungen, Information
Störung durch Lärm	gesamtes Untersuchungsgebiet	Beschränkung der Geschwindigkeit
Störung durch Wellenschlag	Schilfgürtel und unverbaute Ufer im gesamten Untersuchungsgebiet außerhalb bestehender Anlagen	Beschränkung der Geschwindigkeit
Störung durch Trübungsfahren	Flachwassergebiete	Beschränkung der befahrbaren Abschnitte
Störung durch ufernahe Präsenz (Durchfahren, Ankern)	Schilfgürtel und unverbaute Ufer im gesamten Untersuchungsgebiet außerhalb bestehender Anlagen	Mindestabstand von 50 m
Beeinträchtigung durch Trittschäden, Verunreinigungen		Anlande-/Betretungsverbot, Information
<i>Nicht motorisierter Bootsverkehr – Kanuwandern, kleiner individueller Bootsverkehr (Rudern, Tretboot etc.)</i>		
Habitatverlust durch Neuanlage von Wasserwanderrastplätzen	Schilfgürtel des Untersuchungsgebietes	Neuanlage außerhalb geschlossener Schilfgürtel mit einem Abstand (seitlich) von mindestens 50 m zum Schilfbestand
Störung durch ufernahe Präsenz (Durchfahren, Ankern)	Schilfgürtel und unverbaute Ufer im gesamten Untersuchungsgebiet außerhalb bestehender Anlagen	Mindestabstand von 50 m, Befahrensregelungen in sensiblen Gebieten (Achterwasser, Peene), Information
Beeinträchtigung durch Trittschäden, Verunreinigungen		Anlande-/Betretungsverbot, Information
<i>Nicht motorisierter Bootsverkehr – Surfen/Kitesurfen</i>		
Störung durch ungerichtete und schnelle Bewegung	Flachwassergebiete im gesamten Untersuchungsgebiet einschl. Außenküste	Ausweisung von Surfrevieren, Information
Störung durch ufernahe Präsenz (Durchfahren, Ankern, Anlanden)	Schilfgürtel und unverbaute Ufer im gesamten Untersuchungsgebiet außerhalb bestehender Anlagen	
<i>Nicht motorisierter Bootsverkehr – Segeln</i>		
Habitatverlust durch Neubau von Hafenanlagen	gesamtes Untersuchungsgebiet außerhalb bestehender Anlagen	Konzentrierender Ausbau bestehender Hafenanlagen
Habitatverlust durch Erweiterung von Hafenanlagen		Ausbau bestehender Anlagen außerhalb geschlossener Schilfgürtel mit einem Abstand (seitlich) von mindestens 50 m zum Schilfbestand

Konflikt/Empfindlichkeit	Örtliche Differenzierung	Handlungsempfehlung
Störung durch ufernahe Präsenz (Durchfahren, Ankern, Anlanden)	Schilfgürtel und unverbaute Ufer im gesamten Untersuchungsgebiet außerhalb bestehender Anlagen	Mindestabstand von 50 m
<i>Ausflugs-, Flusskreuzfahrt- und Traditionsschifffahrt</i>		
Störung durch Trübungsfahren	Flachwassergebiete	Beschränkung der befahrbaren Abschnitte und Geschwindigkeit

3.2 Motorisierter Bootstourismus

Rahmenbedingungen und Trends

Sportboote ohne Motor bzw. mit einer Motorleistung unter 5 PS dürfen grundsätzlich ohne Führerschein gefahren werden. Es handelt sich dabei meistens um offene Boote mit Außenbootmotor, die häufig für Angelfahrten genutzt werden.

Für die Befahrung des Reviers mit motorisierten Sportbooten und einer Motorleistung über 5 PS – wozu auch die Mehrzahl der Segelboote/-yachten gehört – benötigen die Fahrzeugführer den Sportbootführerschein Binnen (Peene) oder See (Achterwasser/Peenestrom/Kleines Haff, Außenküste). Die Peene darf laut Binnenschifffahrt-Sportbootvermietungsverordnung (vom 1. Januar 2007) von Malchin (km 2,50) bis Demmin (km 34,9) mit auf 12 km/h geschwindigkeitsreduzierten Hausbooten auch führerscheinfrei mit der „Charterbescheinigung“ befahren werden. Allerdings existiert die bis vor einige Zeit einzige Charterstation für derartige Boote in Neukalen nicht mehr, so dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt diese Regelung für das gesamte Revier praktisch keine Bedeutung mehr hat. Um die Boote des Yachtcharterunternehmens Schulte in Malchin führen zu können, ist ein Sportbootführerschein erforderlich.

Für das Befahren der Teilreviere Peenestrom, Achterwasser, Kleines Haff wird der Sportbootführerschein See (SBF) vorausgesetzt. Der SBF ist die amtliche Erlaubnis zum Führen von motorisierten Booten, welche für Sport- und Freizeit Zwecke gebaut werden, im Geltungsbereich der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung, d.h. auf den Seeschifffahrtsstraßen (3-Seemeilen-Zone und Fahrwasser innerhalb der 12-Seemeilen-Zone). Das heißt, die Anforderungen für diese Teilreviere sind deutlich höher als für Binnengewässer, wo in der Regel der Sportbootführerschein-Binnen erforderlich ist. Gegenüber dem Binnenschein setzt der Seeschein umfassendere Kenntnisse in der Navigation (Umgang mit Seekarten etc.), Wetterkunde und der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung voraus.

Die Vermietung von Sportbooten auf Seeschifffahrtsstraßen wird in der „Verordnung über die Inbetriebnahme von Sportbooten und Wassermotorrädern sowie deren Vermietung und gewerbsmäßige Nutzung im Küstenbereich (See-Sportbootverordnung - SeeSpbootV) aus dem Jahr 2002 geregelt. Nach § 13 gibt es die Möglichkeit von Beschränkungen und Ausnahmen, über die die Zulassungsbehörde bzw. die übergeordnete Wasser- und Schifffahrtsdirektion entscheidet.

§ 13 Beschränkungen und Ausnahmen

Wenn die örtlichen Verhältnisse der Gewässer oder die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt es erfordern oder gestatten, kann die Zulassungsbehörde im Einzelfall, die übergeordnete Wasser- und Schifffahrtsdirektion auch durch allgemeine Anordnung, für Unternehmer, Mieter und Bootsführer Verbote und Gebote erlassen oder Ausnahmen zulassen.

Über eine der Charterbescheinigung auf Binnengewässern vergleichbare Regelung, müsste allerdings ebenfalls das Bundesministerium für Verkehr entscheiden. Ob eine solche Regelung vor dem Hintergrund der erhöhten Anforderungen an Fahrten auf Seewasserstraßen möglich ist, müsste in einem Rechtsgutachten untersucht und falls keine fachlich-rechtlichen Gründe dagegen sprechen, in einem Modellversuch erprobt werden (wie bei der Charterbescheinigung auf Binnengewässern). Eine derartige Untersuchung kann im Rahmen der vorliegenden Konzeption nicht erbracht werden.

Im Standortkonzept für Sportboothäfen an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns wird dem Revier eine vergleichsweise hohe Hafendichte und eine große Anzahl an Liegeplätzen bescheinigt. Des Weiteren:

- werden die Häfen der Region aufgrund der vergleichsweise schlechten landseitigen Erreichbarkeit und der erforderlichen langen Revierfahrt zwischen Hafen und Ostsee als wenig interessant für überregionale Dauerlieger eingestuft und es
- wird von einer mangelnden Auslastung einiger Häfen gesprochen.

Dennoch wird, abgeleitet aus einer steigenden Gesamtnachfrage für das gesamte Untersuchungsgebiet, für die Region eine Zusatznachfrage nach Dauerliegeplätzen von 445 für Achterwasser/Peenestrom und 225 für das Stettiner Haff prognostiziert. Empfohlen wird eine Kapazitätserweiterung um 727 Liegeplätze auf 2.992 (nur Achterwasser/Peenestrom).

Von den im Jahr 2004 insgesamt vorhandenen 12 Erweiterungs- oder Neubauprojekten sind seitdem realisiert:

- der Wasserwanderrastplatz Balm mit zusätzlichen 14 Liegeplätzen und
- der Wasserwanderrastplatz Karnin mit zusätzlichen 72 Liegeplätzen.
- Die Bauarbeiten am Hafen Stagnieß mit der geplanten Anlage von zehn zusätzlichen Liegeplätzen werden derzeit durchgeführt.

Der für diesen Sommer vorgesehene Ausbau des Hafens Zinnowitz mit geplanten 65 zusätzlichen Liegeplätzen wurde noch nicht begonnen. Neu hinzugekommen ist der geplante Bau eines Wasserwanderrastplatzes in Zempin, unmittelbar an der Gaststätte Inselhof. In den Gemeinden Heringsdorf und Loddin (Kölpinsee) gibt es Planungen zur Errichtung von Häfen an der Außenküste, die in Kap. 3.5 gesondert betrachtet werden. Des Weiteren wird in der Gemeinde Karlshagen eine Seebrücke geplant, allerdings ohne das Angebot von Sportbootliegeplätzen.

Die festzustellende geringe Dynamik bei der Entwicklung neuer Liegeplatzkapazitäten lässt die Vermutung zu, dass sich die Nachfrage weniger günstig entwickelt hat, als vor fünf Jahren prognostiziert. Dieser Eindruck wird durch eigene Recherchen bestätigt:

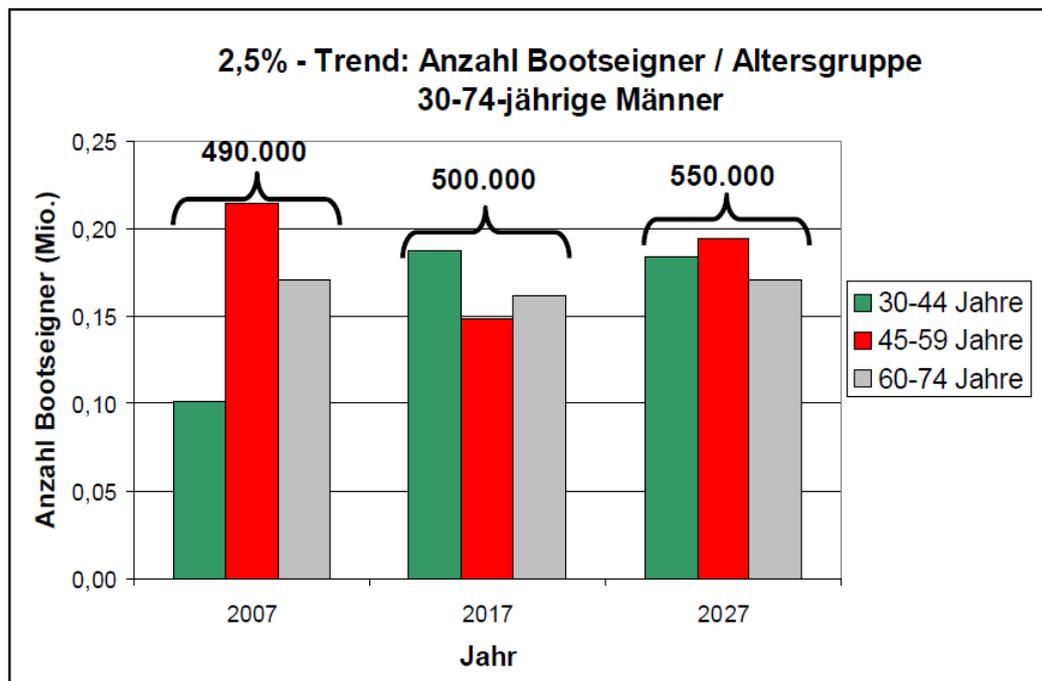
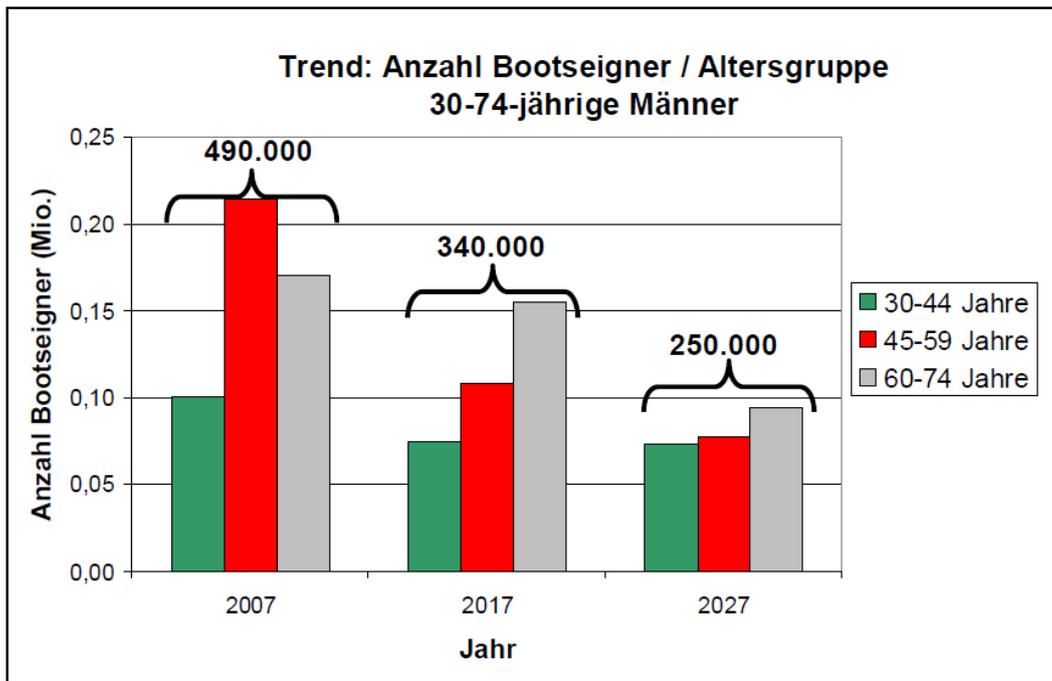
- Bei einer telefonischen Befragung von 16 Häfen Anfang Juli 2009 (Hochsaison) gaben acht Häfen an, dass die Dauerliegeplätze zur Zeit voll belegt seien, sechs der kommerziell oder kommunal betriebenen Häfen hatten jedoch zusammen ca. 410 nicht belegte Liegeplätze (Vereinshäfen wurden nicht betrachtet). Nicht belegte Dauerliegeplätze werden in aller Regel als Gastliegeplätze zur Verfügung gestellt.
- Als Gastliegeplätze kommen ferner die freien Kapazitäten der nicht mit Dauerliegern belegbaren Wasserwanderrastplätze hinzu. Bei der Vor-Ort-Bereisung im Juni 2009 waren die Häfen Karnin, Kamp und Rankwitz nur sehr gering ausgelastet. Allein diese drei Standorte verfügen über ca. 125 Liegeplätze.

Überschlägig kann somit davon ausgegangen werden, dass in der Saison 2009 ca. ein Viertel der Liegeplätze (ca. 530 von 2.100) nicht dauerhaft belegt war. Ein Ausbau der Liegeplatzkapazitäten in größerem Stil erscheint daher nicht geboten. Auch in mittel- bis langfristiger Perspektive ist diese Einschätzung gerechtfertigt, wenn die folgenden Untersuchungsergebnisse betrachtet werden.

Eine von der Forschungsvereinigung für die Sport- und Freizeitschiffahrt e.V. (FVSF) im Mai 2008 deutschlandweit bei Bootseignern durchgeführte Befragung kommt u. a. zu folgenden Ergebnissen:

- Das Durchschnittsalter aller Bootseigner (Segelyachten, Segeljollen, Motoryachten, offene Sportboote) liegt bei 56 Jahren.
- Die Altersgruppe 60-64 Jahre ist mit 3% die häufigste Altersgruppe, die Altersgruppe 35-39 Jahre liegt bei 1% und somit deutlich unter dem Durchschnitt von 2% der Männer in der BRD, die ein eigenes Boot besitzen (die Größenordnung der Frauen unter den Bootseignern ist vernachlässigbar).
- Wird von einer Stabilisierung der „Bootseinsteiger“ bei 1% der männlichen Bevölkerung ausgegangen (aktueller Trend), wird sich die Zahl der Bootseigentümer in den kommenden 20 Jahren in etwa halbieren.
- Lediglich wenn es gelingt, den Anteil junger Familien auf 2,5% zu steigern (was einer Zuwachsrate der 1970er Jahre entspräche) und gleichzeitig den Ausstieg älterer Bootseigner zu bremsen, kann ein (geringes) Wachstum erzielt werden (2,5% Prognose).

3-2 Prognosen zur Entwicklung der Anzahl an Bootseignern



Quelle: FVSF eV. 2008: Strukturen im Bootsmarkt, S. 10/11

Nicht zuletzt aufgrund dieser bereits begonnenen Entwicklung, des Rückgangs an Bootseignern, liegen folgende Angebote im Trend und werden in den kommenden Jahren voraussichtlich noch weiter an Bedeutung gewinnen:

- Charterangebote: Rundtörns und One-Way-Touren mit gemieteten Hausbooten und Motoryachten.

- Törns mit Skipper (Tages-, Wochenend-, Wochenangebote), organisierte, geführte Touren.
- Die Vernetzung mit und Einbindung der maritim-touristischen Aktivität in landseitige Angebote.
- Steigende Komfortansprüche an die Ausstattung der Yachten. Dadurch (z. B. durch den Einbau von Heizungen) auch Saisonverlängerung.

Potenziale/Konflikte/Defizite

Um diesen Entwicklungen als gastgebende Region Rechnung zu tragen, ist u. a. eine regionale und überregionale Vernetzung besonders wichtig. Bedingt durch die Lage des Reviers ergeben sich diesbezüglich Erfordernisse und Potenziale im Hinblick auf eine Vernetzung mit maritim-touristischen Angeboten und Infrastrukturen in Polen. Im Marinaverbund Ostsee wurde dieser Weg mit der Aufnahme der Marina Pogon bereits beschritten.

3-3 Die Mitgliedshäfen des Marinaverbundes Ostsee



Quelle: www.marinaverbundostsee.de

Generell wird in der dynamischen Entwicklung Osteuropas im maritim-touristischen Sektor ein Potenzial gesehen, auch Nachfragezuwächse im untersuchten Revier zu erzielen. Als Defizit diesbezüglich wird die schlechte Erreichbarkeit, d. h. das Fehlen eines Hafens an der Außenküste Usedoms benannt. Herr Morgenstern (Marina Kröslin) berichtete auf der Informationsveranstaltung davon, dass viele aus dem Osten kommende Segler aus diesem Grund ihre Fahrt nicht entlang der Küste, sondern mit einer Querung der Ostsee Richtung Skandinavien fortsetzen.

Ein weiteres wichtiges Erfordernis und zugleich Potenzial für das untersuchte Revier ergibt sich aus der Notwendigkeit, junge Menschen für den Yacht- und Segelsport bzw. -tourismus zu gewinnen. Die Teilreviere Achterwasser und Kleines Haff gelten als sehr gut geeignet für Segel-Anfänger. Mit Ausnahme einer Einrichtung am Stadthafen Usedom konzentrieren sich jedoch sämtliche Segel- und Motorbootschulen der Region im nördlichen Achterwasser und Peenestrom. So gibt es beispielsweise für die Bewohner

der Kreisstadt Anklam oder die Gäste der Kaiserbäder, obwohl nur ca. 10 km vom Kleinen Haff entfernt, an den dort befindlichen Hafenstandorten keine Segelschule.

Als Defizit wird in der Region die zunehmende Versandung bzw. die nicht oder nicht mehr durchgeführte Austonnung und Baggerung der Fahrrinnen und Häfen durch öffentliche Stellen angesehen. Hierzu weist das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund in einem Schreiben vom 5.08.2009 wie folgt auf die bestehende Rechtslage hin:

„Die erforderlichen Tiefen für die Zufahrten zu den Häfen, Wasserwanderrastplätzen, Stegen etc. sind von den kommunalen oder privaten Hafenbetreibern zu unterhalten. Hierzu gehört auch die Baggerung.

Die Unterhaltungspflichten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) umfassen gemäß § 8 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) nur Maßnahmen für:

a) Seewasserstraßen

... die Erhaltung der Schiffbarkeit von der WSV gekennzeichneten Schifffahrtswege, soweit es wirtschaftlich zu vertreten ist,

b) Binnenwasserstraßen

... die Erhaltung eines ordnungsgemäßen Zustandes für den Wasserabfluss und die Erhaltung der Schiffbarkeit

und

c) die bundeseigenen Häfen.

Verstärkt wird diese Problematik dadurch, dass die Hochsee-Yachten immer größer werden und damit auch einen immer größeren Tiefgang aufweisen. Während im Sportboothafenkonzept aus dem Jahr 2004 noch von einer Grenze von 1,8 m zwischen flach- und tiefgängigen Booten ausgegangen wird, muss diese nach Einschätzung von Herrn Morgenstern heute bereits bei 2,0 m angesetzt werden. Die Teilreviere südlich der Marina Kröslin können mit derartigen Booten allenfalls noch zur Passage befahren werden – die Ansteuerung attraktiver touristischer Ziele und Häfen abseits der Fahrrinnen ist kaum noch möglich.

Durch diese Entwicklungen ergibt sich eine Trennung des Reviers in Bereiche/Häfen, die in erster Linie und auch noch für Hochsee-Yachten interessant sind und solche, die überwiegend flachgängigen Booten vorbehalten sind. Diese Trennlinie wird bereits im Sportboothafenkonzept in etwa in Höhe Wolgast gezogen, so dass der nördliche Peenestrom noch dem Hochseerevier zugerechnet werden kann.

Entwicklungsimpulse für die südlich gelegenen Teilreviere müssen daher in erster Linie aus binnenseitiger Richtung hervorgehen, d. h. aus der Nähe zu Polen, der Großstadt Stettin, sowie aus angrenzenden Binnenrevieren und -märkten wie der Oder und den Ländern Brandenburg und Berlin.

3.3 Nicht motorisierter Boots- und Wassersporttourismus

Unter dieser Rubrik sollen in erster Linie die Aktivitäten des Wasserwanderns und hier vor allem das – gegenüber dem Wanderrudern – touristisch wesentlich bedeutsamere Kanuwandern betrachtet werden. Die auf einen Ufer- bzw. Strandabschnitt beschränkten wassersportlichen Aktivitäten wie Surfen, Tretboot- oder Ruderbootfahren sind angesichts des hier primär zu verfolgenden Ansatzes der regionalen Vernetzung von untergeordneter Bedeutung.

Rahmenbedingungen und Trends

Die Nachfrage nach kanutouristischen Angeboten hat in den letzten Jahren einen regelrechten Boom erlebt, der sich u. a. auch in der Gründerwelle im Anbieterbereich widerspiegelt. So ist beispielsweise im Untersuchungsgebiet in diesem Jahr der Anbieter Inselkanu in Neppermin dazugekommen. Die in der Saison vom Forsthaus Dame-row wöchentlich angebotenen Tagestouren erfreuen sich großer Beliebtheit, andere Anbieter am Achterwasser – wie bspw. der Hafen Ziemitz – weisen auf die gute Eignung des Reviers für das Kanuwandern hin.

Für das Teilrevier Peene wurde von Herrn Götz (Kanustation Anklam) auf der Informationsveranstaltung in Kröslin das Angebot „Paddeln nach Gutsherrenart“ vorgestellt, dessen Erfolg einen in der Grundlagenuntersuchung zum Kanutourismus in Deutschland (BKT-Studie) beschriebenen Trend bestätigt: zukünftig werden die höchsten Wachstumsraten im Bereich der organisierten Touren (im Gegensatz zur Kanuvermietung) zu erreichen sein. Zunehmend nachgefragt werden maßgeschneiderte Komplettangebote, bei denen einzelne Bausteine kundengerecht und flexibel miteinander kombiniert werden. Diese Entwicklung eröffnet auch Potenziale im Hinblick auf eine Verknüpfung von wasser- und landseitigen Angeboten. Angesichts der demografischen Entwicklung wird ferner auch für das Segment des Kanuwanderns ein steigendes Komfortbedürfnis vorausgesagt, was sich in einer steigenden Nachfrage nach festen Unterkünften an den Übernachtungsstandorten äußern wird.

