

Ergebnisse der Bestandsaufnahme der touristischen Infrastruktur im Untersuchungsgebiet



Autoren:
Wilhelm Steingrube, Ralf Scheibe & Marc Feilbach



IKZM-Oder Berichte

4 (2004)

Ergebnisse der