Grundsätzlich handelt es sich bei den mit Bewegung und Abenteuer verbundenen Aktivitäten um solche, die auch bei einem jüngeren Publikum ein großes Interesse hervorrufen. Dies wird für den kanusportlichen Bereich durch stabile Mitgliederzahlen im Deutschen Kanuverband bestätigt und für den kommerziellen Bereich durch die Erfolge, welche die Kanubranche auf Messen wie der „Boot“ in Düsseldorf oder der internationalen Kanumesse in Nürnberg erzielt⁴. Einen Anteil an diesem Erfolg hat auch die Tatsache, dass die Branche sich immer wieder selbst erfindet, d. h. durch Ausdifferenzierung und Neuentwicklung immer wieder neue Aktivitätsformen, wie jüngst das Stand-Up-Paddling (SUP), auf dem Markt erscheinen.

Revierspezifische Befahrensregelungen, die über die allgemeinen nautischen Regeln sowie die naturschutzrechtlichen Ge- und Verbote hinausgehen und bspw. das Einfahren in Schilfbestände untersagen, gibt es derzeit nicht. Für das Peenetal ist zurzeit eine Naturschutzgebietsgebiets-Verordnung in Vorbereitung, die u. a. das Befahren der ehemaligen Torfstiche einschränken wird. Wie bereits in der Konzeption für den Oberlauf der Peene dargelegt, stellen die Torfstiche eine besondere Attraktion für das Was-

⁴ Vgl. : http://www.kanumesse.de/press/2009_report/2009_final-report_d.pdf

serwandern auf der Peene dar. Im Sinne eines Interessenausgleichs zwischen Tourismus und Naturschutz wurde seinerzeit von BTE vorgeschlagen, zwischen Nebengewässern zu differenzieren, in denen aufgrund ihrer ökologischen Sensibilität ein striktes Befahrungsverbot eingeführt werden muss und solchen, in denen eine Befahrung zugelassen werden kann.

Potenziale/Konflikte/Defizite

Die besonders gute Eignung der Peene für das nicht motorisierte Wasserwandern wurde in der im Jahr 2006 erstellten Konzeption für den Oberlauf ausführlich dargelegt. Im selben Jahr wurde von Frau Berndt in ihrer Untersuchung des Kanutourismus auf der Peene eine geschätzte Nachfragemenge von ca. 44.000 Personen ermittelt. Gegenüber dem Vorjahr geht sie von einem Gästeanstieg von 25% aus und prognostiziert diesen prozentualen Zuwachs, gestützt auf Aussagen der regionalen Anbieter, auch für das Folgejahr.

Mit den Standorten Kanuverein Gützkow sowie den Wasserwanderrastplätzen Stolpe und Anklam, die explizit für Kanutouristen ausgestattet sind, weist der Unterlauf insgesamt ein sehr gutes Netz an Übernachtungsstandorten für Kanutouristen auf.

3-4 Kanustege am Wasserwanderrastplatz Stolpe



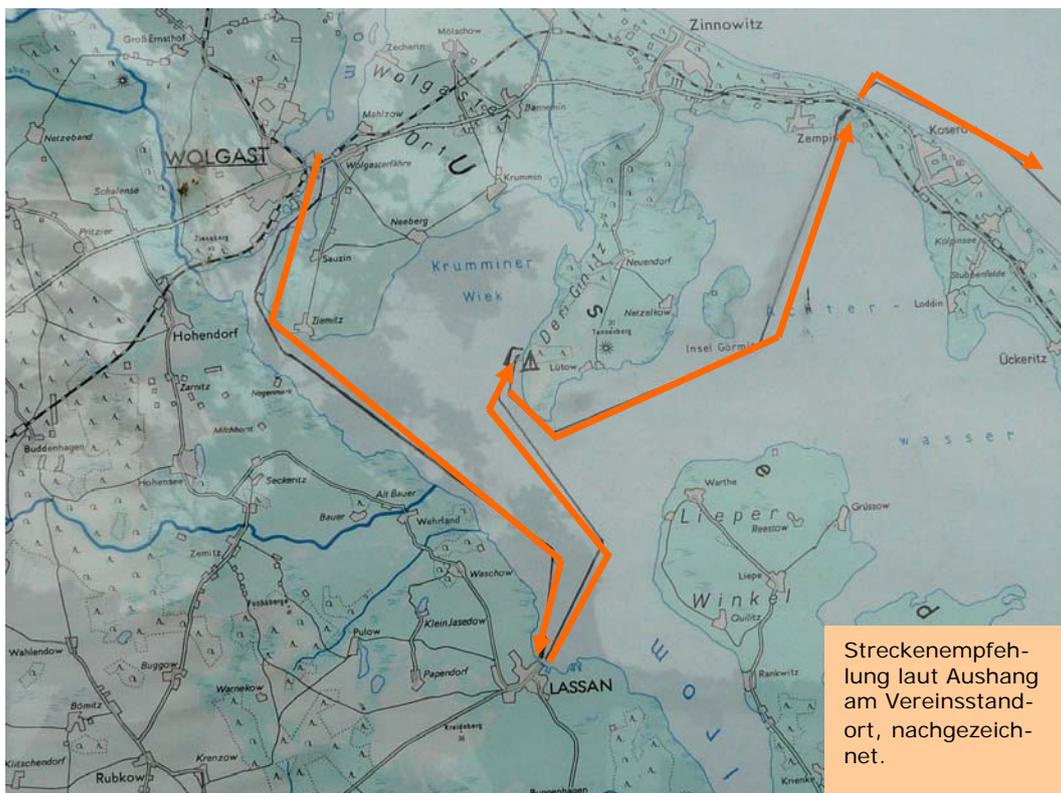
Von Frau Olsthoorn (Naturstation Quilow) wurde berichtet, dass es immer wieder Störungen der von ihr geführten Kanugruppen durch Sportboote gibt (Wellenschlag, Lärm). Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund nachvollziehbar, dass es sich bei Kanuten auf der Peene häufig um Anfänger und insbesondere bei Teilnehmern der naturkundlich geführten Kanutouren in der Regel um Personen handelt, welche die mit

dem hohen Natürlichkeitsgrad der Peene verbundenen Qualitäten (Ruhe, Tierwelt etc.) genießen wollen und demzufolge auch eine besonders hohe Störsensibilität besitzen.

Im Vergleich zu anderen etablierten Kanurevieren, wie beispielsweise der Mecklenburger Seenplatte stellt die Peene jedoch nach wie vor ein ruhiges, sowohl von Sportbooten als auch anderen Kanuten wenig frequentiertes Revier dar. Das Ausweichen aus überlasteten Revieren und das bei Kanuten sehr verbreitete „Entdecken wollen“ neuer Reviere lässt für die Peene, aber auch für die nachfolgend beschriebenen seeseitigen Teilreviere, ein Ansteigen der Nachfrage erwarten.

Die Teilreviere Peenestrom/Achterwasser/Kleines Haff sind vorrangig für eine Befahrung mit Seekajaks und anderen geschlossenen Kanus geeignet. Des Weiteren ist zumindest für längere Touren Paddelerfahrung in offenen Gewässern erforderlich. Die Angaben regionaler Akteure zur aktuellen Paddelnutzung im Revier und zu den Entwicklungspotenzialen für diese Nutzungsart weisen eine deutliche Bandbreite auf. Im Waldcamp Freest ist den Auskünften des Betreibers zufolge in der Saison wöchentlich eine Gruppe (2-4 Personen) zu Gast; diese Kleingruppen unternehmen Touren auf dem Peenestrom, Richtung Peenemünde und überqueren sogar den Greifswalder Bodden Richtung Rügen. Im Internet sind Fahrberichte von Seekajaktouren rund um Usedom zu finden und der Kanusportverein Wolgast veranstaltet jedes Jahr eine solche Tour.

3-5 Tourenempfehlung des Kanusportvereins Wolgast e.V.



Demgegenüber stellt das Paddeln nach Auskünften einiger Hafen- und Campingplatzbetreiber (derzeit noch) eine Randerscheinung dar. Einigkeit besteht weitgehend darin, dass die Befahrbarkeit in ungünstigen Witterungsbedingungen, insbesondere Nordostwetterlagen mit Windstärken über 3, maximal 4 ihre Grenzen findet.

Der Anbieter Inselkanu mit Standort in Neppermin bietet auch Touren für Anfänger in den geschützten Buchten des südlichen Achterwassers sowie auf den Usedomer Binnenseen an. Der Anbieter firmiert als „mobile Kanustation“ mit verschiedenen Ein- und Aussetzstellen. Für die Reviere Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff werden neben Neppermin folgende Standorte genutzt:

- Kamminke
- Usedom
- Rankwitz
- Dewichow
- Balm
- Ückeritz
- Zempin
- Zinnowitz

Auf der Internetseite der Kanustation Anklam werden als Übernachtungsstandorte ausdrücklich die WWR Kamp und Lassan genannt. Darüber hinaus soll das Übernachten jedoch an allen anderen Sportboot- und Fischereihäfen bislang möglich bzw. geduldet sein⁵. Explizit für Kanuten bereitgestellte Infrastruktur, wie beispielsweise ein Kanuschwimmsteg findet sich allerdings nur an wenigen Häfen/Standorten (z. B. Karin, Damerow). Als besonders negativ ist hier der kürzlich fertig gestellte Wasserwanderrastplatz Balm zu nennen, der zwar ein Sanitärgebäude und eine Zeltwiese aber keinen Kanusteg vorzuweisen hat und das, obwohl der Balmer See ein interessantes Paddelrevier ist und das Restaurant „Alte Schule“ ein lohnendes Ziel auch für Kanuten sein könnte.

Grundsätzlich sind für Paddler auch flache Uferabschnitte und Sandstrände zum Anlanden geeignet, so dass im Rahmen der Bestandsaufnahme Badestellen als potenzielle Pausenstandorte sowie Campingplätze als potenzielle Übernachtungsstandorte erfasst wurden. Unter Mitbetrachtung dieser bereits vorhandenen – wenn auch nicht immer explizit beworbenen – Angebote für den Kanutourismus ließe sich durch Maßnahmen der Nachrüstung ein für das Kanuwandern geeignetes Infrastrukturnetz mit verhältnismäßig geringen Mitteln herstellen. Entlang der Außenküste sind die zahlreichen Campingplätze als für die zahlenmäßig geringe Gruppe der Seekanuten ausreichende Infrastrukturausstattung anzusehen.

Zusammenfassend lässt sich somit für die Teilreviere im Hinblick auf den Kanutourismus Folgendes feststellen:

- die Peene weist ein hohes touristisches Potenzial und einen mittleren Handlungsbedarf für die Infrastrukturentwicklung auf,
- das Teilrevier Peenestrom/Achterwasser/Kleines Haff weist ein mittleres touristisches Potenzial und einen hohen Handlungsbedarf für die Infrastrukturentwicklung auf,

⁵ Vgl.: www.abenteuer-flusslandschaft.de

- die Außenküste weist ein geringes touristisches Potenzial und einen geringen Handlungsbedarf für die Infrastrukturentwicklung auf.

3.4 Ausflugs-, Flusskreuzfahrt- und Traditionsschiffahrt

Im Segment der Schifffahrt wird in Fachkreisen für den Bereich der **Flusskreuzfahrten** ein weiteres stetiges Wachstum vorausgesagt. Dieser allgemeine Trend ist für die im Revier von Flusskreuzfahrtschiffen angelaufenen Standorte Karnin, Wolgast und Peenemünde von Relevanz. Demgegenüber hat die Nachfrage nach Fahrten mit Fahrgastschiffen in der Region nach dem EU-Beitritt Polens und dem damit verbundenem Wegfall der Duty-free Einkäufe auf den Schiffen einen Einbruch erlebt. Die in telefonischen Interviews befragten Reedereien bestätigen bis heute eine absteigende Tendenz in der Nachfrage und führen dies überwiegend auf die allgemein angespannte Wirtschaftslage zurück. Eine gute Auslastung gibt es lediglich in den Sommermonaten, bei einer Reederei auch in den Monaten September und Oktober.

Von den im Bereich des Achterwassers verkehrenden Reedereien wird z. T. die Versandung der Häfen bzw. die nicht ausreichende Anzahl ansteuerbarer Häfen als Problem benannt. So wird beispielsweise bedauert, dass die ehemals regelmäßig ausgebaggerten Häfen Ziemitz, Krummin, Lassan oder Stagnieß heute mit einem Tiefgang von ca. 1,80 m nicht mehr angefahren werden können. Ebenso wird eine fehlende Attraktivität der Häfen sowie – insbesondere im Fall Peenemünde – auch der gesamten Ortslage als Defizit aufgeführt.

Die Zusammenarbeit der Reedereien zur Kundengewinnung beschränkt sich weitgehend auf einzelne Kommunen z. B. die Kaiserbäder, Beherbergungsbetriebe und Verkehrsunternehmen (UBB, Busgesellschaften). An der Peene gibt es Überlegungen, das Wikingerlager Menzlin mittels Bau eines Fahrgastanlegers für die Fahrgastschiffahrt zu erschließen. Ein entsprechendes Interesse gibt es ferner seitens der Stadt Gützkow.

Insbesondere mit kleineren Schiffen werden neben den herkömmlichen Ausfahrten auch **Angeltouren** angeboten, wodurch sich insbesondere in den Saisonrandzeiten ein Einkommen generieren lässt. Von der Apollo Reederei werden mit einem speziell hergerichteten Schiff sehr gut nachgefragte Mehrtages-Hochseeangeltouren angeboten. Diese Touren stellen nach Aussage des Betreibers Herrn Teßnow ein sehr großes Potenzial für die Region dar. Dasselbe trifft auf die Traditionsschiffahrt zu, deren Wert u. a. auch darin besteht, dass die Schiffe durch die Teilnahme an Regatten bzw. lediglich durch ihre äußere Erscheinung zu Werbeträgern für die Region werden.

Grundsätzlich ist der Bereich der Personenschiffahrt hohen rechtlichen Anforderungen unterworfen, wodurch sich für die Etablierung neuer touristischer Angebote gewisse bürokratische Hürden auftun. Die Möglichkeiten und Probleme, die sich daraus für Angebote in den Bereichen Traditionsschiffahrt, Schaufischerei, Hochseeangeln ergeben können, wurden mit Herrn Teßnow, Herrn Roland Techow, der am Hafen Zecherin zwei Traditionsschiffe betreibt, sowie Herrn Thomas Hoppe von der Registerkommission des Dachverbands der deutschen Traditionsschiffe (GSHW) erörtert.

- Im Vergleich zur gewerblichen Schifffahrt sind bei der Traditionsschiffahrt die Sicherheitsvorschriften weniger streng und es ist kein ausgebildeter Kapitän nötig.
- Allerdings muss die Nutzung eines Traditionsschiffes einen ideellen Wert haben, darf also nicht nur touristisch sein, und die Einnahmen dürfen nur zur Instandhal-

tung des Schiffes genutzt werden. Ein regelmäßiger Fahrgastbetrieb ohne konkreten ideellen Zweck ist nicht zulässig.

- Die Zertifizierung der Traditionsschiffe erfolgt anhand von Kriterien, die von der Berufsgenossenschaft geprüft werden. Diese stellt schließlich auch das Sicherheitszeugnis für ein Schiff aus. Ein Traditionsschiff muss ein historisches oder nicht mehr hergestelltes Wasserfahrzeug sein. In den letzten Jahren wird eine strengere Auslegung der Kriterien seitens der Berufsgenossenschaft festgestellt.
- Gewerblich für Angeltouren oder die Schaufischerei genutzte Schiffe müssen ab einer Größe von zwölf oder mehr Passagieren mit einem Sicherheitszeugnis und einem Fischereikennzeichen ausgestattet sein und zudem von einem Schiffsführer mit A 6 Kapitänspatent geführt werden.
- Um den damit verbundenen Anforderungen gerecht zu werden, geht Herr Teßnow von einer Anfangsinvestition von 60.000 Euro sowie jährlichen Ausgaben an Behörden von 15.000 Euro aus. Ein Kapitän mit A 6 Patent ist zudem angesichts des Fachkräftemangels in der Schifffahrtsbranche schwer zu finden.
- Bei kleineren Schiffen, z. B. Kuttern, ergibt sich wiederum die Schwierigkeit, dass diese nur in einem Gebiet von zehn Seemeilen vor der Küste fahren dürfen und somit die weiter seewärts, außerhalb des Brackwasserbereichs, liegenden guten Fischgründe nicht ansteuern können.

Im integrierten Verkehrsentwicklungskonzept für die Region Usedom – Wolin wird die Personenschifffahrt in erster Linie in ihrer verkehrlichen Bedeutung u. a. zur Entlastung des Straßenverkehrs gesehen. Hierin heißt es:

- „Weitere Anbindungen der Inseln (Fährverbindungen): Durch zusätzliche Fährverbindungen können Inselteile direkter erreicht werden, die Fahrtlängen auf den Inseln reduziert werden und die Verkehrsbelastungen in den Straßenzufahrten gemindert werden. Hierzu zählen insbesondere eine Fährverbindung im Norden der Insel Usedom zwischen Kröslin und Peenemünde sowie eine Personenfähre zwischen Lassan und Zempin“. (BMVBS 2003 – Kurzfassung vom 10.01.2006, S. 27).

In der Diskussion zu dem Thema **Autofähre** wurde von regionalen Akteuren die Auffassung vertreten, dass für die Verbindung Kröslin-Peenemünde zum einen die technischen Voraussetzungen in den Häfen nicht gegeben sind und vermutlich aufgrund bereits abgeschlossener Hafenausbauten in vertretbarem Kostenrahmen auch nicht mehr hergestellt werden können (Hr. Theßnow). Zum anderen werden die mögliche Wirkung der Verkehrsentlastung sowie auch die Möglichkeit eines wirtschaftlichen Betriebs mit der geplanten Hochbrücke in Wolgast an Bedeutung verlieren (Hr. Jassmann).

Demgegenüber besteht seitens der Oderhaff Reederei Peters die konkrete Planung eine Autofährverbindung zwischen Ueckermünde und Kamminke einzurichten. Eine Fähre mit 25-30 Stellplätzen ist bereits vorhanden, vorgesehen sind täglich zwei Fahrten.

Für eine Verbindung von Lassan auf die Insel Usedom liegt ein Konzept eines ortsansässigen Betriebes (Fischerei, Dachdeckerei) vor. Hiernach ist die Einrichtung einer

Fahrrad- und Personenfähre vorgesehen, die aufgrund flachgängiger Bauart in der Lage ist, verschiedene Häfen an den Binnenküsten Usedom anzulaufen.⁶

3.5 Präferenzfallprüfung Marina Außenküste

Für die Präferenzfallprüfung wurde zunächst die gesamte Küstenlinie im Hinblick auf die Belange des Küstenschutzes und die Belange des Naturschutzes betrachtet. Anschließend wurden die bislang geplanten Hafenprojekte sowie der Bereich Zinnowitz, entsprechend dem Standortvorschlag des Standortkonzeptes für Sportboothäfen an der Küste Mecklenburg-Vorpommerns, bewertet.

3-6 Auf Landesebene empfohlenes Hafennetz (Ausschnitt)



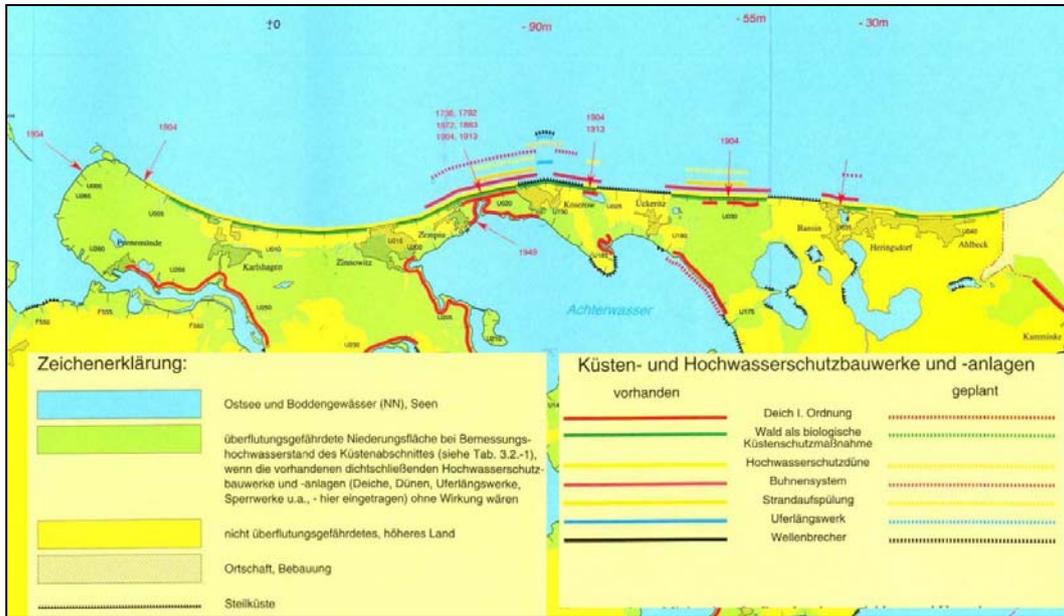
Quelle: PLANCO Consult 2004: Standortkonzept für Sportboothäfen an der Küste Mecklenburg-Vorpommerns (im Auftrag des Ministeriums für Arbeit, Bau und Landwirtschaft M-V)

Erfassung der Restriktionen aus Sicht des Küstenschutzes

Die Erfordernisse des Küstenschutzes können einen so genannten Raumwiderstand hervorrufen, der unter ökonomischen und ökologischen Aspekten Aufwendungen bedingt, die das Vorhaben, eine Marina an der Außenküste zu etablieren, unrentabel werden lassen können. Nachfolgend sind die einzelnen Standortkriterien der Küste/des Küstenschutzes aufgeführt, die entsprechend berücksichtigt werden müssen. Die Aufstellung basiert auf dem Generalplan Küste (1994) mit Bezug zur Küstenkilometrierung Usedom (U).

⁶ Dirk Eckloff: Konzept – Errichtung einer Personen- und Fahrradfähre zwischen dem Festland Lassan und der Insel Usedom. Stand: Nov. 2009

3-7 Auszug Karte 4 des Generalplans Küste (MBLU M-V 1994, nicht genordet)



3-8 Standortkriterien des Küstenschutzes im Bereich Außenküste Usedom mit relevantem Raumwiderstand

Lage an Steilküstenabschnitten	
- Streckelsberg/Kölpinsee (ca. U 21,5- ca. U 23,5), - Kölpinsee/Ückeritz (U 24– ca. U 28), - Bansin (ca. U 32– ca. U 33,7)	
Lage an Abschnitten mit bestehenden und geplanten Küsten- Hochwasserschutzbauwerken und -anlagen (nach Generalplan Küste, 1994)	
Deich I. Ordnung	- Koserow (U 18,050- U20,550; Kombination mit Düne) - 8 Riegeldeiche (U 18,050- U 20,400; U 23,800 – U 24,100) - Kölpinsee (U 23,600- U 24,200; Kombination mit Düne) - Zeltplatz Ückeritz (U 28,650- U 31,100; Kombination mit Düne)
Hochwasserschutzdüne	- Peenemünde-Zinnowitz (U 3,900- U 18,250) - Zempin-Koserow (U 18,250- U 20,700; Kombination mit Seedeich) - Kölpinsee (U 23,550- U 24,160; Kombination mit Seedeich) - Ückeritz (U 27,300- U 31,385; Kombination mit Seedeich) - Bansin – Ahlbeck (U 33,750- 41,500)
Strandaufspülungen	- Zempin-Koserow (U 18,900- U 21,500; Bühnen als vorh. KS-Bauwerke in See) - Ückeritz (U 27,900- U 30,500)
Buhnsysteme	- Zempin-Koserow (U 16,640-U 21,600) - Streckelsberg-Stubbenfelde (U 22,190-U 24,300) - Ückeritz (27,050- U 31,620) - Bansin (U 33,725- U 35,350)
Ufermauern	- Koserow Streckelsberg (U 21,650- U 22,150)

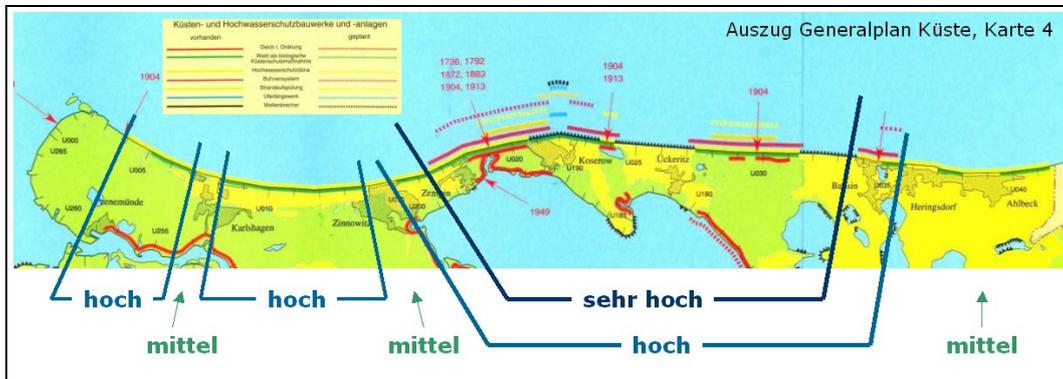
Wald als biologische Küstenschutzmaßnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Peenemünde-Karlshagen (U 5,100- U 7,000) - Karlshagen-Trassenheide (U 8,000- U 13,850) - Zeltplatz Zempin (U 15,150- U 16,500) - Zempin (U 16,500- U 18,250; Bühnen vorhanden) - Zempin-Koserow (U 18,250- U 20,630; Bühnen vorhanden) - Streckelsberg (U 20,700- U 23,550; teilweise Ufermauer und Bühnen vorhanden) - Kölpinsee (U 23,550- U 24,160; Bühnen vorhanden) - Zeltplatz Bansin-Ückeritz (U 27,300- U 31,385) - Bansin-Heringsdorf (U 34,750- U 35,750; teilweise Bühnen vorhanden) - Heringsdorf-Ahlbeck (U 37,000- U 38,000) - Ahlbeck-Grenze Polen (U 39,500- U 41,500)
Geplante Maßnahmen (1994) ⁷	<ul style="list-style-type: none"> - Bühneninstandsetzung Zempin-Koserow (Reparatur/Ersatzneubau) - Dünenverstärkung durch Aufspülung Koserow (Wiederholungsaufspülung) - Instandsetzung Küstensicherung Streckelsberg/Koserow (Reparatur/Ersatzneubau/Umgestaltung) - Dünenrekonstruktion Kölpinsee - Dünenverstärkung durch Aufspülung Ückeritz (Wiederholungsaufspülung) - Bühneninstandsetzung Bansin/Heringsdorf (Reparatur)
Lage in nicht öffentlich erschlossenen Küstenabschnitten (fehlende Infrastruktur)	
alle Küstenabschnitte außerhalb von Ortslagen (U 0- U 7; U 8-U 13,9; U 15, 1- U 20,6; U 20,6- U 33,6; U 40- Grenze)	

Zusammenfassend weisen folgende Küstenabschnitte einen sehr hohen (Überlagerung von mehr als 3 (Unter-)Kriterien bzw. Steilküste) bzw. hohen (2-3 Kriterien) und mittleren (1 Kriterium) Raumwiderstand auf:

- | | |
|------------|---|
| Sehr hoch: | - U 16,6- U 33,7 (Zempin-Bansin) |
| Hoch: | - U 3,9- U 7 (Peenemünder Haken-Karlshagen) |
| | - U 8- U 13,9 (Karlshagen-Zinnowitz) |
| | - U 15,2- U 16,6 (Zinnowitz-Zempin) |
| | - U 33,7- 35,8 (Bansin) |
| Mittel: | - U 7- U 8 (Karlshagen) |
| | - U 13,9- U 15,2 (Zinnowitz) |
| | - U 35,8- U 41,5 (Heringsdorf-Ahlbeck/Grenze) |

⁷ da es sich weitgehend um Reparatur- und Ersatzmaßnahmen handelt, kann auf die oben angegebenen Küstenkilometer-Abschnitte verwiesen werden

3-9 Darstellung der Restriktionen - Auszug Karte 4 des Generalplans Küste (MBLU M-V 1994, nicht genordet)



Zusätzlich ist zu beachten, dass für die Insel Usedom zwischen Zinnowitz und Bansin Küstenschutzgebiete ausgewiesen sind (U 14- U 35,5). Diese Flächen werden zur Gewährleistung des weiteren Ausbaus des Küstenschutzsystems und zur Durchführung von erforderlichen Verteidigungsmaßnahmen bei Sturmfluten vorgehalten.

Die Küstenschutzgebiete stellen im Sinne der Raumordnung Vorbehaltsgebiete dar, in denen die Nutzungen mit den Belangen des Küstenschutzes vereinbar sein müssen (siehe RREP VP, Entwurf 2009). In den Küstenschutzgebieten bedürfen über den Bestandsschutz hinausgehende Maßnahmen an baulichen Anlagen und der Bau neuer baulicher Anlagen einer Ausnahmegenehmigung der für den Küstenschutz zuständigen Wasserbehörde. Die landseitige Ausdehnung der Küstenschutzgebiete ist lokal unterschiedlich.

Erfassung der Restriktionen aus Sicht des Naturschutzes

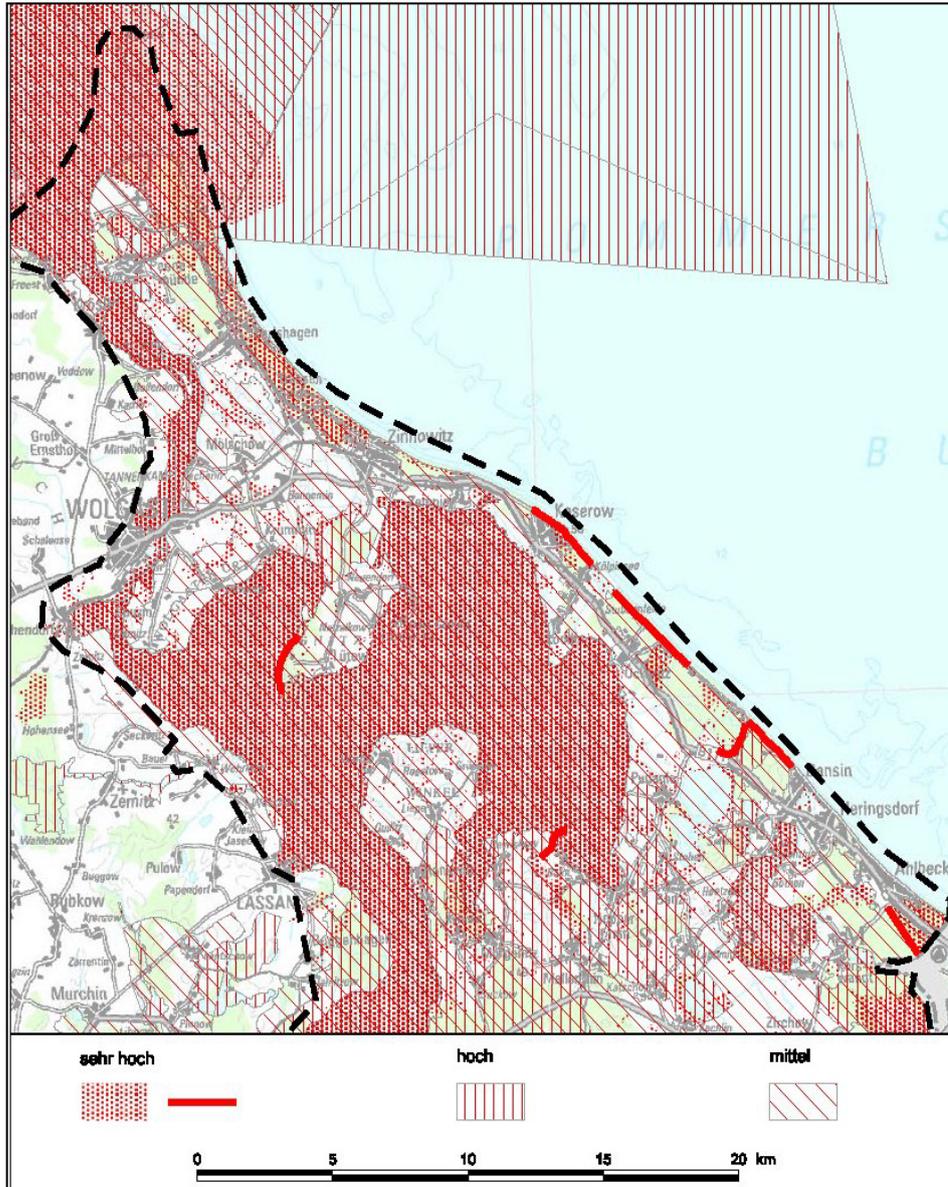
In nachfolgender Darstellung erfolgte eine fachtechnische Kombination (Überlagerung) naturschutzfachlich raumrelevanter Daten mit unterschiedlichem Raumwiderstand. Die Überlagerung der verwendeten und nachfolgend aufgeführten Detaildaten spiegelt die Intensität des Raumwiderstandes gegenüber dem geplanten Vorhaben (Flächenrestriktionen) wieder.

Folgende naturschutzfachlich raumrelevanten Daten wurden mit folgendem Raumwiderstand berücksichtigt:

Daten	Raumwiderstand
Naturschutz/Schutzgebiete	
NSG	sehr hoch
FFH-Gebiet	hoch
EU-Vogelschutzgebiet	hoch
LSG	mittel

Daten	Raumwiderstand
Naturschutz/Biotope	
geschützte Biotope	sehr hoch
Geologie	
Geotope (linear)	sehr hoch

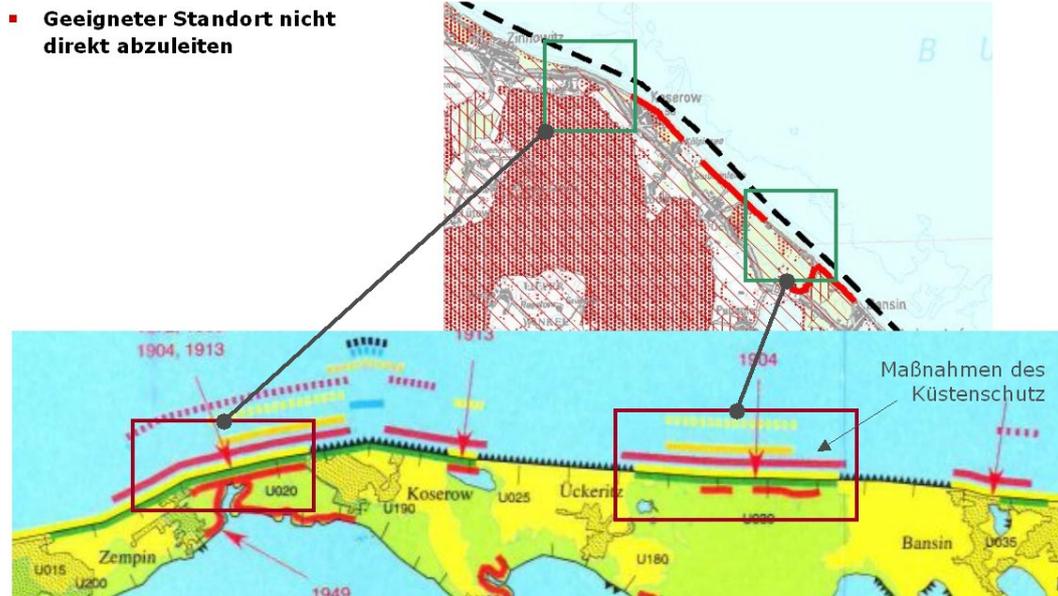
3-10 Darstellung des Raumwiderstandes aus Naturschutzsicht



In der Grafik ist das Ergebnis der Überlagerung und Wertung dargestellt. Die genauen Schutzgebietsgrenzen können in Textkarte 7 und 8 nachvollzogen werden.

Unter Beachtung beider Aspekte zeigt sich, dass aus Naturschutzsicht weniger sensible Abschnitte, z. B. südlich Zempin oder zwischen Ückeritz und Bansin eine hohe Bedeutung für den Küstenschutz haben. Ein geeigneter Standort für einen Hafen an der Außenküste lässt sich somit mit dieser Betrachtung und Untersuchungstiefe nicht ableiten.

3-11 Beispiel der analytischen Überlagerung küstenschutztechnischer und natur-schutzfachlicher Restriktionen



Vergleich von sechs potenziellen Standorten für einen Hafen an der Außenküste

Auf Empfehlung des Landkreises Ostvorpommern, Amt für Wirtschaftsförderung und Tourismus, Kultur und Verkehr, Herrn Rosenow, werden folgende Projekte/Standorte in einer Matrix miteinander verglichen:

- Marina Kölpinsee
- Marina Schloensee
- Marina Heringsdorf (Stadthafen)
- Hafen Seebrücke Heringsdorf
- Marina Ahlbeck
- Standort Zinnowitz



Luftbild (Quelle: GoogleMaps)

Weitere, in der Planung befindliche Standorte konnten nicht berücksichtigt werden, da ausreichende Informationen zum Zeitpunkt der Bearbeitung nicht zur Verfügung standen.

Für die Projekte Schloonsee und Ahlbeck liegen beim Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern jeweils Plananzeigen vor. Informationen liegen im Amt ferner von den Projekten Kölpinsee und Seebrücke Heringsdorf vor. Diese Informationen sind in nachfolgender Tabelle zusammenfassend dargestellt.

Nach Prüfung der Projekte und Standorte anhand der vorliegenden Gutachten und mittels eigener gutachterlicher Beurteilung ergibt sich eine Präferenz für das Marina-Projekt Heringsdorf Schloonsee.

3-12 Projektübersicht Marina Außenküste Usedom

Na- me/Titel des Projek- tes	Yachthafen Heringsdorf, Konzeptentwicklung Wasserbau	Projektentwicklung Marina Kölpin- see/Stubbenfelde, Strandpromenade Kölpinsee/Stubben- felde, WWR Loddin	Marina Resort Seebad He- ringsdorf, Maritim- touristisches Gewerbegebiet Heringsdorf	Marina Ahlbeck
Projekt- träger	GbR Seebrücke Heringsdorf c/o Gebrüder Albrecht & Co. GmbH vertreten durch Geschäfts- führer Herr Münzel, Hamburg Konzeptentwicklung durch b&o Ingenieure Hamburg,	Gemeinde Seebad Loddin (Eigenbetrieb) Seebad Loddin (Projektentwicklung durch Christian Wick- boldt, - Eigenbetriebsaus- schuss, Gemeinde Loddin)	MTG Maritim-touristisches Gewer- begebiet Heringsdorf GmbH , Aktienhof 3, 17424 Heringsdorf Geschäftsführer: Dipl.-Ing. Chris- tian Leuschner, Leipzig	S+S Baugesellschaft Forum GmbH, Leer
Datum der Pro- jektidee	Unterlage „Konzeptent- wicklung Wasserbau“ aufgestellt: Hamburg, den 15.10.2008	Ankündigung Vorstel- lung Projektidee mit Schreiben vom 21.06.2006	November 2004	2003/2004
Projekt- verlauf	Voranzeige Ideenskizze, keine Planungsanzeige Notwendig für Weiterver- folgung der Projektidee sind: Vermessung, Hafенpla- nung, Vorgespräch mit Vertretern des StAUN über wasser- und küstenschutz- rechtliche Belange, Bau- grunduntersuchung, stand- ortbezogenes Sediment- gutachten, Scoping mit allen betroffenen TöB, Kostenabschätzung, Wirt- schaftlichkeitsberechnung, Planung bis Baureife	Informationsveranstal- tung am 04.07.2006, Haus des Gastes, Loddin (Einladung von Fachbehörden (WM M- V, MABL M-V, StAUN HRO/UEM, Uni HRO))	März 2001 Bekanntmachung Projekt in der Öffentlichkeit 21.03.2001 Plananzeige Antragskonferenz 13.06.2001 Übergabe ROV-Unterlagen Mai 2005 Schließung des ROV Oktober 2005 infolge des Beschlusses der Ge- meindevertreterversammlung	Sommer 2003 Bekannt- machung Projekt in der Öffentlichkeit
Bislang erstellte Unterla- gen zum Projekt	Grundsatzuntersuchungen zur Etablierung eines - Yachthafens bzw. WWR - „Konzeptentwicklung Was- serbau“ , 15.10.2008	Projektblatt Sedimentgutachten	Vorhabensbeschreibung vom November 2004 „Maritim-Touristisches-- Gewerbegebiet Seebad Herings- dorf, Ostsee“, ROV; metaplan consulting GbR, Leipzig, mit folgenden Anlagen:	Vorhabensbeschreibung vom März 2004 „Marina Ahlbeck“, ROV; Architekt/Stadtplaner Dipl.-Ing. Gerd Seele mit folgenden Anlagen:

Name/Titel des Projektes	Yachthafen Heringsdorf, Konzeptentwicklung Wasserbau	Projektentwicklung Marina Kölpinsee/Stubbenfelde, Strandpromenade Kölpinsee/Stubbenfelde, WWR Loddin	Marina Resort Seebad Heringsdorf, Maritim-touristisches Gewerbegebiet Heringsdorf	Marina Ahlbeck
<p>Datum und Fazit des jeweiligen Gutachtens</p>	<p>Fazit: Im Vorwege zu der Hafenanplanung ist ein Gutachten über mögliche Lokation eines Hafens im Gemeindegebiet Bansin, Heringsdorf und Ahlbeck mit Auswirkungen auf Sedimenttransport sowie Küsten- und Hochwasserschutz erarbeitet worden. Dort sind grundsätzliche Bilanzierungserwartungen in Bezug auf Unterbrechungen des Sedimenttransports bei der Anordnung von Häfen beschrieben (s. u.). Für den Standort „Hafen an der Seebrücke Heringsdorf“ muss dieses Ergebnis bei der weiteren Planung vertieft werden. Der vorhandene ca. 50 m breite Strand wird durch das Vorhaben in den uferparallelen Blickachsen geringfügig durch die Einbindung der Molen in die Stranddüne unterbrochen. Die Flanken der Hafenumschließung (Molen bzw. Deckwerk) binden in die HW-Schutzdüne unter dem Höhengniveau von ca. +2,80 m HN ein und sollen mit Sand überdeckt werden.</p>	<p>IWR – Consult Rostock (2006): Marina Kölpinsee, Gutachterliche Stellungnahme zu den Einflüssen der Molenbauwerke auf den Sedimenttransport und den Küsten- und Hochwasserschutz. 02.12.2006.</p>	<p>Stellungnahme zu den Hydrologischen Untersuchungen im Bereich des MTG durch HGN Hydrologie GmbH vom 20.10.2004 Aktenvermerk vom 01.12.2003 zu Festlegungen zur Abstandsproblematik mit dem Bergamt Molenbauwerk Gutachtliche Stellungnahme Prof. Kohlhaase zu den Auswirkungen der geplanten Molenbauwerke auf den Sedimenthaushalt derzeit wird Küstenlinie im Bereich der Gemeinde Heringsdorf als stabil eingeschätzt (Rückschlüsse auf Sedimentbewegungen im Bereich des Strandes können sich jedoch daraus nicht ableiten lassen) Sedimentgutachten ist zu erneuern Auszug RO Leitlinien Lageplan, Perspektivische Abbildung Schreiben e.dis vom 14.10.2004 Anschluss Elektroversorgung Schreiben ZWAR Insel Usedom vom 10.09.2004 Schreiben StAUN UEM Abwasserentsorgung und Binnenentwässerung Informationsangebot für dezentrale Abwasserbehandlung mit Mikrofiltration der Busse Innovative Systeme GmbH vom 27.09.2004 Verkehrsplanerischer Beitrag zum ROV, SHK Ing.-Gesellschaft mbH, Abb. Zum Verkehrsplanerischen Konzept Schnitt der geplanten Zugbrücke M 1: 200 Berechnung der Brückenöffnungszeiten Schreiben Gasversorgung VP vom 07.05.2004 Schreiben WSA Stralsund vom 03.09.2004 Raumordnerische UVS für das Vorhaben Maritim-touristisches Gewerbegebiet Heringsdorf, vorläufige Fassung vom 23.01.2005 durch Ing.-Büro Dr. Wünsche (→ kleine Überarbeitungen noch notwendig (entsprechend Anpassung des Vorhabens)) Darstellung des Bauablaufs</p>	<p>Gutachterliche Stellungnahme zu den Auswirkungen der geplanten Marina auf den Sedimenthaushalt 12/2003 durch Prof. Kohlhaase, Universität Rostock Makrophyten- und Makrozoobenthoskartierung, Biotopkartierung/Biotopabgleich 10/2003 durch UmweltPlan GmbH Stralsund Faunistische Gutachten 12/2003 durch UmweltPlan GmbH Stralsund FFH-Verträglichkeitsvor- und -Hauptprüfung durch UmweltPlan GmbH Stralsund Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) 03/2004 durch UmweltPlan GmbH Stralsund Sondergutachten Vogelzugrouten 03/2004 durch UmweltPlan GmbH Stralsund Gutachten zur landschaftlichen, städtebaulichen und architektonischen Gestaltung durch Prof. G. Auer, Braunschweig Multiplikatoranalyse für die Marina Ahlbeck durch Prof. Dr. H. Birg, Bielefeld Exposition (Marktanalyse etc.) durch Epp--Unternehmensberatung, Gmund-St. Quirin Standortbezogene Voruntersuchung für einen neu zu bauenden Bootshafen in Ahlbeck durch PLANCO Consulting GmbH, Schwerin Verkehrsuntersuchung „Marina Ahlbeck“ durch Prof. Dr.-Ing. L. Franz, St. Augustin Wasserbauliche Planung durch b+o Ingenieure, Hamburg Baugrunderkundung durch H.S.W. GmbH, Rostock Qualitätssicherung durch Planula, Hamburg</p>

Name/Titel des Projektes	Yachthafen Heringsdorf, Konzeptentwicklung Wasserbau	Projektentwicklung Marina Kölpinsee/Stubbenfelde, Strandpromenade Kölpinsee/Stubbenfelde, WWR Loddin	Marina Resort Seebad Heringsdorf, Maritim-touristisches Gewerbegebiet Heringsdorf	Marina Ahlbeck
Küstenschutz-Einschätzung der Problematik	<p>Auswirkungen auf Sedimenttransport sowie Küsten- und Hochwasserschutz noch nicht behandelt, notwendige Vorleistung für weitere Hafenplanung</p> <p>derzeit wird Küstenlinie im Bereich der Gemeinde Heringsdorf als stabil eingeschätzt (Rückschlüsse auf Sedimentbewegungen im Bereich des Strandes können sich jedoch daraus nicht ableiten lassen)</p> <p>aus vorliegendem Gutachten wird grobe Annahme abgeleitet, dass Erosion (Defizite im Lee) in Größe von ca. 25.0000 m³/a ausgeglichen werden müssen</p> <p>Ausgleich Luv-Lee könnte erfolgen über Initialvorspülung, Bühnenbauwerke, Sediment-Bypassing, hydraulischen Transport über Dükerleitungen von Luv nach Lee</p>	<p>Einfluss einer Marina klingt in Richtung Streckelsberg relativ schnell ab, eine negativer Einfluss wird nicht erwartet</p> <p>Untersuchung ergab Luv-Lee-Effekt mit ca. 25.000 m³/a</p> <p>entstehendes Defizit kann durch technische Maßnahmen längerfristig ausgeglichen werden (keine Einschätzung der Wirtschaftlichkeit)</p>	<p>Zur Sicherung der Hafeneinfahrt ist ein Molenbauwerk notwendig. → Beeinflussung Sedimenttransport mit langfristigem Einfluss auf die Küstenlinie</p> <p>Untersuchung ergab Luv-Lee-Effekt mit ca. 7.500 m³/a</p> <p>Aufgrund der geringen Entfernung von der Luv- zur Lee-Seite (ca. 80 m) soll der Sandaustausch über eine fest installierte Spülleitung erfolgen (Verteilung durch Radlader) (Kostenreduzierung gegenüber Baggerschiffeinsatz)</p> <p>Als Sofortmaßnahme während Bauphase wird Sandvorspülung in einem Umfang von 50.000 m³ angedacht (Verbreiterung des Strandes zur Vorbeugung des Strandverlustes bei Extremereignissen).</p>	<p>Beeinflussung Sedimenttransport mit langfristigem Einfluss auf die Küstenlinie</p> <p>Untersuchung ergab Luv-Lee-Effekt mit ca. 10.000 m³/a</p> <p>Sanddefizit müsste durch Strandersatzmaßnahmen ausgeglichen werden</p>
Datum und Inhalt letzte Bemerkung zum Projekt (AfRL, Presse)	keine Pressenotizen	-	Pressenotizen April 2006	Ostseezeitung Febr. 2006, Investor an Marina nicht mehr interessiert
Stand des ROV	Grundsatzuntersuchungen zur Etablierung eines Yachthafens bzw. WWR	angedacht	<p>alle Gutachten erbracht, ROV kann eröffnet werden</p> <p>kleine Korrekturen infolge angepasste VB</p> <p>UVS an VB anpassen, Sichtbeziehung-Betrachtung noch erforderlich (lt. Scoping gefordert)</p> <p>Sedimentgutachten ist zu erneuern (Anlage WWR verbreitert Bauwerk)</p> <p>FFH-VS fehlt</p> <p>Artenschutzgutachten ist bei Wiederaufnahme des Verfahrens zu erstellen</p>	alle Gutachten erbracht, ROV kann eröffnet werden
Grund des Stillstandes/ Einstellens des Projektes	-	Bürgerentscheid gegen Projektentwicklung einer Marina an der Außenküste in der Gemeinde Loddin vom 17.06.2007	negativer Beschluss der Gemeindevertreterversammlung	Bürgerentscheid April/Mai 2004

Quelle: Zusammenstellung nach eigenen Recherchen und Angaben des AfRL Vorpommern (10/2009)

3-13 Bewertung der Hafenprojekte und -standorte

		Projekt/Standort	Marina Kölpinsee	Marina Schloönsee	Marina Heringsdorf (Stadthafen)	Hafen Seebrücke Heringsdorf	Marina Ahlbeck	Zinnowitz (Standort)
Tourismusfachliche Kriterien	1. maritim-touristische Zentralität ● zentrale Lage ● mittlere Z. ○ keine zentr. Lage	●	○	○	○	○	○	●
	2. Tour. Umfeld, Anbindung an tour. Zentren ● zentral gelegen ● mittel ○ Randlage	●	●	●	●	●	●	k. A.
	3. Eingriffe in Bebauung und tour. Strukturen ● gering ● mittel ○ hoch	●	●	○	●	●	●	k. A.
	4. Flächen für maritimes touristische Gewerbe ● integriert ● am Standort ○ nicht/entfernt	○	●	○	○	○	●	k. A.
	5. Verkehrliche Anbindung – UBB ● gut ● mittel ○ schlecht	●	●	●	●	●	●	●
	6. Verkehrliche Anbindung – Straße ● gut ● mittel ○ schlecht	●	●	○	○	○	○	○
Bilanz Tourismus		■	■	□	■	■	■	■

3-13 Bewertung der Hafenprojekte und -standorte (Fortsetzung)

		Projekt/Standort	Marina Kölpinsee	Marina Schloonsee	Marina Heringsdorf (Stadthafen)	Hafen Seebrücke Heringsdorf	Marina Ahlbeck	Zinnowitz (Standort)
Naturschutzfachliche Kriterien	Lage zu Schutzgebieten ● ausserhalb, Entfernung > 300 bis 1.000 m ● ausserhalb, Entfernung </= 300 m ○ innerhalb/direkt angrenzend							
	FFH-Gebiet (NATURA 2000)	● ⁸	●	● ⁸	● ⁸	● ⁸	●	●/●
	EU-Vogelschutzgebiet (NATURA 2000)	● ⁸	● ⁸	● ⁸	● ⁸	● ⁸	● ⁸	● ⁸
	Naturschutzgebiet	● ⁸	●	● ⁸	● ⁸	● ⁸	● ⁸	● ⁸
	Landschaftsschutzgebiet	○	●	●	●	○	○	●/●
	Naturpark	●/●	○	○	○	○	○	○
	Betroffenheit von nach § 20 LNatG M-V geschützten Biotopen und Geotopen ● keine Betroffenheit ● indirekte Betroffenheit ○ direkte Betroffenheit	●	○/●	●	●	○	○/●	○/●
Gesamteinschätzung Raumsensitivität ● geringe Ausprägung ● mittlere Ausprägung ○ hohe Ausprägung	●	●	●	●	○	○	●/●	
Bilanz Naturschutz		■/■	■/■	■	■	■	■	■

⁸ > 1.000 m

3-13 Bewertung der Hafenprojekte und -standorte (Fortsetzung)

	Projekt/Standort	Marina Kölpinsee	Marina Schloensee	Marina Heringsdorf (Stadt-hafen)	Hafen Seebrücke Heringsdorf	Marina Ahlbeck	Zinnowitz (Standort)
Standortkriterium Küstenschutz (Einschätzung entsprechend vorliegender Einzelgutachten)	Sedimenttransportkapazitäten am Standort ● gering ● mittel ○ hoch	○ ⁹	● ¹⁰	●	●	● ¹¹	k. A.
	Auswirkungen des Eingriffs auf Sedimenttransport/Morphologie (Akkumulation/Erosion) im Nahbereich (bis 1.000 m) ● gering ● mittel ○ hoch	○	●	k. A.	k. A.	●	k. A.
	Auswirkungen des Eingriffs auf Sedimenttransport/Morphologie in angrenzenden Küstenabschnitten (> 1.000 m) ● gering ● mittel ○ hoch	●	●	k. A.	k. A.	●	k. A.
	Bestehende technische Küstenschutzanlagen ● nein ○ ja	○	○	●	●	●	●
	Effekt möglicher technischer Maßnahmen zur Minderung vorhabensbedingter Veränderungen des Sedimenttransports/der Morphologie ● Minimierung ● Verlagerung ○ Verstärkung	●	●	k. A.	k. A.	●	k. A.
	Geschätzte Akkumulation/Erosion ● geringe Menge (< rd. 7.500) ● geringe bis mittlere Menge (Ø rd. 7.500 - 10.000 m ³ /a) ○ hohe Menge (Ø rd. 25.000 m ³ /a)	○	●	k. A.	○	●	k. A.
	Wirtschaftlichkeit des technischen Aufwandes für Küsten- und Hochwasserschutz (Zumutbarkeit) ● gering (zumutbar) ● mittel (unrentierlich, aber lösbar) ○ hoch (unrentierlich)	k. A.	●	○	k. A.	k. A.	k. A.
	Notwendigkeit von Unterhaltungsbaggerungen ● nein ○ ja	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	○	k. A.
Bilanz Küstenschutz	□	■	n. b.	n. b.	■	n. b.	

k. A. = keine Angaben, n. b. = nicht bewertbar

⁹ Q= 80.000 m³/a in Rtg. SO, rd. Q= 40.000 m³/a in Rtg. NW

¹⁰ Q= 35.000 m³/a in Rtg. SO, rd. Q= 25.000 m³/a in Rtg. NW

¹¹ Q= 31.000 m³/a in Rtg. SO, rd. Q= 23.000 m³/a in Rtg. NW

3-13 Bewertung der Hafenprojekte und -standorte (Fortsetzung)

		Projekt/Standort	Marina Kölpinsee	Marina Schloonsee	Marina Heringsdorf (Stadt- hafen)	Hafen Seebrücke Heringsdorf	Marina Ahlbeck	Zinnowitz (Standort)
Planungsstand	Stand ROV ● Durchgeführt/kann eröffnet werden ● erste Planungsunterlagen liegen vor ○ Ideenskizzen liegen vor		○	●	○	○	●	○
	Investoren ● vorhanden ● Projektentwicklungsgesellschaft, noch kein Investor ○ weder PEG noch Investor		●	●	○	●	●	○
Bilanz Planungsstand/Realisierungschancen			■/ □	■	□	■/ □	■	□
Bilanz Tourismus			■	■	□	■	■	■
Bilanz Naturschutz			■/ ■	■/ ■	■	■	■	■
Bilanz Standortkriterium Küstenschutz			□	■	n. b.	n. b.	■	n. b.
Gesamtbewertung			■	■	■	■	■	■
Ranking			4	1	5	3	2	5

Resümee

Aus der Untersuchung ergibt sich eine **Präferenz für den Standort Schloensee**. Angesichts der geringen Bearbeitungstiefe, welche diese Thematik innerhalb der Erarbeitung des Gesamtkonzeptes (IREK) nur einnehmen konnte, kann diese Präferenz jedoch **keine endgültige Standortentscheidung** begründen bzw. vorwegnehmen. Ergänzend zu den genannten Kriterien lassen sich folgende Prämissen und Zwischenergebnisse für die weitere Diskussion festhalten:

- Die seeseitige Außenküste der Insel Usedom gehört zu den wertvollsten touristisch genutzten Stränden in Mecklenburg-Vorpommern und bildet eine ganz wesentliche Grundlage des Tourismus auf der Insel.
- Jede Veränderung des Küstencharakters verursacht Auswirkungen im Hinblick auf die touristische Entwicklung und die Erhaltung des Naturraumes.
- Jede Entscheidung muss daher sorgfältig abgewogen werden.
- Forderung:
Die Errichtung eines Nothafens zwischen Peenemünde und Swinemünde, möglichst in Inselmitte, ist unbedingt erforderlich.
- Lösungsansatz:
Variante 1: Nothafen ohne Marina (Vorschlag: Finanzierung durch das Land M-V).
Variante 2: Nothafen in Verbindung mit einer Marina einschließlich Bebauung und Infrastruktur (Vorschlag: Finanzierung durch privaten Investor unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten).
- Die Variante 1 stellt nach Aussage von Herrn Mews vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus keine Option für die Landesregierung dar. Von ihm wird die Errichtung eines Etappenhafens möglichst im Mittelteil der Außenküste, z.B. Kölpinsee favorisiert.¹²
- Eine endgültige Standortentscheidung ist grundsätzlich abhängig von der Zustimmung/Genehmigung der jeweiligen Gemeinde bzw. der raumordnerischen Entscheidung der Landesregierung.

Eine landesplanerische Abstimmung seitens der zuständigen Raumordnungsbehörde des Landes Mecklenburg-Vorpommern ist zwingend erforderlich, um planungsrechtliche Sicherheit für konkrete Standortplanungen zu erhalten. Dies gilt insbesondere für die bereichsübergreifenden Betrachtungen von Belangen der Tourismusentwicklung, der Sicherheit auf See sowie des Küsten- und Umweltschutzes.

¹² gem. Redebeitrag auf der Abschlussveranstaltung am 25.11.2009 in Trassenheide

4 Entwicklungsziele und Strategien für die Teilreviere

Mit dem Ziel der Schwerpunktsetzung wird das Untersuchungsgebiet für die Formulierung der Entwicklungsziele und Strategien nach Teilrevieren getrennt betrachtet. Im Mittelpunkt steht dabei die Ergänzung der Infrastruktur für den maritimen Tourismus. In dieser Hinsicht weisen die drei Teilreviere

- Peene,
- Peenestrom/Achterwasser/Kleines Haff und
- Außenküste

eine stark unterschiedliche Eignung für wassertouristische Aktivitätsformen und in Bezug auf einzelne Aktivitätsformen auch einen stark unterschiedlichen Entwicklungsstand auf. Auch die Anforderungen aus naturschutzfachlicher Sicht differieren, wenn auch auf einem insgesamt hohem Niveau.

Mit der getrennten Betrachtung soll jedoch keinesfalls suggeriert werden, dass es zwischen den Teilrevieren keinen Austausch gibt oder geben soll. Im Gegenteil ist es erklärtes Ziel der Planungsbemühungen, das Binnenland an den positiven Effekten des auf der Insel weit entwickelten Tourismus partizipieren zu lassen. Diese Zielsetzung muss insbesondere in den Bereichen Produktentwicklung und Marketing ihren Niederschlag finden, worauf in Kapitel 5 näher eingegangen wird.

4.1 Teilrevier Peene

Wie bereits im Konzept für die Peene im Landkreis Demmin dargelegt, sollte in erster Linie die Qualität und die Funktion der Peene als Gewässer für das Kanuwandern gefördert werden. In den letzten Jahren neu hinzugekommen ist die ebenfalls förderungswürdige Einführung von Solarbooten.

- Demgegenüber kann die Zunahme von Motorbooten, insbesondere von Yachten, die vom Haff kommend Tagesausflüge in die Peene unternehmen, für den Kanutourismus ein Problem darstellen, weil auswärtige Bootsführer – mit den örtlichen Gepflogenheiten und Regeln häufig nicht vertraut – im Begegnungsfall ihre Geschwindigkeit häufig nicht verringern und durch Lärm und Wellenschlag die Kanuten belästigen und gefährden.
- Aufgrund der herausragenden Eignung der Peene für den Kanutourismus sollte diese Form des Wasserwanderns prioritär gefördert werden, was auch heißt, andere Formen des Wasserwanderns nicht zu fördern bzw. in gebotenum Umfang zu reglementieren. Letzteres sollte geschehen durch:
 - Geschwindigkeitskontrollen,
 - kein zusätzliches Angebot an Dauer- und Gastliegeplätzen,
 - Förderung und ggf. in Zukunft Begrenzung der Freizeitschiffahrt auf solarbetriebene Boote.
- Die ehemaligen Bollwerke der Landgemeinden sollten in Ihrem Bestand gesichert werden. Sie können von Kanuten als Pausenplätze genutzt werden und stellen landseitig sowohl für Touristen als auch für die einheimische Bevölkerung in der Regel die einzigen Gewässerzugänge dar. Diese Plätze werden häufig von örtlichen

Initiativen/Vereinen gepflegt; die damit verbundene Nutzung als Liegeplatz für Motorboote erfolgt in einer aus Naturschutzsicht kontrollierbaren Dimension und erscheint damit akzeptabel.

- An allen Gewässerzugängen sollte mittels Infotafeln über die Rastzeiten/ Rastgebiete, Brut-/Rastvogelarten und über Verhaltensregeln/-empfehlungen in sensiblen Bereichen (u.a. Abstandsregelungen zu Röhrriechen) informiert werden. Bei den Sportboot- und Kanu-Ausleihstationen sollten diese Informationen dem Gast in Form von Flyern/Faltblättern in die Hand gegeben werden. Darüber hinaus sollten diese Informationen den Kartenverlagen zur Übernahme z. B. in die Kanu-Wasserwanderatlanten übermittelt werden. Der Erfahrung nach trägt es auch zu einer Erhöhung der Sensibilisierung bei, wenn die Schutzgebietsgrenzen (NSG, FFH, EU-Vogelschutzgebiet) auch von der Wasserseite aus sichtbar beschildert sind.
- Mittelfristig wird empfohlen, für das geplante NSG „Peenetal von Jarmen bis Anklam“ in Verbindung mit dem Peenedelta ab Anklam bis zur Mündung in den Peenestrom Befahrensregelungen auf Grundlage freiwilliger Vereinbarungen zu erarbeiten (vgl.: Freiwillige Vereinbarungen „Naturschutz, Wassersport und Angeln für den Greifswalder Bodden und Strelasund“).
- Die weitere touristische Entwicklung sollte im Wesentlichen auf die bereits bestehenden Schwerpunktbereiche Anklam, Stolpe, Menzlin sowie bei Vorliegen tragfähiger Konzepte ferner auf Gützkow/Kagenow und Liepen begrenzt werden.
- Der geplante Ausbau der solarbetriebenen Schifffahrt auf der Peene sollte unterstützt und in Richtung Umstellung des gesamten motorisierten Bootsverkehrs auf Elektroantrieb vorangebracht werden.
- Anzustreben ist eine konsequente Vermarktung der Peene als e i n Revier (vom Kummerower See bis Anklam) mit dem Image der „unberührten“, „ursprünglichen“ Naturlandschaft, welches durch den Slogan „Amazonas des Norden“ bereits gut besetzt ist. Darüber hinaus sollte das Marketing für das Teilrevier Peene in das Marketing des Gesamtreviers integriert bzw. eng abgestimmt werden. Ziel sollte es sein, an den Gästepotenzialen der Insel Usedom zu partizipieren, z. B. indem spezielle Tagesausflugspakete entwickelt und angeboten werden.
- Die Tatsache, dass die Nachfrage nach Charter mit Skipper steigt, sollte für die Peene durch die Entwicklung entsprechender Angebote genutzt werden. Bei derartigen Touren ist die Gewähr für ein naturverträgliches Fahrverhalten gegeben, und durch den Skipper können zusätzlich Informationen zur naturräumlichen Attraktion und Sensibilität vermittelt werden.
- Weitere ausbaufähige Potenziale bei der Angebotsentwicklung bestehen für organisierte und ggf. geführte Mehrtagestouren sowie für die Kombinationen mit anderen Aktivsportarten wie Radfahren und Wandern. Während erstere Angebote in erster Linie durch Initiativen des privaten Sektors entstehen müssen, sind für die Vernetzung der maritimen mit landseitigen Angeboten auch Impulse durch die öffentliche Hand erforderlich, u. a. durch:
 - Verbesserung der Routennetze etwa durch Einrichtung von flussparallelen Verbindungen und Rundwegen (Naturlehrpfade, Beobachtungsstände oder -türme) für z. B. abendliche Spaziergänge von ca. 1 Stunde Dauer.

- Verbesserung des Informationsangebots an den Verknüpfungspunkten etwa durch Tafeln und Schilder,
- Generell bessere Hinweise auf das landseitige Angebot einschließlich der gastronomischen Einrichtungen, Fahrradverleihe etc.
- Die ökonomischen Effekte durch den Kanutourismus auf der Peene können noch erheblich gesteigert werden. Im Vergleich zu anderen Kanurevieren geben die Paddler an der Peene mit durchschnittlich 20 Euro am Tag nur die Hälfte bis zwei Drittel dessen aus, was in anderen Kanurevieren pro Person generiert wird. Insbesondere im Bereich der Gastronomie und dem Angebot an kulturellen Attraktionen besteht ein Defizit, d. h. hier würde aller Erfahrung nach von den Gästen deutlich mehr ausgegeben werden, wenn es entsprechende Angebote gäbe.
- Die auf den Tourismus einwirkenden Rahmenbedingungen sollten tourismusfreundlich gestaltet, Beeinträchtigungen beseitigt und vermieden werden. Resultierend aus Hinweisen von Teilnehmern der Informationsveranstaltung lassen sich folgende nennen:
 - Gefährdung der Gewässerqualität durch eine geplante Schweinezuchtanlage mit 10.000 Muttersauen im Landkreis Demmin (diffuse Nährstoffeinträge).
 - Geruchsbelästigung durch die Ölmühle in Anklam.
 - Optische Beeinträchtigung in Anklam durch den an exponierter Stelle zwischen Peene und Innenstadt gelegenen Schrottplatz. Der Platz stellt auch unter funktionalen/stadtplanerischen Gesichtspunkten eine Barriere dar (Erreichbarkeit Einkaufsmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten etc. vom Wasser aus).

4.2 Teilrevier Peenestrom/Achterwasser/Kleines Haff

In diesem Teilrevier stellt der Bootstourismus mit Segelyachten und Motorbooten die dominierende maritim-touristische Aktivität dar. Für dieses Segment standen ergänzend die Ergebnisse der zeitgleich durchgeführten Befragung von Hafenbetreibern und Wassertouristen durch Frau Ramthun zur Verfügung¹³. Diese Ergebnisse bestätigen die Analysen in Kapitel 3 und die erforderliche Entwicklungsrichtung.

- Im Vordergrund der Hafententwicklung muss eine qualitative Verbesserung stehen, die sich nicht nur auf Ausstattungsmerkmale bezieht, sondern den Bereich des personellen Service und des Informationsangebots über die Grenzen der Häfen hinaus mit einbezieht.
- Die Schaffung zusätzlicher Liegeplätze sollte allenfalls in kleinem Umfang im Rahmen der Erweiterung/Renovierung bestehender Häfen stattfinden sowie bei Neuentwicklungen und Ausbauten in erheblichem Umfang auf Standorte mit besonderer Lagegunst beschränkt sein. Dies trifft insbesondere auf folgende Standorte zu:
 - Lüttenort/Damerow (direkter Zugang zur geplanten UBB Haltestelle, Übergang zur Außenküste/Strand, Gedenkattelier, Resort Damerow),

¹³ Kristin Ramthun 2009: Aktuelle Nutzerstrukturen und Anforderungen der Wassersporttouristen an die maritime Infrastruktur der deutschen Ostseeküste - Untersucht am Wassersportrevier Ostvorpommern. Masterarbeit im Studiengang Nachhaltiger Tourismus an der Fachhochschule Eberswalde.

- Kamminke (einer von zwei Häfen an der Südküste Usedom, zentrale Lage im Stettiner Haff, geplante Fährverbindung nach Ueckermünde, Nähe zu Swinemünde).
- Zusätzliche Liegeplätze in kleinerem Umfang sollten nur dort entstehen, wo die Gäste landseitig ein touristisches Angebot erwartet, wie beispielsweise unmittelbar an einer Gaststätte (wie z. B. in Zempin am Inselhof geplant). Innerhalb des gesamten Reviers sind diese schon bestehenden Zielpunkte bzw. die jeweiligen Attraktionen der Häfen als Tagesausflugsziele zu bewerben.
- Zur Information über die Angebote im jeweiligen Hafen aber auch über die Angebote im Hafennetz des gesamten Reviers sollten einheitliche Informationstafeln aufgestellt werden. Um die erforderliche Informationsvielfalt darstellen zu können, wird ein modularer Aufbau z. B. mit folgenden Segmenten empfohlen:
 - touristische Angebote am Hafen und in der Umgebung (ggf. Stadtplan, Freizeitwegenetz etc.),
 - touristische Angebote im Revier (einschließlich Peene),
 - Naturschutzinformation (siehe oben bei Peene, ebenso Übernahme der Information in Flyer/Faltblätter, Wasserwanderkarten etc.).

Die Texte bzw. Zusammenfassungen sollten auch in englischer und polnischer Sprache dargestellt werden (die ebenfalls relevanten Skandinavier sprechen in der Regel sehr gut Englisch).

- Mittelfristig wird empfohlen, insbesondere für die hochsensiblen Bereiche des südlichen Achterwassers um die NSG Inseln Böhmke und Werder und das NSG Halbinsel Cosim bis zum Lieper Winkel sowie um die Insel Görmitz im nördlichen Achterwasser Befahrensregelungen auf Grundlage freiwilliger Vereinbarungen zu erarbeiten (vgl. Freiwillige Vereinbarungen „Naturschutz, Wassersport und Angeln für den Greifswalder Bodden und Strelasund“).
- Die Häfen stellen sehr häufig nur eine Randerscheinung dar – in Bezug auf die Lage, aber auch was die bisherigen Maßnahmen der Ortsentwicklung angeht. Die äußere Erscheinung spiegelt die derzeit geringe Bedeutung der maritim-touristischen Komponente im Tourismus der Insel wieder. Dies muss sich grundlegend ändern. Die Häfen müssen zu dem bzw. bei größeren Ortschaften zu einem Mittelpunkt des örtlichen Tourismusangebots werden. Positive Beispiele für Häfen mit „maritim-touristischem Leben“ sind Ückeritz (Gaststätte, Surfschule, Sommergarten mit Spielplatz) und Krummin. Um dies zu erreichen, sind erforderlich bzw. anzustreben:
 - vielfach eine gestalterische Aufwertung der Hafenanlage („Natursteinpflaster anstatt Betongroßplatten“),
 - fast immer eine bessere landseitige Ausschilderung des Hafens (Pkw-Beschilderung, Beschilderung für Radfahrer, Wanderer etc.),
 - in Einzelfällen eine Verbesserung der straßenverkehrlichen Erschließung (z. B. Kamp) und der Angebote für den ruhenden Verkehr (z. B. Neppermin),
 - die Ansiedlung gastronomischer und gewerblicher Einrichtungen (Angelshops, Fischverkauf, Ausbildungseinrichtungen etc.),
 - die regelmäßige Durchführung von Hafenfesten und sonstigen Veranstaltungen,

- die Verknüpfung land- und wasserseitiger Aktivitäten im Rahmen von Angebotspauschalen, wie z. B. naturkundliche Führungen mit Rad und Fahrgastschiff.
- Ziel sollte sein, die Häfen zu Orten mit einer angenehmen Atmosphäre zu entwickeln, an denen sich Gäste gerne aufhalten. Von der größeren Aufmerksamkeit, die hierdurch der maritim-touristischen Komponente zuteil wird, wird insbesondere die Fahrgastschiffahrt profitieren können.
- Die Ausstattung der Häfen für den Wassertourismus befindet sich auf einem vergleichsweise hohen Niveau. Gewisse Unterschiede sind unter der Voraussetzung tolerabel, dass hierüber in den einschlägigen Medien informiert wird, so dass die Bootsführer im Vorhinein eine Auswahl unter den verschiedenen Häfen treffen können. Revierbezogene Defizite, wie eine Wassertankstelle (in Zinnowitz geplant) sollten prioritär beseitigt werden. Darüber hinaus sollte in jedem Hafen die Ausstattung mindestens im Rahmen der turnusmäßigen Instandhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen an den aktuellen Stand der Technik angepasst werden (Barrierefreiheit, Internetanschluss etc.).
- Hinsichtlich der Versandungsproblematik und der diesbezüglichen Forderungen an die Behörden erscheint es ratsam, dass sich die Häfen zu einer Interessenvereinigung zusammenschließen. Als alternative bzw. ergänzende Lösung zu der Problematik sollte die Einführung flachgängiger Boote und evtl. auch Personenschiffe betrieben werden. Beispiele anderer Regionen (z. B. Leipzig mit dem Leipzigboot) zeigen, dass die Neuentwicklung revierspezifischer Boote auch einen Werbeeffekt hat. Ferner könnten von einer derartigen Entwicklung die Bootswerften in der Region profitieren. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass flachgängige Boote auch Häfen ansteuern könnten, die heute nicht oder nicht mehr angelaufen werden können.
- Im Hinblick auf die Nachwuchsproblematik und die Notwendigkeit der Gewinnung einer neuen, jungen Kundschaft sind verstärkte Anstrengungen zu unternehmen, sowohl der einheimischen Bevölkerung als auch Urlaubsgästen entsprechende Angebote zu unterbreiten. Zu nennen sind hier ein- oder zweiwöchige Intensivkurse zum Erwerb des Segelscheins oder des Motorbootführerscheins. Ferner denkbar sind Patenschaften zwischen Häfen und Schulen in der Region, auf deren Basis Jugendlichen der Zugang zu einer maritimen Aktivität auch außerhalb der gewerblichen und Vereinsangebote ermöglicht wird.
- Die kleineren traditionellen Fischerhäfen und Bootsplätze sollten aufgrund ihrer kulturellen Bedeutung und hinsichtlich ihrer Funktion als Gewässerzugang und potenzieller Rast- oder Pausenplatz für das nicht motorisierte Wasserwandern erhalten bleiben.
- Um für das Kanuwandern ein Netz von Standorten im nutzerfreundlichen Abstand zueinander anbieten zu können, sind einzelne dieser Kleinhäfen sowie auch der Häfen mit ergänzender Infrastruktur auszustatten. Dabei wird in der Regel davon ausgegangen, dass sich Übernachtungsstandorte ca. alle 15 km und Pausenstandorte ca. alle 5 km entlang der Uferlinie befinden sollten. Diese Standorte sollten aufweisen:
 - als Anlandemöglichkeit
 - ein flaches Ufer, Strand oder

- einen niedrigen Schwimmponton oder
- einen festen Kanusteg oder
- eine Slipanlage, ideal mit Gummimatte.

Pausenstandorte sollten zusätzlich verfügen über:

- einen Picknicktisch und
- optional das Angebot der Müllentsorgung sowie eine Informationstafel.

Übernachtungsstandorte sollten zusätzlich verfügen über:

- ein Sanitärgebäude,
- einen Zeltplatz,
- eine Informationstafel.

4.3 Teilrevier Außenküste

Die Außenküste bzw. die hier gelegenen Ortschaften, Strände, Freizeitwohnareale etc. bilden den räumlichen Schwerpunkt des touristischen Angebots auf der Insel Usedom. Das Marketing und die tatsächlichen Nutzungen werden derzeit von den touristischen Segmenten Bade- und Wellnessurlaub dominiert.

Ziel der weiteren Entwicklung sollte es sein, maritim-touristische Angebote zu integrieren und auszuweiten und damit auch die auf größere Gästeaufkommen ausgerichtete Angebotsstruktur zu diversifizieren und zu qualifizieren.

Da ein Hafen an der Außenküste nicht vorhanden ist, beschränken und verteilen sich die bereits vorhandenen maritim-touristischen Angebote auf einzelne Erlebnis- oder Besichtigungsmöglichkeiten. Hier zu nennen sind:

- die gewerbliche Fischerei mit auf dem Strand liegenden Kleinfahrzeugen, traditionellen Fischerkaten, Trockengestellen für die Netze etc. und häufig der Direktvermarktung des (geräucherten) Fisches;
- die saisonalen wassersportlichen Verleih- und Ausbildungs-Angebote (Surfen, Kitesurfen, Segeln etc.) am Strand;
- die Fahrgastschiffahrt an den Seebrücken;
- die Tauchgondel an der Seebrücke Zinnowitz;
- das gastronomische Angebot (insb. Fischgaststätten).

Diese Angebote sind in Ihrer Existenz zu sichern, hinsichtlich Ihrer Authentizität zu bewahren und zu qualifizieren sowie als maritime Komponente des touristischen Angebots der Urlaubsinsel zu vermarkten. Mit dem geplanten „Fischereierlebniszentrum“ in Bansin und dem zentralen Fischereistandort in Zempin ist eine gewisse Bündelung und Ergänzung von einigen dieser Angebote vorgesehen¹⁴.

Für die **Errichtung eines Hafens an der Außenküste** wurden in den letzten Jahren verschiedene Vorstellungen und Projekte entwickelt und diskutiert. Im September

¹⁴ Vgl.: LAG FIWIG 2009: Ostvorpommern – Fisch, Meer und Mehr, lokale Entwicklungsstrategie zur Umsetzung der Achse 4 des Europäischen Fischereifonds in Ostvorpommern.

2009 wurde durch die Gemeinde Heringsdorf eine Machbarkeitsstudie für einen Hafen in Auftrag gegeben, deren Ergebnissen an dieser Stelle nicht vorgegriffen werden soll.

Für die weitere Verfolgung der Zielsetzung können die Ziele und strategischen Ansätze wie folgt zusammengefasst werden:

- Aus überregionaler wassertouristischer Perspektive dominiert die Funktion als Etappenhafen für den Sportboottourismus auf der Ostsee. Im Sportboothafenkonzept 2004 werden hierzu – abgeleitet aus seinerzeit bereits vorhandenen Projekten und sinnvollen Distanzen zwischen den Häfen – die Standorte Heringsdorf und Zinnowitz vorgeschlagen. Unter Beachtung der in dem Konzept vorgegebenen Tageswegstrecke zwischen zwei Häfen von 15 bis maximal 20 Seemeilen (sm) wäre diese Funktion jedoch auch durch nur einen Standort zu erfüllen, vorausgesetzt dieser würde sich in etwa mittig an der 33 sm langen Küstenlinie zwischen Peenemünde und Swinemünde befinden.
- Nachhaltig schädigende Eingriffe in die Küstenlinie insbesondere durch die erforderlichen wasserseitigen Schutzbauten sollen vermieden bzw. möglichst gering gehalten werden. Befürchtungen diesbezüglich bestehen insbesondere was das Sedimentregime anbelangt mit schwer zu prognostizierenden Folgen für den Küstenschutz und den Erhalt der touristisch sehr bedeutsamen Strände. Ferner wird die mögliche optische Beeinträchtigung der intakten Küstenlinie durch die wasser- und landseitigen Bauten kritisch gesehen.
- Die Anlage soll wirtschaftlich nachhaltig betrieben werden können. In der Regel sind bei Neubauten hierfür gewisse Größenordnungen sowie in das Konzept integrierte Möglichkeiten des Freizeitwohnens erforderlich. Um die Möglichkeiten einer finanziellen Förderung nutzen zu können, sollte das Projekt möglichst zeitnah realisiert werden.
- Von der Anlage soll ein möglichst wirkungsvoller Impuls zur Stärkung der maritimen Komponente im touristischen Angebot der Urlaubsinsel Usedom ausgehen.

5 Handlungsempfehlungen

Die aus der Analyse und den Entwicklungsstrategien abgeleiteten Empfehlungen sind untergliedert in die Teilbereiche:

- Infrastrukturentwicklung,
- Produktentwicklung und Marketing.

Soweit nicht ausdrücklich anders vermerkt bzw. bestimmten Standorten oder Teilrevieren zugeordnet, beziehen sich die Empfehlungen auf das gesamte Bearbeitungsgebiet. In die Empfehlungen integriert sind die zu beachtenden naturschutzfachlichen Aspekte sowie u. a. Hinweise zur Etablierung einer Autofähre zwischen dem Festland und der Insel. Abschließend werden mögliche Erwerbsalternativen für die Fischereiwirtschaft aufgeführt.

5.1 Infrastrukturentwicklung

In Textkarte 9 sind die derzeit bestehenden Entwicklungsprojekte sowie weitere empfohlene Entwicklungsschwerpunkte und Einzelmaßnahmen dargestellt. Textkarte 10 stellt die empfohlene Netzstruktur und die hieraus abgeleitete Entwicklung einzelner Standorte für den Kanutourismus dar. Textkarte 11 enthält Empfehlungen für die Verknüpfung der maritim-touristischen Standorte mit der Infrastruktur für den Radtourismus. Dem Radtourismus kommt eine Schlüsselfunktion zu, bei der Verknüpfung land- und wasserseitiger Angebote und Standorte. Gleichzeitig profitiert dieses Tourismussegment von der empfohlenen Standortentwicklung – zum einen, da mit attraktiven Häfen lohnenden Ausflugsziele für Radtouren geschaffen werden, zum anderen, da Pausenplätze und andere Infrastrukturen auch von Radtouristen mitgenutzt werden können.

Empfehlungen zu den vorhandenen Projekten

Von den vorhandenen Projekten sind folgende hinsichtlich Ihrer Bedeutung für das Gesamt- bzw. Teilrevier besonders hervorzuheben:

- **Die Erweiterung des Hafens Zinnowitz**
Der Hafen gehört zu den wenigen im Achterwasser, die auch mit tiefgängigen Booten angefahren werden können. Die gute Erreichbarkeit ist auch landseitig gegeben. Die Zufahrt mit dem Pkw erfolgt direkt von der B 111 aus, ohne die Ortslage passieren zu müssen. Zinnowitz ist somit der Binnenhafen insbesondere für die Insel- und Bernsteinbäder bzw. sollte entsprechend entwickelt werden. Mit dem Stichkanal besteht zudem eine zusätzliche „Naturhafensituation“, die ggf. für den Kanutourismus genutzt werden könnte. Verbesserungswürdig sind u. a. der Zustand der Hafenstraße und die Einbindung ins Freizeitwegenetz.
- **Der Ausbau des Hafens Kamminke**
Kamminke ist der binnenseitig gelegene Hafen, der am meisten von der Nähe zum Nachbarland Polen, der dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung und dem Ausbau der Verkehrsbeziehungen profitiert und weiter profitieren wird. Sowohl für Swinemünde als auch die Kaiserbäder ist Kamminke der Binnenhafen zum Stettiner Haff. Die Einrichtung einer Autofähre nach Peenemünde ist von der Reederei Peters be-

reits geplant. Besondere Potenziale werden in dem Angebot von Schulungs- und Kursangeboten im wassertouristischen Bereich gesehen. Problematisch und verbesserungswürdig an der Erschließungssituation ist die enge Ortsdurchfahrt.

■ **Die geplante Wasserterrasse in Neppermin**

Im Bereich der Badewiese ist die Errichtung einer gastronomischen Einrichtung unmittelbar am Wasser vorgesehen. Das Konzept sieht vor, dass die Gäste auf der Terrasse sitzend den Bootsverkehr (z.B. Weiße Düne), die Tierwelt beobachten und den Sonnenuntergang genießen können. Derartige bislang noch sehr seltene Angebote tragen dazu bei, das Achterland für Urlauber attraktiv zu machen, und diese zumindest für einen Tagesausflug ins Hinterland der Insel anzuregen.

■ **Der Bau eines Schiffsanlegers in Menzlin**

Das alte Wikingerlager ist die herausragende touristische Attraktion im unteren Peenetal neben den bereits umfänglich erschlossenen Standorten Stolpe und Anklam. Die Sehenswürdigkeit ist landseitig über die B 109 gut erreichbar und wasserseitig für Sportboote und Kanuten bereits erschlossen. Seitens der Fahrgastschiffahrt auf der Peene besteht das Interesse, den Standort anzulaufen. Der Standort hat das Potenzial als Tagesausflugsziel für Urlaubsgäste von der Insel Usedom zu fungieren. Die Anreise mit dem Fahrgastschiff stellt eine sehr umweltfreundliche Anreiseform dar. Allerdings müssten hierzu als weitere Voraussetzung neben dem Fahrgastanleger auch entsprechende Schifffahrtsverbindungen zwischen dem Peenetal und der Insel eingerichtet werden.

Für weitere Entwicklungsprojekte, für die z. T. bereits technische Pläne vorliegen, wie z. B. in Gützkow, wird empfohlen, zunächst die Einbindung in die touristische Angebotsstruktur zu konzipieren und die wirtschaftliche Machbarkeit zu prüfen. Insbesondere für den sensiblen Naturraum des Peenetals gilt ferner, dass die Umweltauswirkungen zu ermitteln sind und zwar nicht nur unmittelbar am Standort sondern auch hinsichtlich der betriebsbedingten Effekte, die land- und wasserseitig weit über den Standort hinausreichen (Zunahme Boots- und Pkw-Verkehr etc.).

Empfehlungen zur Schwerpunktsetzung bei der Qualifizierung der Häfen

Für die weitere qualitative Aufwertung der Häfen wird folgende Schwerpunktsetzung empfohlen:

■ **Nutzung der räumlichen Nähe zu regionalen Quellmärkten für Tourismus und Wassersport**

Neben den beiden oben genannten Häfen Zinnowitz und Kamminke sollte das Potenzial der räumlichen Nähe zu größeren Städten und Urlaubsorten auch bei den Häfen Kamp und Stagnieß stärker genutzt werden. Durch Schaffung umfassender Angebote möglichst nah an den Wohn- und Urlaubsorten wird auch ein Beitrag zur Verkehrsentlastung geleistet. Beim Hafen Kamp ist zusätzlich eine Verbesserung der landseitigen Erschließung, d. h. ein Ausbau der Straßenanbindung an die B 109 erforderlich. Der Hafen wäre dann besser von den Bewohnern Anklangs zu erreichen und auch für Urlauber stellt der Hafen nicht zuletzt wegen der Fähranbindung zur Karniner Hubbrücke ein lohnendes Ausflugsziel dar.

■ **Schaffung von wassertouristischen Schulungs- und Kursangeboten**

Aufgrund der angesprochenen räumlichen Nähe und dem festgestellten Defizit an entsprechenden Angeboten an den im Untersuchungsraum gelegenen Standorten

am Kleinen Haff, sollten solche Angebote prioritär in Kamp und Kamminke entwickelt werden.

- **Entwicklung und Vermarktung von „Familienhäfen“**
Eine Möglichkeit gezielt Urlauber, in diesem Fall die Zielgruppe der Familien, zu einem Aufenthalt am Hafen zu bewegen, besteht in der entsprechenden Profilierung. Grundvoraussetzungen hierfür sind Aktivitätsangebote, die selbst wahrgenommen oder beobachtet werden können (Schiffahrt, Optisegeln, Surfen etc.), Gastronomie, ein sicheres Umfeld fernab von Straßen und mit geregelter ruhendem Verkehr. Zusätzliche Elemente, die, entsprechende Flächenreserven vorausgesetzt, ergänzend geschaffen werden könnten wären Sommergarten, Abenteuerspielplatz, Streichelzoo, Wasserrutsche etc. Die Standorte sollten belebt aber nicht überlaufen sein. Günstige Voraussetzungen für eine entsprechende Entwicklung/Vermarktung haben z. B. die Häfen Ückeritz, Usedom und Stolpe (Peene).
- **Entwicklung und Vermarktung von „Bootsbauangeboten“**
Der traditionelle Bootsbau kann bei entsprechender Gästebetreuung ein Ausflugsziel für Tagesurlauber darstellen. Darüber hinaus können Bootsbaukurse die Grundlage für längerfristige Aufenthalte auch im Küstenhinterland bilden. Potenzielle und z. T. bereits auch Ansätze für derartige Angebote gibt es in Freest, Zecherin und Lassan. Die erforderliche Infrastruktur wie Räumlichkeiten und Sanitäreinrichtungen sollten entsprechend gefördert werden.
- **Entwicklung und Vermarktung von geführten Angeltouren als Einkommensalternative der Fischereiwirtschaft**
Ergänzende Angebote für geführte Angeltouren sollten prioritär in denjenigen Häfen stattfinden, in denen noch traditioneller Fischfang ansässig ist. Angelgäste können somit auch die authentische Atmosphäre miterleben, die von dem traditionellen maritimen Gewerbe ausgeht. Als besonders geeignet erscheinen die Häfen Freest, Lassan, Warthe, Ückeritz und Kamminke. Die erforderliche Infrastruktur wie beheizte Aufenthalts- und Trockenräume, Sanitäreinrichtungen und Gefriergeräte sollten entsprechend gefördert werden.
- **Beseitigung von freiraumgestalterischen und architektonischen Defiziten**
Ihre bisher geringe touristische Bedeutung ist den meisten Häfen in der Gestaltung deutlich anzusehen. Die verwendeten Baustoffe künden von einer rein zweckorientierten, häufig militärischen Vornutzung und auch Bauten neueren Datums, wie z. B. die Bootshalle in Zinnowitz entbehren jeglicher architektonischer Raffinesse. Diesbezüglich dringlichster Handlungsbedarf besteht in Peenemünde Nord- und Haupthafen, Zinnowitz und Stagnieß. In dem ansonsten sehr ansprechenden Hafen Kamp fällt das Sanitärgebäude aus dem Rahmen. Es sollte erneuert und evtl. auch nicht wieder in der zentralen Dorfachse errichtet werden.

Empfehlungen zu weiteren Entwicklungsprojekten und Einzelmaßnahmen

Als weitere Entwicklungsprojekte und Einzelmaßnahmen werden empfohlen:

- Die Nutzung der herausragenden Standortpotenziale am Lüttenort durch Schaffung eines Wasserwanderrastplatzes und einer Anlegestelle für Fahrgastschiffe. Zu prüfen ist, ob hierfür der Vereinshafen in Anspruch genommen und erweitert werden kann, oder ob südlich im Bereich des Resort Damerow eine neue Anlage errichtet werden sollte. Zur Vermeidung und Minimierung der Eingriffe in den Naturraum und des baulichen und Erhaltungsaufwandes (Baggerung) sollte die Anlegestelle

auf flachgängige Schiffe ausgerichtet sein. D. h., im Zusammenhang mit der Errichtung dieser Anlage muss die Einführung und ggf. die Entwicklung solcher Schiffstypen gefördert werden. Im gesamten Revier (nicht nur an der Peene) sollte zudem die Einführung der Solarboottechnik gefördert werden.

- Der Bau einer Wassertankstelle am Achterwasser (in Zinnowitz geplant, siehe oben).
- Der Bau eines Anlegers für Flusskreuzfahrtschiffe in Karnin. Die 82 m langen Schiffe nutzen derzeit den Kai im Zollhafen, was mit dem Aufwand verbunden ist, dort liegende Sportboote zeitweise umzusetzen. Seitens des Betreibers besteht die Vorstellung, dass ein Anleger an der Mole im Bereich des neuen Wasserwanderrastplatzes errichtet werden könnte. Günstig wäre, dass hierdurch der touristische Verkehr vom Zollhafen Richtung Wasserwanderrastplatz verlagert werden und auch die Hubbrücke stärker in den Mittelpunkt gerückt werden würde. Zudem erscheint der Standort aus Naturschutzsicht unproblematisch. Der Kai im Zollhafen könnte somit den Sportbooten und ggf. Fahrgastschiffen vorbehalten bleiben. Neben der Fußgänger- und Radfahrerfähre Kamp – Karnin sollte der Hafen Karnin mit der Sehenswürdigkeit der Hubbrücke Bestandteil einer regelmäßigen Linienverbindung bzw. Rundfahrt werden (z. B. Stagnieß und/oder Zinnowitz – Rankwitz – Karnin – Anklam – Menzlin).

Empfehlungen zur Entwicklung der Infrastruktur im Umfeld der Häfen

Um ihrer Funktion als Zentren des maritimen Tourismus gerecht werden zu können, ist es wichtig, dass die Häfen von den Urlaubsgästen auch wahrgenommen und gut erreicht werden können. Mit dieser Zielsetzung werden folgende Maßnahmen im landseitigen Umfeld der Häfen empfohlen:

- **Ausbau der Zufahrtsstraßen ausgehend von der nächstgelegenen Bundesstraße**
Ein entsprechender Handlungsbedarf besteht insbesondere bei den Häfen Zinnowitz, Kamp, Zecherin (aus Richtung Mahlzow).
- **Ausschilderung der Häfen für den Pkw-Verkehr nach einheitlichen Prinzipien**
Derzeit sind die Häfen z. T. überhaupt nicht oder sehr uneinheitlich ausgeschildert. In Bezug zu anderen touristischen oder sonstigen Zielen besteht bei der Beschilderung zum Teil ein eklatantes Ungleichgewicht. Als Beispiel ist hier das auf der Insel umfangreich und z. T. mit amtlichen Zeichen ausgeschilderte Ziel „Ilonas Angelteiche“ zu nennen. Im Peenetal sind an der Bundesstraße 110 sämtliche Dorfkirchen mit dem amtlichen braunen Zeichen 386 ausgewiesen, einen Hinweis auf die Peene, immerhin Namensgeber der gesamten touristischen Region und nur an wenigen Stellen von Land aus zugänglich, sucht man jedoch vergebens. Um die touristischen Ziele auch ihrer tatsächlichen Bedeutung entsprechend auszuschildern wird die Erarbeitung eines Leitsystem-Konzeptes für die gesamte Region (Usedom, Peenetal) empfohlen.
- **Einbindung der Häfen in das Freizeitwegenetz (Rad- und Wanderrouten), (s. Textkarte 11)**
Wo immer möglich, sollten die Häfen durch eine (attraktive) Wegeführung in Ufernähe erschlossen sein. Hinsichtlich der Wegebeschaffenheit sollte dabei dem Radverkehr Priorität eingeräumt werden, d. h. die Wege sollten im Idealfall asphaltiert

sein. Einen entsprechenden Handlungsbedarf, wo versucht werden sollte z. B. durch Erschließung von Dämmen oder die Asphaltierung bislang schlecht befahrbarer Betonplattenwege eine Optimierung zu erreichen, bestehen bei den Häfen Zinnowitz, Stagnieß, zwischen Kröslin und Wolgast (abseits der Straße), zwischen Ziemitz und Neeberg sowie zwischen Krummin und Neuendorf bzw. generell auf der Halbinsel Gnitz. Dort, wo eine ufernahe Wegeführung z. B. aus Naturschutzgründen nicht möglich ist, wie das im Peenetal der Fall ist, sollten die Häfen und Gewässerzugänge durch Stichwege erschlossen und auch mit Schildern entsprechend ausgewiesen sein. Die touristische Wegweisung für den nicht motorisierten Verkehr ist im gesamten Untersuchungsraum überwiegend von schlechter Qualität. Auch hier wird die Erneuerung auf Grundlage eines zu erarbeitenden Leitsystem-Konzeptes empfohlen. Hierbei sollten die bereits in Jarmen realisierten Ansätze eines integrierten Leitsystems Beachtung finden.

5-1 Integriertes Leitsystem: links Ansätze in Jarmen, rechts perfekte Umsetzung in der Uckermark



Empfehlungen zur Entwicklung des Kanu-Wasserwanderns

Die Infrastruktur für das Kanu-Wasserwandern sollte auf Grundlage der in Textkarte 10 dargestellten Netzstruktur an Wasserwanderplätzen entwickelt werden. Wie in der Analyse festgestellt, handelt es sich hierbei im Peenetal um eine Optimierung, im Teilrevier Peenestrom/Achterwasser/Kleines Haff weitgehend um eine Neuerschließung für dieses touristische Segment. Während ein Großteil der dargestellten Standorte bereits genutzt werden könnte, besteht insbesondere bei den noch nicht entsprechend ausgestatteten Übernachtungsplätzen eine gewisse Dringlichkeit (Maßnahmen 1. Priorität). Solange diese Lücken nicht geschlossen sind, ist eine Nutzung des gesamten Netzes im Einklang mit den Belangen des Naturschutzes kaum möglich. Die Schaffung entsprechender Angebote trägt somit auch dazu bei, dass Paddler nicht zum „wildem Campieren“ gezwungen sind, welches meist unkontrolliert an beliebigen, evtl. ökologisch sensiblen Standorten erfolgt. Zur Vermeidung von Schäden und Störungen besteht an den erschlossenen Plätzen zudem die Möglichkeit, über die Sensibilität der Natur zu informieren und entsprechende Verhaltensregeln publik zu machen.

Die mit 1. Priorität zu entwickelnden Standorte (z. B. Dewichow) sollten im Regelfall mit einem Sanitärgebäude ausgestattet werden. Zusammen mit der Möglichkeit des Zeltens stellt dies eine für die Zielgruppe angemessene Übernachtungsinfrastruktur dar. Alternativ oder ergänzend kommen feste Übernachtungsmöglichkeiten im Ort bzw. die Mitbenutzung von Sanitäreinrichtungen z. B. in einer Gaststätte in Frage. Wo

dies bereits möglich ist, wie z. B. in Warthe ist die Entwicklung des Kleinhafens weniger dringlich (2. Priorität), sollte jedoch ebenfalls mittelfristig vorgesehen werden. Ebenfalls von 2. Priorität ist die ergänzende Ausstattung von Pausenplätzen z. B. mit einem Kanusteg (z. B. am Beobachtungsturm Grüttow an der Peene) oder einem Picknicktisch. In einigen Fällen, wie z. B. in Grüssow, ist zu klären, ob vorhandene Stege durch Kanuten mitbenutzt werden dürfen.

Mit 1. Priorität sollte die einzige Neuentwicklung eines Standortes für den Kanutourismus betrieben werden und zwar im Verlauf des verhältnismäßig langen Streckenabschnittes zwischen Anklam und Kamp. Hier sollte auf Vorschlag der Naturparkverwaltung Usedom ein Pausenplatz eingerichtet werden, um eine Alternative für wildes Anlanden in dem sensiblen Naturraum anbieten zu können. Als möglichen Standort für einen solchen Pausenplatz kommen in Frage:

- das nördliche Peeneufer südlich von Johannishof.
- Das südliche Peeneufer am Schöpfwerk „Gneveziner Wiesen“.

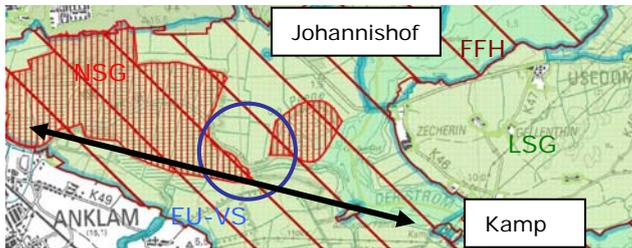
Der Standort „Johannishof“ befindet sich nahezu mittig zwischen den Übernachtungsplätzen und liegt außerhalb eines Naturschutzgebietes. Nach dem Gutachtlichen Landschaftsrahmenplan Vorpommern findet sich hier eine Fläche, die im Vergleich zu den umliegenden Bereichen ein geringeres Konfliktpotenzial aufweist. Allerdings grenzt landeinwärts eine in Bezug auf den Rastvogelschutz sehr hochwertige Fläche an. Es handelt sich um ganzjährig von Rastvögeln genutzte Wiesen, die weit einsehbar sind, d. h., dass hier erscheinende Personen eine hohe Scheuchwirkung besitzen.

Daher sollte die Entwicklung dieses Platzes unter folgenden Prämissen erfolgen:

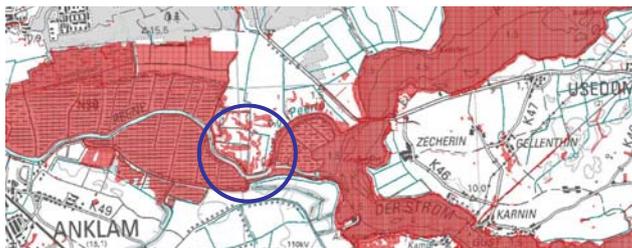
- Der Platz wird im Bereich von größeren Gehölzen angelegt (Sichtschutz, Menschen für Rastvögel verdeckt).
- Dabei sollte versucht werden, natürliche Lücken im Schilfgürtel zu nutzen, die beispielsweise durch überhängende Baumkronen verursacht werden (dadurch möglicherweise nur geringe bis keine Ausprägung des § 20 Biotopes (LNatG M-V) "Röhrichtgürtel", geringe Eingriffsintensität).
- Die Nutzung der ufernahen „Gehölzzone“ wird auch durch das Rastvogelgutachten "Analyse und Bewertung der Lebensraumfunktion der Landschaft für rastende und überwinterte Wat - und Wasservögel 2007" nahe gelegt, welches in diesem Bereich eine weniger sensible Fläche ausweist.
- Der Platz wird als ausschließlich vom Wasser aus erreichbarer Standort angelegt. Auf eine landseitige Zuwegung wird verzichtet. Auch die Pflege und Betreuung muss von der Wasserseite her erfolgen.
- Die Bewegung von Wassertouristen in den angrenzenden Landschaftsraum ist ggf. durch eine Umzäunung zu unterbinden.

Für das erforderliche Genehmigungsverfahren ist davon auszugehen, dass eine FFH-Vorprüfung, evtl. sogar eine FFH-Hauptuntersuchung zu erbringen ist (für FFH-Gebiet und EU-Vogelschutzgebiet) sowie ferner eine Ausnahmegenehmigungen für § 20 Biotope.

5-2 Suchgebiet für einen Pausenplatz zwischen Anklam und Kamp



Schutzgebiete



Geschützte Biotope



Bewertung der Rastflächen

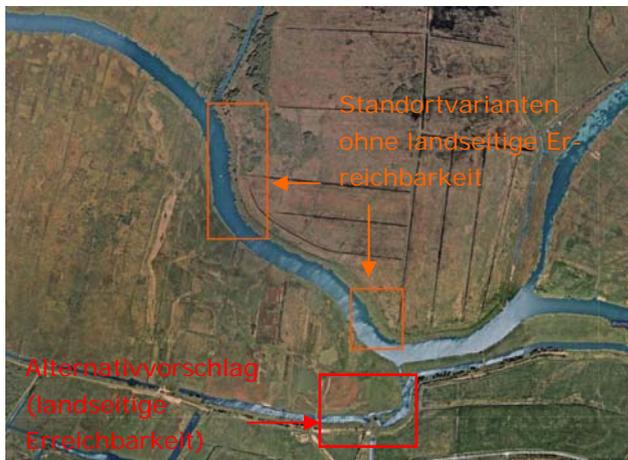


Luftbild (Quelle: GoogleMaps)

Von Seiten der Unteren Naturschutzbehörde wird die Notwendigkeit der Ausweisung eines Pausenplatzes zwischen Anklam und Kamp bestätigt. Der Standort „Johannishof“ jedoch als ungeeignet bewertet. Die fehlende landseitige Erreichbarkeit wird als problematisch aus praktischer (Bedeutung für Sauberhaltung, Kontrolle und Pflege/ Wartung) wie auch naturschutzfachlicher Sicht eingeschätzt.

In Abstimmung mit dem Zweckverband „Peenetal-Landschaft“ wird daher als Alternativstandort ein Standort südlich der „Ferne Wiesen“ am Schöpfwerk „Gneveziner Wiesen“ vorgeschlagen.

5-3 Alternativvorschlag für einen Pausenplatz zwischen Anklam und Kamp (Vorzugsvariante der Unteren Naturschutzbehörde Landkreis OVP)



Luftbild (Quelle: GoogleMaps)

Dieser Standort liegt in einer Entfernung von 7,7 km zum WWR Anklam und 5,5 km zum WWR Kamp.

Für das ebenfalls erforderliche Genehmigungsverfahren gelten obige Aussagen zu Johannishof.

Aus kanutouristischer Sicht werden für derartige Plätze von untergeordneter Funktion (Biwakplatz, Pausenplatz etc.) grundsätzlich Standorte ohne landseitige Erreichbarkeit bevorzugt. Bei solchen Plätzen kann das größte Problem, die Fremdnutzung als (Jugend-)Treffpunkt etc., mit der damit verbundenen Verlärmungen und ggf. auch Zerstörung, am ehesten ausgeschlossen werden. Demgegenüber erscheint der etwas größere organisatorische Aufwand für die Pflege und Betreuung des Pausenplatzes von Wasser aus vertretbar. Auch auf angrenzende Flächen kann bei einer derartigen Konstellation eine geringere Beeinträchtigungsintensität prognostiziert werden.

In der nachfolgenden Tabelle sind alle Maßnahmen standortbezogen aufgeführt. Dabei werden folgende Begrifflichkeiten verwendet:

- Zielhafen bzw. Törnziel – Anlegestelle mit touristischer Attraktion als Tagesausflugsziel für Sportboote und ggf. Fahrgastschiffe
- Gasthafen – Hafen mit Dauer- und Gastliegeplätzen geeignet für Übernachtungsaufenthalte
- Familienhafen, Bootsbau (siehe oben)
- Übernachtungsplatz und Pausenplatz für Kanuten (siehe oben)
- Kanusteg bezeichnet zusammenfassend einen Schwimmsteg oder einen festen Steg, die erforderlich sind, wenn ein flaches Ufer nicht vorhanden ist bzw. eine Slipanlage nicht genutzt werden kann.
- Als Kanubox wird eine abschließbare Unterstellmöglichkeit für Boot und Gepäck am Ufer bezeichnet, um z. B. ein Gasthaus oder eine touristische Sehenswürdigkeit besuchen zu können.
- Kanugestelle dienen zum sicheren ablegen und trocknen der Boote.

5-4 Kanubox aus Drahtgitter und Kanugestell



- In den Infotafeln sollten je nach Lage enthalten sein:
 - Informationen zum Wasserwanderrevier,
 - Informationen zum Standort (touristische Angebote in Ort und/oder Umgebung),
 - Informationen zum Naturschutz, sensiblen Bereichen im Umfeld, Verhaltensregeln, ggf. freiwillige Vereinbarungen (Beispiel: Kanuverein Wolgast).
- Ein Picknicktisch ist eine überdachte Tisch-Bankkombination mit oder ohne Mülleimer.

Im Hinblick auf mögliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch die vorgeschlagenen Maßnahmen ist festzustellen, dass es sich überwiegend um kleinere Bauten handelt, die sich in bestehende Infrastrukturen einordnen und daher von geringer Eingriffsintensität sind. Dies trifft insbesondere auf die Ergänzungen bestehender Anlande-, Pausen- und Übernachtungsstandorte für Kanufahrer mit Infotafeln, Picknicktischen, Kanugestellen und -boxen zu. Hier ist bei der Realisierung der Maßnahme darauf zu achten, dass keine Horstschutzzone durch das Vorhaben berührt werden und die Einordnung nicht direkt an Röhrichzonen (Lebensraum) bzw. im Grenzbereich zu wertvollen Biotopen (insbesondere nach § 20 LNatG M-V geschützten Biotopen) sowie im Nah- und Sichtbereich hochwertiger, ganzjährig genutzter Vogel-Rastgebiete vorgenommen wird. Insbesondere bei größeren Vorhaben sind auch die stattfindende Zunahme der Besucherzahlen und die damit verbundene Gefahr der Störung von EU-Vogelschutzgebieten zu beachten. Solche Störungen sind ggf. durch eine geringere Dimensionierung der Anlagen oder durch raum-zeitliche Einschränkungen der wassertouristischen Nutzung zu vermeiden bzw. zu minimieren.

Grundsätzlich bleibt darauf hinzuweisen, dass bauliche Anlagen¹⁵ abhängig von Art, Umfang und Wirkung einen Eingriff in Natur und Landschaft nach § 14 LNatG M-V darstellen können und in der Regel einer naturschutzfachlichen Genehmigung bedürfen.

¹⁵ LBauO M-V § 2 Begriffe (1) Bauliche Anlagen sind mit dem Erdboden verbundene, aus Bauprodukten hergestellte Anlagen; eine Verbindung mit dem Boden besteht auch dann, wenn die Anlage durch eigene Schwere auf dem Boden ruht oder auf ortsfesten Bahnen begrenzt beweglich ist oder wenn die Anlage nach ihrem Verwendungszweck dazu bestimmt ist, überwiegend ortsfest benutzt zu werden.

Im konkreten Fall befindet darüber die zuständige Genehmigungsbehörde. Bei Lage innerhalb von und direkt angrenzend an Schutzgebiete ist grundsätzlich eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen. Hierfür werden in Abhängigkeit des Vorhabens die Art und der Umfang der zu erbringenden Nachweise über eine Verträglichkeit des Vorhabens von der zuständige Genehmigungsbehörde bestimmt (u. a. FFH-Verträglichkeitsstudie für NATURA 2000-Gebiete).

Entspricht ein Vorhaben bauleitplanerischen Vorgaben (bestehender B-Plan) ist es von dieser Regelung ausgenommen.

Weitere Hinweise aus naturschutzfachlicher Sicht sind standortbezogen in der nachfolgenden Tabelle enthalten.

5-5 Standortbezogene Maßnahmenübersicht sowie Handlungshinweise aus Naturschutzsicht

Teilrevier	Bereich/Standort (Auswahl) Touristische Funktion, touristisches Profil	Handlungsempfehlungen/ Infrastruktur-Maßnahmen <i>kursiv – sonstige Empfehlungen</i>	Naturschutzfachliche Bewertung/ Handlungshinweise
Außenküste	diverse Campingplätze/ Badestrände entlang der Küste von Peenemünde bis Ahlbeck (in Karte nicht darge- stellt) Übernachtungsplätze für sportlich orientierte Kanuten	keine	-
Peenestrom Nord	Spandowerhagen, Gemeinde- hafen Übernachtungsplatz in Ver- bindung mit dem Kanuhof im Ort	Infotafel	<u>Infotafel:</u> Bestehende Befahrensrege- lung (Freiwillige Vereinba- rungen) für NSG integrie- ren
	Peenemünde, Nordhafen Gasthafen	Gestal- tung/Altlastenbeseitigung Infotafel	
	Peenemünde, Haupthafen Zielhafen auch für Kanuten, in geringem Umfang auch Gast- hafen (Vereinshafen), Fluss- kreuzfahrtschiffsanleger	Kanusteg und Kanubox Gestaltung (Ordnung der Verkaufs- und Imbissstände, Werbetafeln etc.) Parkraumkonzept Fußgängerleitsystem (Infota- feln und Wegweisung zu Museen etc. im Hafen und im Ort) Pkw-Leitsystem: gleichbe- rechtigte Ausschilderung des Hafenareals mit den weiteren touristischen Zielen im Ort	bei großräumigen Ände- rungen/Planungen und Abweichungen von bauleit- planerisch geregelten Vor- gaben (bestehender Infra- struktur) Genehmigungs- verfahren mit naturschutz- fachlichen Gutachten erfor- derlich

Teilrevier	Bereich/Standort (Auswahl) Touristische Funktion, touristisches Profil	Handlungsempfehlungen/ Infrastruktur-Maßnahmen <i>kursiv – sonstige Empfehlungen</i>	Naturschutzfachliche Bewertung/ Handlungshinweise
Peenestrom Nord	Freest, Campingplatz Waldcamp Übernachtungsplatz	Infotafel <i>Pflege/Säuberung des Strandes</i>	<u>Infotafel:</u> Bestehende Befahrensregelung (Freiwillige Vereinbarungen) für NSG integrieren Entwicklung eines Wegekonzeptes für Besucher am/zum Strand Erhalt der Sandwege (keine Versiegelung)
	Freest, 3 Häfen Zielhäfen, in geringem Umfang auch Gasthäfen (Werft, Verein) Bootsbauangebote, traditionelle Fischerei	Infotafel Ordnung der Informations- und Werbetafeln	-
	Kröslin Gasthafen, Zielhafen	Infotafel (insb. freiwillige Vereinbarungen Naturschutz)	<u>Infotafel:</u> Bestehende Befahrensregelung (Freiwillige Vereinbarungen) für NSG integrieren
	Hollendorf Pausenplatz	Picknicktisch auf der Rasenfläche am Steg (Ortslage), Infotafel	
	Karlshagen Gasthafen, Zielhafen, Pausenplatz	Infotafel	
Peenestrom Nord	Zecherin Zielhafen, in geringem Umfang Gasthafen, Übernachtungsplatz Traditionsschiffahrt und Bootsbau	Zeltplatz, ggf. feste Unterkünfte für Kanuten, Kanugestelle, Aufenthaltsmöglichkeiten (Tische, Grillplatz etc.) Pkw-Wegweisung zum Hafen beginnend an B 111 (Mahlzow) Infotafel	<u>Zeltplatz/Unterkünfte:</u> Minderung des Konfliktpotenzials durch Einordnung südlich des Hafens/am Hafen oder in Ortsrandlage, südlich Dorfstraße/östlich Wolgaster Weg; nördlich Polder ungeeignet, im nördlichen Bereich hohes Konfliktpotenzial durch angrenzenden Schilfgürtel (ungestört, optimale Ausprägung), genehmigungsbedürftig
	Mahlzow, div. Steganlagen Zielhafen (Restaurant „Zur Schwedenschanze“)	Öffnung der Steganlage unmittelbar am Gasthaus	-
	Wolgast, 4 Häfen Gasthäfen, Zielhäfen, Flusskreuzfahrtschiffsanleger	Infotafel	Infotafeln nutzen für Verhaltensregeln/Aufklärung (z. B. Laichschongebiete)

Teilrevier	Bereich/Standort (Auswahl) Touristische Funktion, touristisches Profil	Handlungsempfehlungen/ Infrastruktur-Maßnahmen <i>kursiv – sonstige Empfehlungen</i>	Naturschutzfachliche Bewertung/ Handlungshinweise
	Wolgast, Kanuvereinsgelände Übernachtungsplatz	keine	-
Peenestrom und Mittleres Achterwasser	Ziemitz Gasthafen, Übernachtungs- platz	Kanugestell Infotafel	Infotafeln nutzen für Verhaltensregeln/Aufklärung (z. B. Achterwasser, NSG 323 - Befahrensregeln, definierte Abstände zu Schilfgürteln, Anlandeverbote). In Lütow auf Schutzstatus hinweisen (EU-VSG, FFH)
	Neeberg Pausenplatz	Picknicktisch auf der Rasenfläche östlich der Stege (Ortslage), Infotafel	
	Krummin Gasthafen, Übernachtungs- platz	Kanugestell Infotafel	
	Lütow, Campingplatz Übernachtungsplatz	Kanugestell Infotafel	
	Netzelkow Gasthafen, Übernachtungs- platz	Gestalterische Aufwertung des Areal Kanugestell Infotafel	
	Zinnowitz Gasthafen, Zielhafen, Übernachtungsplatz Bedeutendster Hafen am Achterwasser für den Nordteil der Insel	Wassertankstelle Sanitärgebäude, Zeltplatz, Infotafel, Picknickareal gestalterische Aufwertung (Abpflanzung Blechhalle) Pkw-Wegweisung zum Hafen ggf. Ausbau Hafenstraße, Anbindung an Rad-/Fußwegenetz z. B. Deichweg Richtung Zempin	bei großräumigen Änderungen/Planungen und Abweichungen von bauleitplanerisch geregelten Vorgaben (bestehender Infrastruktur) Genehmigungsverfahren mit naturschutzfachlichen Gutachten erforderlich (hier insbes. Prüfung der FFH-Verträglichkeit der potenziellen Zunahme des Bootsverkehrs in Bezug auf angrenzendes EU-VSG)
	Zempin, WWR Inselhof (in Planung) Zielhafen, Pausenplatz	u. a. Kanusteg, Infotafel	<u>Planung Hafenanlage:</u> naturschutzfachliche Prüfung im Genehmigungsverfahren <u>Hinweis:</u> Infotafeln nutzen für Verhaltensregeln/Aufklärung (z. B. Achterwasser - Befahrensregeln, definierte Abstände zu Schilfgürteln)

Teilrevier	Bereich/Standort (Auswahl) Touristische Funktion, touristisches Profil	Handlungsempfehlungen/ Infrastruktur-Maßnahmen <i>kursiv – sonstige Empfehlungen</i>	Naturschutzfachliche Bewertung/ Handlungshinweise
Peenestrom und Mittleres Achterwasser	Lüttenort (Zempin/ Koserow), vorgeschlagenes Entwicklungsprojekt als Zielhafen, in geringem Umfang Gasthafen, Übernachtungsplatz	Fahrgastanleger Gastliegeplätze (WWR) Erforderlich ferner: direkte fußläufige Verbindung vom gepl. Hafen zur (gepl.) UBB Haltestelle und zum Strand, Informations- und Leitsystem, Kanuboxen	<u>Fahrgastschiffahrt:</u> naturschutzfachliche Prüfung im Genehmigungsverfahren zu prognostizieren Beeinträchtigungen Flora/Fauna durch Schiffe potenziell zu prognostizieren (Auswirkungen durch Resuspension von Bodensubstrat; Wellenschlag) <u>WWR:</u> geringes Konfliktpotenzial <u>Fußläufige Erschließung:</u> geringes Konfliktpotenzial, da Strandzugänge vorhanden
	Loddin, Kleinhafen an Kiki´s Bootsverleih Pausenplatz	Infotafel	<u>Infotafeln:</u> Naturschutzinformation integrieren (z. B. Achterwasser, Schilfzonen)
	Ückeritz Zielhafen, in geringem Umfang Gasthafen, Pausenplatz	Infotafel Entwicklung zum „Familienhafen“: z. B. Bau einer Wasserrutsche.	Erarbeitung von Befahrensregelungen
	Stagnieß, Campingplatz Übernachtungsplatz	Kanugestelle Infotafel	Nutzung bestehender Strandzugänge zum Anlanden
	Stagnieß, Hafen Gasthafen, Zielhafen	Gestalterische Aufwertung (grünordnerische Maßnahmen) Fahrwassertiefe laut WSA 0,7 m, Vertiefung vorgesehen/bereits baugenehmigt	<u>Gestaltung:</u> geringes Konfliktpotenzial bei Einordnung in bestehende Infrastrukturen und nach bauleitplanerischen Vorgaben Eingriffe wie Baumfällungen und bauplanerische Änderungen etc. genehmigungsbedürftig
	Pudagla, Badestelle Pausenplatz	Infotafel	<u>Infotafeln:</u> Naturschutzinformation integrieren (Verhaltensregeln - Achterwasser, NSG, Laichschongebiete)
	Neppermin, Seesteg Zielhafen, Traditionsschiffahrt, Übernachtungsplatz (Campingplatz)	Infotafel (am Steg oder am Campingplatz) Parkplatz Uferpromenade und Wasserterrasse Neppermin	Erarbeitung von Befahrensregelungen <u>Uferpromenade/ Wasser-</u>

Teilrevier	Bereich/Standort (Auswahl) Touristische Funktion, touristisches Profil	Handlungsempfehlungen/ Infrastruktur-Maßnahmen <i>kursiv – sonstige Empfehlungen</i>	Naturschutzfachliche Bewertung/ Handlungshinweise
Peenestrom und Mittleres Achterwasser	Balm, WWR Zielhafen (Restaurant „Alte Schule“), in geringem Umfang Gasthafen, Pausenplatz	Kanusteg nachrüsten Infotafel Imbisskutter	
	Balm, Badestelle am Langen Berg Pausenplatz	Infotafel	
	Dewichow, Hafenbecken mit Badestelle, Picknickareal Übernachtungsplatz	Entwicklungsprojekt Kanu-Wasserwanderrastplatz: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanitärgebäude ▪ Infotafel 	<u>Sanitärgebäude:</u> geringes Konfliktpotenzial bei Einordnung in bestehende Infrastrukturen und bei bauleitplanerischer Verordnung, grundsätzlich genehmigungspflichtig <u>Infotafel:</u> Naturschutzinformation (Verhaltensregeln - Achterwasser, NSG, Laichschongebiete) Erarbeitung von Befahrensregelungen Bei großräumigen Änderungen/Planungen und Abweichungen von bauleitplanerisch geregelten Vorgaben (bestehender Infrastruktur) Genehmigungsverfahren mit naturschutzfachlichen Gutachten (hier insbes. Prüfung der FFH-Verträglichkeit der potenziellen Zunahme des Besucheraufkommens in Bezug auf angrenzende EU-VSG)
	Grüssow, privater Bootsplatz Pausenplatz	Picknicktisch Infotafel	
	Warthe, Fischerhafen Übernachtungsplatz, Zielhafen (Gaststätte „Zum alten Kahn“)	Infotafel bei Nutzung in Kooperation mit Gaststätte, Kanuboxen ansonsten Sanitärgebäude und Zeltplatz	<u>Infotafeln:</u> Naturschutzinformation integrieren (Verhaltensregeln - Achterwasser, NSG, Laichschongebiete)
	Wehrland-Bauer, Wassersportcamp Pausenplatz	Picknicktisch Infotafel	Naturschutzinformation integrieren (Verhaltensregeln - Achterwasser, NSG, Laichschongebiete)
	Lassan, Hafen und Werft Gasthafen, Zielhafen, Bootsbauangebote, traditionelle Fischerei	Infotafel (insb. mit Naturschutzinformation) Fahrwassertiefe laut WSA 1,8 m	Erarbeitung von Befahrensregelungen

Teilrevier	Bereich/Standort (Auswahl) Touristische Funktion, touristisches Profil	Handlungsempfehlungen/ Infrastruktur-Maßnahmen <i>kursiv – sonstige Empfehlungen</i>	Naturschutzfachliche Bewertung/ Handlungshinweise
Peenestrom und Mittleres Achterwasser	Lassan, Campingplatz Übernachtungsplatz	Kanugestell Infotafel	
	Quilitz, Badestelle Pausenplatz	Picknicktisch Infotafel	
	Rankwitz, Hafen Zielhafen, Gasthafen, Über- nachtungsplatz	Gestaltung der Rasenfläche westlich der Ferienhäuser als Zeltplatz durch grünordneri- sche Maßnah- men/Abschirmung. Kanugestell Infotafel	<u>Zeltplatzes/Biwakplatz:</u> Minderung des Konflikt- potenzials durch Einord- nung westlich der Ferien- häuser an der Hafenmole, Abschirmung mit Vegetati- on mindert Auswirkungen auf angrenzenden Schilf- gürtel; genehmigungsbe- dürftig
	Stadt Usedom, Badestelle am Petersberg Pausenplatz	Picknicktisch Infotafel	<u>Infotafeln:</u> Naturschutzinformation integrieren (Verhaltensre- geln - Achterwasser, NSG, Laichschongebiete) Erarbeitung von Befahrens- regelungen
Peenestrom Süd und Kleines Haff	Zecheriner Brücke, Steg Zielhafen (Gaststätte „Peene Idyll“), Pausenplatz	Kanusteg Infotafel	
	Kamp, Hafen Gasthafen, Übernachts- platz	Verbesserung der landseiti- gen Erschließung. Pkw- Wegweisung zum Hafen beginnend an der B 109 bei Woserow Kanugestelle, Infotafel Sanierung (ggf. Verlegung) Sanitärgebäude Schaffung der Voraussetzungen zur Etablierung einer Segel-/Motorbootschule	<u>Sanitärgebäude, Kanuge- stelle, Infotafel:</u> geringes Konfliktpotenzial bei Einordnung in beste- hende Infrastrukturen <u>landseitige Erschließung:</u> hohes Konfliktpotenzial bezüglich umliegender Vernässungsflächen (s. a. GLRP VP)
	Karnin, Hafen (WWR) Gasthafen, Zielhafen (Hub- brücke), Flusskreuzfahrt- schiffsanleger, Pausenplatz	Gestalterische Einbindung des Imbissangebots Etablierung einer Gastrono- mie und einer Fahrgastschiff- fahrtslinie Anleger für Flusskreuzfahrt- schiffe an der Mole des WWR	<u>Anleger:</u> geringes Konfliktpotenzial bei Einordnung in beste- hende Infrastrukturen
	Karnin, „Haffschänke“ Zielhafen (Gastronomie und Leuchtturm), Pausenplatz	keine	-

Teilrevier	Bereich/Standort (Auswahl) Touristische Funktion, touristisches Profil	Handlungsempfehlungen/ Infrastruktur-Maßnahmen <i>kursiv – sonstige Empfehlungen</i>	Naturschutzfachliche Bewertung/ Handlungshinweise
Peenestrom Süd und Kleines Haff	West- und Ostklüne, Stege Pausenplatz	Kanusteg Picknicktisch (zugleich nutzbar von Fahrradtouristen)	-
	Usedom, Stadthafen Gasthafen, Zielhafen, Übernachtungsplatz, „Familienhafen“	Gestalterische Aufwertung des Gesamtareals Profilierung als „Familienhafen“ z. B. durch Errichtung/Aufwertung Sommergartenwirtschaft und Bau eines Abenteuerspielplatzes. Übernachtungsangebot für Kanuten (Zeltplatz oder feste Unterkünfte, ggf. Angebote im Ort, dann Kanuboxen am Hafen erforderlich) Infotafel	<u>Aufwertung, Kanuboxen, Infotafel:</u> geringes Konfliktpotenzial bei Einordnung in bestehende Infrastrukturen <u>Zeltplatz/feste Unterkünfte:</u> geringes Konfliktpotenzial bei Einordnung in bestehende Infrastrukturen (vorw. südliches Hafengebiet (Vorbelastung)); genehmigungsbedürftig
	Stolpe, Hafen	Picknicktisch (alternativ oder ergänzend Entwicklung der Badestelle am Borken)	-
	Gummlin, Hafen Biwakplatz	Entwicklungsprojekt Kanu-Wasserwanderrastplatz: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanitärgebäude ▪ Infotafel ▪ Erneuerung Picknicktisch 	<u>Sanitärgebäude:</u> geringes Konfliktpotenzial bei Einordnung in bestehende Infrastrukturen (Hafenanlage), grundsätzlich genehmigungspflichtig
	Dargen, Hafen Pausenplatz	keine	-
	Vitalwelt, Steganlage (geplant) Pausenplatz, evtl. Zielhafen	Kanusteg	<u>Hafenanlage (geplant):</u> naturschutzfachliche Prüfung im Genehmigungsverfahren erforderlich
	Kamminke, Hafen (Erweiterung geplant) Gasthafen, Zielhafen, Übernachtungsplatz, traditionelle Fischerei, Autofähre nach Ueckermünde	Schaffung der Voraussetzungen zur Etablierung einer Segel-/Motorbootschule Verbesserung der landseitigen Erschließung Infotafel Sanitärgebäude Zeltareal Kanugestelle	<u>WWR-Infrastruktur:</u> geringes Konfliktpotenzial bei Einordnung in genehmigte Hafenanlage
Peene	Gützkow, Kanuvereinsgelände Übernachtungsplatz	Infotafel	Naturschutzinformation integrieren

Teilrevier	Bereich/Standort (Auswahl) Touristische Funktion, touristisches Profil	Handlungsempfehlungen/ Infrastruktur-Maßnahmen <i>kursiv – sonstige Empfehlungen</i>	Naturschutzfachliche Bewertung/ Handlungshinweise
Peene	Gützkow, ehem. Fähranleger	Erarbeitung einer touristischen Konzeption/Machbarkeitsstudie	-
	Kagenow, Badestelle Pausenplatz	Infotafel	<u>Infotafeln:</u> Naturschutzinformation integrieren
	Pentin, ehem. Bollwerk Pausenplatz	Infotafel	
	Lüssow, ehem. Bollwerk Pausenplatz	Klärung der Nutzbarkeit (Infotafel, Kanusteg)	-
	Liepen, Steganlage Solarbootstation, Zielhafen (Gaststätte im Gutshaus)	Steganlage für Solarboote Infotafel	<u>Steganlage Solarboote:</u> Minderung des Konfliktpotenzials (Rastvögel, ganzjährig) bei Einordnung in bestehende Infrastrukturen bzw. in Nähe zu baulichen und vegetativen Strukturen (Sichtschutz). Hohes Konfliktpotenzial durch Zunahme der Störpotenziale im Talmoor (Vögel, Biber, Fischotter). Genehmigungsverfahren mit naturschutzfachlichen Gutachten erforderlich (hier insbes. Prüfung der FFH-Verträglichkeit der potenziellen Zunahme des Besucher- und Bootaufkommens in Bezug auf NATURA 2000-Gebiete).
	Grüttow, Beobachtungsturm Pausenplatz	Kanusteg	Minderung des Konfliktpotenzials bei Einordnung im Bereich des bestehenden Gewässerzuganges
	Stolpe, WWR Zielhafen (Gastronomie, Ruine), in geringem Umfang Gasthafen, Übernachtungsplatz, „Familienhafen“	Infotafel Entwicklung zum „Familienhafen“: z. B. Einrichtung eines Streichelzoos Etablierung fester Unterkünfte im mittleren Preissegment für Kanuten im Ort	<u>Infotafeln:</u> Naturschutzinformation integrieren

Teilrevier	Bereich/Standort (Auswahl) Touristische Funktion, touristisches Profil	Handlungsempfehlungen/ Infrastruktur-Maßnahmen <i>kursiv – sonstige Empfehlungen</i>	Naturschutzfachliche Bewertung/ Handlungshinweise
Peene	Menzlin, restauriertes Bollwerk Zielhafen (Altes Lager), Pausenplatz	Fahrgastanleger (Planung der Gemeinde Ziethen liegt vor), Etablierung einer Fahrgastlinie zur/von der Insel Usedom Infotafel	<u>Fahrgastanleger:</u> naturschutzfachliche Prüfung im Genehmigungsverfahren. Gemäß vorliegender Planung Eingriff mit geringem Konfliktpotenzial (bestehende Vorbelastung der Peene durch Fahrgastschiffsverkehr, Lage am Stichkanal); keine Vertiefung, Ausbau Zuwegung etc., da angrenzend hochwertige Flächen u. a. FND mit wertvoller Trockenrasenvegetation
	Anklam, fünf Häfen Gasthäfen, Zielhäfen	Infotafel	<u>Infotafeln:</u> Naturschutzinformation integrieren
	Anklam, Kanustation und Bootswerft Übernachtungsplatz, Bootsbau	Infotafel	
	Johannishof / Alternativstandort Gnevenzin (vorgeschlagener Standort für einen Pausenplatz)	Kanusteg Infotafel Picknicktisch	siehe Text

Die dargestellten empfohlenen Einzelmaßnahmen lassen sich zu den nachfolgend genannten Schlüsselprojekten zusammenfassen.¹⁶

5-6 Schlüsselprojekte und erforderliche Planungsschritte mit zeitlicher Priorisierung

Projekttitle	Inhalte/ Ziele	Zeitliche Priorität
Befahrensregelungen/ Verhaltensempfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung von bzw. Erweiterung bestehender Befahrensregelungen/ freiwilliger Vereinbarungen für Teilreviere ▪ Abstimmung mit Verbänden, Behörden ▪ Kartografische Aufarbeitung und Einbindung in Informationsbroschüren/ „Flyer“ und Informationstafeln (Standort- und Gestaltungs- 	kurz- bis mittelfristig

¹⁶ Die Schlüsselprojekte sind zusätzlich zur Vorlage im Tourismusausschluss des Landkreises OVP und für weitere Diskussionen in einem separaten Dokument aufbereitet.

Projekttitle	Inhalte/ Ziele	Zeitliche Priorität
	konzept (standardisiert, revierbezogen))	
Beschilderung Wasser- routen (Information) einschl. wasserseitiger Kennzeichnung von Schutzgebieten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Standort- und Gestaltungskonzept (standardisiert, revierbezogen) – Informationstafeln 	kurz- bis mittelfris- tig
Landseitiges touristi- sches Leitsystem für Radverkehr etc.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung und Abstimmung eines einheitlichen Gestaltungskonzept (standardisiert, regionales Netz revierbezogen) ▪ Umsetzungsplanung 	mittelfristig
Pausen- und Übernachts- plätze Kanutourismus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ standardisiertes, revierbezogenes Gestaltungskonzept für Baulichkeiten, Ausstattung, Möblierung, Informationstafeln/ -broschüren ▪ Projektentwicklung, freiraumplanerische Entwürfe 	mittelfristig
Hafenentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung von Entwicklungskonzepten unter Beachtung von Mindeststandards und standortspezifischer Profilierung ▪ Projektentwicklung, freiraumplanerische Entwürfe 	mittel- bis langfris- tig
Konzept „Wasserterrassen“	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung von Standards und Anforderungen u. a. im Hinblick auf Naturschutzbelange zur Erschließung weiterer Standorte ▪ Projektentwicklung, Machbarkeitsstudien 	mittel- bis langfris- tig
Ausschilderungskonzept für die maritim- touristischen Standorte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung und Abstimmung der Beschilderung (amtlich, nicht-amtlich) ▪ Abstimmung mit Verkehrsbehörden, Kommunen etc. ▪ Umsetzungsplanung 	kurz- bis mittelfris- tig
Marinastandort Außen- küste	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Raumordnerische Bewertung der in Planung befindlichen Marinastandorte an der Außenküste 	kurzfristig
Entwicklungsinitiative „Achterwasser-Schiff“	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung von Standards und Anforderungen an ein flachgängiges Schiff ▪ Studie zur technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit 	mittel- bis langfris- tig
Angebotsentwicklung „Naturerlebnis vom Kutter“	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausflugsfahrten zur Naturbeobachtung, Konzeptentwicklung, Abstimmung mit möglichen Akteuren (Reedereien, Naturparkverw. etc.) ▪ Entwicklung und Abstimmung Fahrrouten und -zeiten ▪ Studie zur wirtschaftlichen Machbarkeit 	kurz- bis langfristig

5.2 Produktentwicklung und Marketing

Das Potenzial des maritimen Tourismus im untersuchten Revier ist derzeit nicht voll ausgeschöpft. Durch eine Stärkung dieses touristischen Elements wird eine Diversifizierung des Angebots erreicht und ein Beitrag dazu geleistet, regionalökonomische Effekte auch abseits der Küstenlinie Usedom zu erzielen. Um dies zu erreichen, sollten eine Vernetzung der einzelnen Dienstleistungsangebote und die Ansprache der relevanten Zielgruppen im Vordergrund stehen. Die räumliche Segmentierung (Usedom, Peenetal, Stettiner Haff) sollte demgegenüber nicht im Vordergrund stehen und perspektivisch zumindest für den maritim-touristischen Bereich überwunden werden. Bereits heute sollte im Zusammenhang mit maritim-touristischen Aktivitäten das Peenetal gemeinsam mit der Insel Usedom beworben werden. Und auch das Stettiner Haff wird von einem an maritim-touristischen Aktivitäten interessierten Gast als ein Revier zum Segeln oder Surfen wahrgenommen. Die administrativen Grenzen, welche sich zum Teil in der Vermarktung noch widerspiegeln sollten zugunsten der Sichtweise des Gastes in den Hintergrund treten. Mit einer größeren und zugleich mit den polnischen Angeboten vernetzten maritim-touristischen Destination steigen die Chancen, Angebote zu kreieren, die überregional wahrgenommen werden und auch bei den Usedom Urlaubern auf ein stärkeres Interesse stoßen.

Ausgangssituation

Das maritime Element ist derzeit insbesondere im Marketing der Insel Usedom unterrepräsentiert. Auf der Homepage der Usedom Tourismus GmbH www.usedom.de taucht auf der Startseite der Begriff „maritim“ nicht auf. Wie im Tourismuskonzept Usedom 2015 festgelegt, konzentriert sich das Marketing auf den Bereich „Wellness“. Hinweise zu den Häfen der Insel, Wassersportangeboten oder Fahrgastschiffahrt sind für den Kunden im Startmenü nicht zu finden.

Das Thema „Usedom maritim“ ist unter der Rubrik „Meer“ angesiedelt. In diesem Bereich finden sich eine Auflistung der Häfen der Insel und eine Karte zum Seegebiet. Die Hafensliste ist jedoch unvollständig, zudem fehlen Differenzierungen für verschiedene Nutzergruppen, wie Kanuten oder Segler. Die Seekarte bietet theoretisch die Möglichkeit, einzelne Orte anzuklicken, um Informationen zu erhalten. Tatsächlich sind jedoch keine Informationen hinterlegt. Zudem lässt sich die Karte nicht vergrößern und bietet somit nur einen groben Überblick über die Region.

Für das Segment der Fahrgastschiffahrt ist auf der Homepage in exponierter Lage nur ein Unternehmen gelistet, die weiteren Anbieter sind für den Kunden nur über die Suchfunktion zu ermitteln.

Der Bereich Kanuwandern bzw. -sport ist in den Hauptrubriken „Meer“, „Natur“ und „Erleben“ nicht zu finden. In einer untergeordneten Rubrik sind lediglich Kanuverleiher und Tourenanbieter aufgeführt. Es fehlt an weitergehenden Informationen, wie Strömungsverhältnisse auf den Gewässern, Naturschutzbestimmungen und Wasserwanderkarten.

Auch weitere Elemente des maritimen Tourismus werden nicht speziell vermarktet. So hat Usedom mit der Freester Heimatstube, dem Maritim Museum Peenemünde oder

der Tauchgondel in Zinnowitz Angebote, die zum Teil bereits Anziehungspunkte sind, in jedem Fall aber noch besser vermarktet werden können.

Im Angebotsbereich mangelt es an einer Vernetzung zwischen den einzelnen Anbietern und Dienstleistungen. So bieten viele Campingplätze Fahrrad- und/oder Kanuverleih an, sind jedoch nicht im Unterkunftsverzeichnis der Homepage aufgeführt.

Derzeit existieren diverse Internetseiten zur Insel Usedom, überwiegend gewerbliche und private Informationsseiten. Bei Recherchen z. B. nach Kanuanbietern oder Flusskreuzfahrten mit den gängigen Suchmaschinen (google, yahoo) wird der Kunde nicht auf die offizielle Homepage Usedom geführt, sondern auf anderweitige Informationsseiten (z. B. www.insel-usedom.de).

Das Angebot von Pauschal- und Baukastenangeboten ist noch sehr unterentwickelt. Komplettpakete beschränken sich auf Flugreisen. Es existieren keine Buchungsmasken, mit denen verschiedene Angebote kombiniert werden können, die angebotenen Pauschalurlaube richten sich ausschließlich an eine zahlungskräftige Klientel und beschränken sich räumlich auf die bereits renommierten Orte (Heringsdorf, Ahlbeck etc.). Angebote für Familien, Singles, junge Menschen, Rentner, Normalverdiener und räumlich für das Achterland fehlen im Sortiment.

Während die renommierten Küstenorte bereits eine gute touristische Infrastruktur besitzen, mangelt es im Achterland an einer Vernetzung der Angebote. Zudem sind manche Gebiete touristisch noch weitgehend unerschlossen bzw. im Marketing nicht präsent (z. B. der Krienker See und Dewichow).

Zwei Punkte sind in diesem Zusammenhang besonders wichtig:

- Der Weg zu den Informationen muss für den Kunden so kurz wie möglich sein.
- Wasserseitige und landseitige Angebote müssen vernetzt werden und die Teilreviere um Usedom sowie das Peenetal sollten als eine Ferienregion erkennbar sein.

Internetpräsenz

Wichtigstes Werkzeug zur besseren Vermarktung einer Urlaubsregion ist heute das Internet. Es ist für die meisten Menschen der erste Informationskanal und wird in den nächsten Jahren weiter an Bedeutung gewinnen bzw. sich ausdehnen auf neue Technologien (z. B. Applications für das Handy). **Allgemeine grundlegende Maßnahmen** zum Auftritt über das Internet sind:

1. Verlinkung von verwandten Themen und Seiten von der Homepage www.usedom.de. Dies beinhaltet nicht nur alle Anbieter für Kanutouren und -verleih, Segelsport-, Törn- und Kreuzfahrtanbieter sowie sonstigen Wassersport, auch Anbieter von Pauschalreisen, Kurzurlauben, Ferienwohnungen, Campingplätzen, Museen und sonstigen Freizeiteinrichtungen sollten von der Homepage aus verlinkt werden.
2. Herstellen von räumlichen Bezügen. Ausgehend davon, dass der Besucher der Homepage das Revier (noch) nicht kennt, ist es wichtig, die touristisch relevante Infrastruktur räumlich nachvollziehbar zu machen. Dies kann durch eine interaktive Karte auf der Homepage erfolgen und sollte auch durch eine Einbettung bei googlemaps geschehen. Hier sollten alle Häfen, Anleger, WWR, Freizeiteinrichtungen und Unterkünfte aufgeführt sein.

3. Listung nach Suchanfragen bei den gängigen Suchmaschinen. Die Internetseite www.usedom.de ist zwar bei einer Suche nach der Insel der erste Treffer in den Suchmaschinen, für spezifische Anfragen jedoch (z. B. Usedom + Segeln, Usedom + Kanu) taucht die Seite nicht auf. Die für den maritimen Auftritt wichtigen Schlagwörter sollten in den Suchmaschinen gelistet werden.
4. Einbinden von anderen Homepages der Insel und des Peenetales (www.insel-usedom.de, www.meer-usedom.de etc.). Für den Nutzer ist zurzeit nicht erkennlich, welche Seite die offizielle Homepage der Insel ist. Die vielen Anbieter sollten in das Konzept eingebunden werden. Die Internetseite www.usedom.de kann von den Informationen profitieren und die Seiten können von der Homepage aus verlinkt werden. Auf den überregionalen Seiten wie www.vorpommern.de und www.ostsee.de sollten gezielt Anzeigen gesetzt und das Revier vermarktet werden.

5-6 Internetseiten zum touristischen Angebot Usedom's (Auswahl)

Homepage	Betreiber
www.usedom.de	Tourismus GmbH
www.meer-usedom.de	Tourismusverein Insel Usedom Nord e.V.
www.insel-usedom.de	privat, Matthias Gründling
www.ostsee.de/insel-usedom	Ostsee.de Info GmbH
www.usedom.com	Schmidt&Wassmann GbR
www.urlaubs-insel-usedom.de	Steinbock Ferienwohnungen GbR
www.urlaub-auf-usedom.de	Wellness Hotel Vineta
www.vorpommern.de/	Regionaler Fremdenverkehrsverband Vorpommern e.V.

5. Nutzen verschiedener Marketingkanäle. Hierzu zählen Videos auf youtube, Bilder auf flickr, möglicherweise eine Seite auf MySpace. Zudem sollten Applications entwickelt werden, um auch auf dem Markt der mobilen Geräte vertreten zu sein. Themen hierfür können sein: UBB Fahrplan, Wetterinfodienst, Anleger- und Anbieterlisten, Terminkalender für besondere Events oder auch Bilder der Insel.

Auf dem Slogan „**Meer.Natur.Erleben.**“ aufbauend könnten für die einzelnen Schwerpunkte ähnlich angelegte Slogans entwickelt werden, die dem Corporate Design entsprechen und im Titel eine bestimmte Zielgruppe erreichen, z. B. „**Segeln. Paddeln.Kiten.**“ für Aktive, „**Küste.Wald.Moor.**“ für Naturliebhaber oder „**Strand.Spielwiese.Zoo.**“ für Familien. Mit dieser plakativen Darstellung werden die Zielgruppen direkter erreicht. Zu den einzelnen Themen könnten Informationsbroschüren erstellt werden, die auf die Bedürfnisse der Zielgruppen zugeschnitten sind.

Sinnvoll wäre auch eine Verlinkung der einzelnen Urlaubsregionen mit Hinweisen zu lokalen Sehenswürdigkeiten, wie dies beispielsweise auf der Homepage der Destination Cuxland geschieht¹⁷. Zudem sollte eine **digitale Freizeitkarte** in die Homepage integriert werden, wie sie zum Beispiel die Mecklenburgische Seenplatte¹⁸ online anbietet.

¹⁷ www.cuxland.de

¹⁸ <http://mv-seenplatte.i-ventions.de/>

Auf dieser Seite sind Freizeittrouten aufgeführt, ferner Sehenswürdigkeiten, Freizeiteinrichtungen etc. Zudem sollten die Prospekte der Tourismus GmbH sowie detaillierte Pläne der Orte oder Regionen online gestellt werden.

5-7 Homepage mecklenburgische Seenplatte mit interaktiver Karte



Um die **maritime Komponente** im touristischen Angebot der Region stärker zu betonen, ist eine exponierte Position im Marketing wichtig. So sollte der Begriff „maritim“ entweder bereits auf der Startseite der Homepage erscheinen oder, wie aktuell, in der Rubrik „Meer“, dort jedoch an erster oder zweiter Stelle. Die Kategorie „**Usedom maritim**“ sollte alle Informationen umfassen, die in diesem Zusammenhang relevant sind.

- die Lage der Häfen, WWR, Steganlagen (Einbettung in Landkarte, Distanzen, Differenzierung nach Nutzergruppen),
- die Art und Ausstattung der vorhandenen Anlagen (WWR, Marina, Vereinshafen, kommerzieller Sportboothafen etc.),
- die Infrastruktur um die Anleger: Supermarkt, Spielplatz, Campingplatz,
- Vernetzung mit landseitigen Angeboten: Wanderwege, Radwege, Campingplätze, Gastronomie, Freizeiteinrichtungen,
- rechtliche Fragen (wie z. B. die Führerscheinpflcht) und die Eignung der Gewässer für unterschiedliche Nutzungen,

- aktuelle Wetterinformationen sowie Informationen zu Strömungsverhältnissen, Verkehr, Naturschutzbestimmungen,
- eine optimierte Karte des Seegebietes, aktivierte Verlinkungen, Zoom-Modus.
- Liste und Karte der Anbieter von Touren, Kursen, Verleih.

Optimierung bereits bestehender Vermarktungslinien

Um den maritimen Element mehr Authentizität zu verleihen, sollten die **originären Themen** mehr in den Vordergrund gerückt werden. So ist z. B. für Usedom im Tourismuskonzept 2015 festgelegt, die Insel als Herings-Region zu positionieren. Dies müsste sich auch in einer Produktentwicklung und im Marketing niederschlagen. Die Heringswoche sollte exponierter beworben werden. Es gilt, über andere Aktivitäten eine Vernetzung herzustellen, z. B. im Bereich der Erlebnisgastronomie. So könnten die Restaurantschiffe der Insel gruppiert vermarktet werden und mit speziellen Koch-events locken (Kochen wie vor 100 Jahren auf See, abendliches Fischgrillen etc.). Auch bereits vorhandene kleinere Events in den Häfen sollten stärker beworben werden, neue Events könnten insbesondere im Zusammenhang mit der empfohlenen infrastrukturellen Aufwertung der Häfen entwickelt werden.

Generell sollten der Vertrieb und die **Vermarktung der heimischen Fischarten** (z. B. Dorsch, Flunder, Lachs) forciert werden. So könnten Fischer den Verkauf von frischem Fisch direkt vom Kutter anbieten (Bsp. Freest). Hierzu wäre es jedoch auch nötig, das alte Handwerk zu stärken und den Nachwuchs zu fördern. Für die Region wäre dies ein Gewinn in Sachen kultureller Identität und somit auch für die Touristen. Im Zuge dieser Stärkung sollte auch der Bereich der **Traditionsschifffahrt** ausgebaut werden. Ein ganz wichtiges Instrument zur Verknüpfung der Teilreviere stellt die **Fahrgastschifffahrt** dar. Es ist geradezu unverständlich, dass es derzeit keine Fahrten z. B. zwischen Zinnowitz/Stagnieß und Anklam gibt. Eine Tagesfahrt in den „Amazonas des Nordens“ sollte bei entsprechender Vermarktung bei den Urlaubsgästen in den Bädern auf reges Interesse stoßen. Hinzu kommt, dass mit der Hubbrücke Karnin noch ein weiteres touristisches Highlight der Region angesteuert werden könnte. Ein zusätzliches Highlight wäre bei Schaffung der erforderlichen Infrastruktur das Alte Lager in Menzlin.

Insbesondere für Segmente mit weniger finanzkräftigen Akteuren, wie beispielsweise für den Kanutourismus, bietet sich eine Zusammenarbeit mit themennahen **Sponsoren** an, z. B. Ekü Sport (Anbieter für Kanuausrüstung).

Auch **Testimonials** (prominente Werbeträger) können dem Image dienen. Dazu muss jedoch eine Verbindung zwischen dem Prominenten und dem Thema der Destination erkennbar sein. Als Usedom-Botschafterin arbeitet bereits die Schwimmerin Britta Steffen. Diese Kooperation sollte weiter gestärkt und auch ins Bewusstsein gerückt werden.

Zur Stärkung der maritimen Komponente ist es ferner wichtig, die **Kooperation mit der Destination Stettiner Haff** sowie generell mit Polen zu intensivieren. So würde beispielsweise eine Integration herausragender Attraktionen wie beispielsweise der Regatta Haff Sail in Ueckermünde in das Usedom-Marketing dazu beitragen, dass die Region insgesamt an Bekanntheit und Zuspruch gewinnt.

Produktentwicklung

Bei der Produktentwicklung sollten die Zielgruppen im Vordergrund stehen. So existieren derzeit keine zentral vermarkteten Komplettpakete für Familien, obwohl diese Zielgruppe für den Usedom-Tourismus eine hohe Bedeutung hat. Auch für Individualtouristen sollte das Angebot erweitert werden. Mögliche Angebote mit maritim-touristischer Komponente könnten sein:

- Für Familien, Aktive, Best Ager, Naturtouristen:
 - Usedom Natur: Anreise mit Bus oder Bahn, Abholservice, Übernachten auf dem Naturcampingplatz Lütow, geführte naturkundliche Touren auf dem Krumminer Wiek (Zusammenarbeit mit z. B. dem NABU).
 - Piratenferien: Übernachtung auf dem Campingplatz Am Sandfeld, Koserow, Geocaching-Ausflug „Störtebekers Schatz“ mit Rädern bis Kölpinsee, mit Kanu über den See, mit Rädern zurück zum Streckelsberg, „Schatz finden“.
 - Usedom aktiv: Übernachtung auf dem Campingplatz Am See (Neppermin), Kanutour (mit Anbieter Insel-Kanu Usedom) auf Schmollensee bis Pudagla, dort in den Kletterwald und mit dem Fahrrad zurück.
 - „Rail & Sail“: Paket mit Bahnreise und Kanu- oder Bootverleih vor Ort.
 - „Paddel & Pedal“: vernetzte Angebote von muskelbetriebenen Bootsfahrten und Fahrradtouren, wie sie bspw. die Destination Ostfriesland anbietet¹⁹.
- Angebote für Individualtouristen
 - Audioguides: MP3-Files zum Herunterladen zu speziellen Themen, z. B. Tour auf dem Balmer See, Spaziergang auf Wanderwegen durch Naturschutzgebiet, Infos zur Landnutzungsgeschichte (Moornutzung und Weideland) sowie zu Flora und Fauna.
 - Geocaching: moderne Schnitzeljagd mit GPS-Geräten. Erstellen von Verstecken und Routen zu speziellen Themen (z. B. Lebensraum der Otter), Tour mit dem Kanu auf Peenestrom, Anlanden zur Schatzsuche.
- Events, z. B. Waschzuberregatta, Hafenfeste, Kanuwettfahrten.

Aus demografischen Gründen ist es für die Zukunft wichtig, vermehrt Familien für den Sportboottourismus zu gewinnen. Ein Beitrag hierfür könnte darin bestehen, in Kartendarstellungen die oben vorgeschlagenen **familienfreundlichen Häfen** auszuweisen, d. h. Häfen und Anlegestellen, die speziell für Kinder besondere Angebote aufweisen (z. B. Betreuungsangebote, Abenteuerspielplatz, Optisegelkurse, Badebereich mit flachem Ufer). Diese Häfen sollten dann gemeinsam mit anderen Infrastrukturen für Familien wie Schwimmbäder, Wildpark und Kletterwald verzeichnet sein.

Ein weiteres Entwicklungspotenzial liegt im Schulungs- und Tagungstourismus (MICE). Gerade in der Nebensaison kann Usedom mit der Ruhe punkten, die für Tagungen und **Incentives** nötig ist. Für Teambuilding-Maßnahmen (Incentives) können Wassersportaktivitäten genutzt, z. B. in Form von Kanufahrten auf der Peene, und mit anderen Angeboten kombiniert werden, z. B. dem Kletterwald in Pudagla. Das Basisangebot in Form von Gruppenkanutouren ist bei vielen Anbietern bereits vorhanden, es ist so-

¹⁹ <http://www.paddel-und-pedal.de/index.php?id=208>

mit lediglich eine Angebotsanpassung notwendig. Auf der „Weißen Düne“ werden bereits heute Incentives angeboten. Mit einer Stärkung der Traditions- und Schifffahrt könnte das Angebot in diesem Bereich erweitert werden. Auch im Bildungsbereich können die Schiffe eingesetzt werden. Auf dem See-Ewer „Petrine“ aus Stralsund beispielsweise werden regelmäßig Fahrten in Kooperation mit der VHS Bremen angeboten, die als Bildungsurlaub anerkannt sind²⁰.

Als weitere Produkte und Serviceleistungen sollten entwickelt werden:

- Shuttlebusse zum Kanu- und Fahrradtransfer, ggf. in Zusammenarbeit aller im Revier tätigen Anbieter, Verleiher (Kooperationsnetzwerk).
- Routenempfehlungen für Spaziergänge und Radtouren ausgehend von jedem Hafen und Kanuübernachtungsplatz.
- Führungen an Land und auf dem Wasser zu naturkundlichen Themen wie dem Lebensraum der Otter (südlicher Peenestrom) oder Adlerbeobachtungen (Peenemünder Haken). Zur Sicherstellung einer fachkundigen Gästebetreuung sollte hierzu mit dem Naturpark oder Naturschutzorganisationen kooperiert werden.
- Urlaub auf dem Fischerhof unter dem Motto „Bett und Boot“, ferner Qualifizierung und ggf. Ausbau fester Unterkünfte in Hafen- bzw. Gewässernähe insbesondere als Übernachtungsangebot für Kanuwanderer.

5.3 Erwerbsalternativen im Tourismus für die klein- und mittelständische Fischereiwirtschaft

Die Anzahl der Betriebe der kleinen Hochsee- und Küstenfischerei in Mecklenburg-Vorpommern hat sich in den letzten knapp 20 Jahren in etwa halbiert. Mittlerweile ist es zu einer Konsolidierung auf niedrigem Niveau gekommen. Ebenso hat sich ein relativ hoher Anteil von Nebenerwerbsbetrieben auf einem stabilen Level eingestellt.

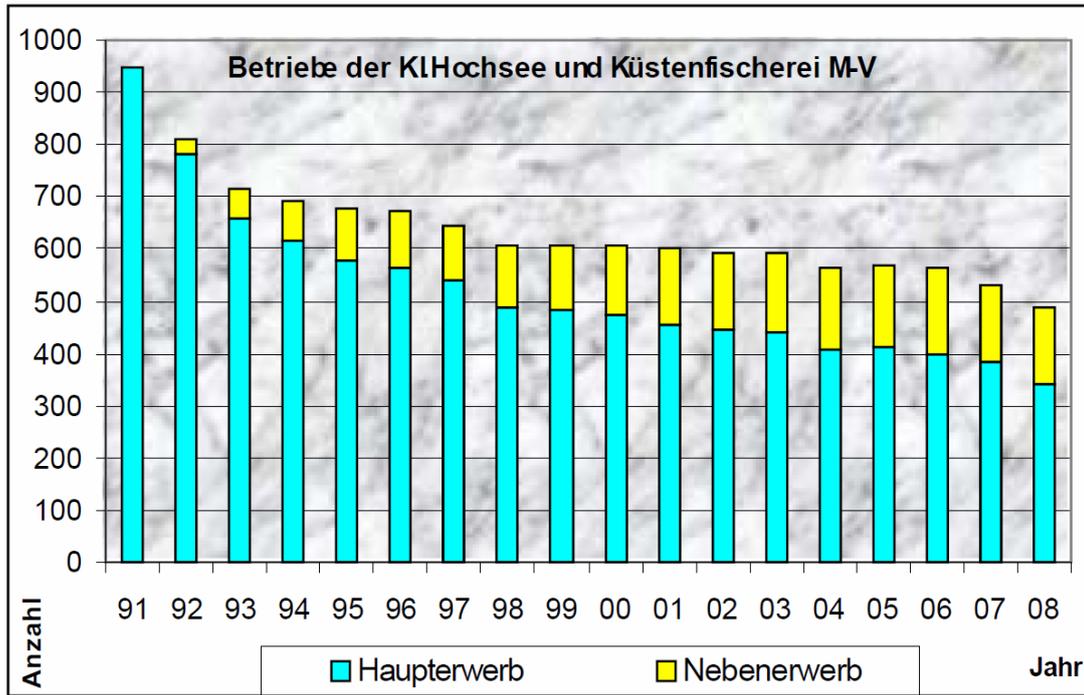
Von vielen Fischern im Untersuchungsgebiet insbesondere mit Standorten an der Außenküste wird ergänzend zum Fischfang eine Direktvermarktung betrieben.

Für die Ausweitung der Direktvermarktung besteht grundsätzlich noch Potenzial. Derzeit wird in den Restaurants der Insel häufig importierter Fisch serviert, der über den Großhandel bezogen wird. Auch die Fänge der ansässigen Fischer werden mehrheitlich über den Großmarkt vertrieben. Hier sollten Marketingkonzepte und Vertriebsstrukturen entwickelt werden, die es für die ansässigen Restaurants attraktiv machen, den Fisch vor Ort zu beziehen.

Als Ergänzung zur Belieferung von Restaurants kann die Ursprünglichkeit der Fischerei in der Region herausgestellt werden. Beispiel hierfür ist der Hafen Freest, wo heute noch der Fisch direkt vom Boot an die Besucher verkauft wird. Hier wird ein Erlebnis kreiert, das gleichzeitig ein hohes Maß an Authentizität besitzt.

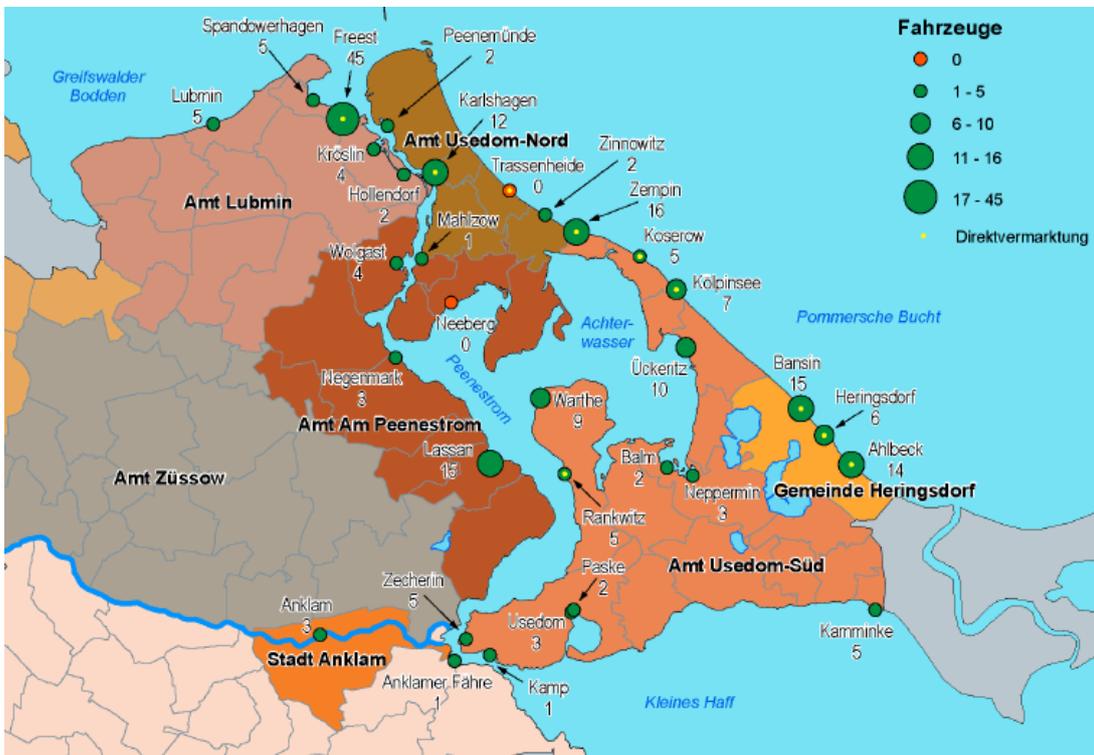
²⁰ <http://www.sport-erlebnisse.de/index.php?ID=30355>

5-8 Statistik zum Rückgang der Fischerei in M-V



Quelle: www.lallf.de/Fischer-und-Fahrzeuge.308.0.html

5-9 Verteilung und Größenordnung der Fischerei im Untersuchungsgebiet



Quelle: FIWIG 2009, S. 3

Auf dieser Authentizität als Fischregion aufbauend könnte sich die Region Usedom als beste Adresse für eine bestimmte Sorte Fisch positionieren. Das Tourismuskonzept Usedom 2015 schlägt den Hering zur Vermarktung vor. In ein Gesamtmarketingkonzept integriert würden sich hieraus weitere Einnahmequellen ergeben:

- **Fahrten auf dem Fischkutter** mit Anleitung zum Fischen wären eine Möglichkeit, Erlebnistourismus und maritime Kultur zu verbinden. Das bereits vorhandene Angebot des Hochseeangelns könnte so erweitert werden.
- Als Alternative für die genehmigungsrechtlich anspruchsvolle Beförderung auf dem Fischereifahrzeug ist das Angebot des **Angel-Guide** zu sehen. Gäste könnten auf ihrer eigenen Yacht oder auch in kleineren Booten begleitet und in die Fischgründe des Reviers eingeführt werden. Der Angel-Guide kümmert sich im Vorfeld um die erforderlichen Lizenzen, im Nachhinein um die Verwahrung und ggf. Aufbereitung des Fangs. Denkbar wäre auch die kulinarische Aufbereitung z. B. in der Ferienwohnung der Gäste.
- Für bestimmte Personengruppen kommt bei entsprechender Weiterbildung, die beispielsweise in Kooperation mit dem Naturpark durchgeführt werden könnte, auch die Tätigkeit als **Natur- und Landschaftsführer** in Frage. So können Führungen durch die Landschafts- und Naturschutzgebiete genauso ein Arbeitsfeld sein, wie thematische Routen über die Insel. Hier sollte geprüft werden, wie verschiedene Arten der Gästeführung miteinander verknüpft und so auch vor- und nachgelagerte Dienstleistungen integriert werden können. Beispielsweise kann ein Komplettpaket „Aktiv-Natur“ die Übernachtung auf dem Fischerhof beinhalten, Fahrrad- und Kanutouren mit Transfer und den Besuch z. B. eines Bio-Restaurants.
- Auch im Bereich **Erlebnisgastronomie** steckt viel Potenzial. Möglich wäre eine Kombination aus Kutterfahrt und anschließendem Zubereiten des selbst gefangenen Fisches unter Anleitung. Generell bietet der Bereich „lokale Küche“ viele Variationsmöglichkeiten. Von Kochkursen für Kinder über kulinarische Fahrradtouren bis zu Wellness-Wochenenden mit speziellen Wohlfühl-Menüs und abendlicher Bootsfahrt.
- Eine weitere Erwerbsalternative wäre ein maritimes Äquivalent zu den populären Heuhotels: **Urlaub auf dem Fischerhof**. In erster Linie ist dies traditionell ein Angebot für Familien, kann aber auch im Wellness-Bereich ausgebaut werden, oder je nach Größe, für Gruppen und Schulklassen.
- Ein **familienorientiertes Event** ist die Neptuntaufgabe, die in der norddeutschen Stadt Cuxhaven fest zum Programm des Sommers gehört. Bei dieser Veranstaltung „tauft“ Neptun alle Kinder, die vom Schmutz des Binnenlandes gereinigt werden müssen. Ein Event in dieser Richtung würde den maritimen Charakter der Insel unterstreichen.

Anhang 1

Standortkataster der Häfen im Untersuchungsgebiet

Standorte Amt am Peenestrom

Standorte Amt Anklam Land

Standorte Amt Hansestadt Anklam

Standorte Amt Lubmin

Standorte Amt Usedom Nord

Standorte Amt Usedom Süd

Standorte Amt Züssow

Anhang 2

Ergänzende Darstellungen zu Kapitel 2.3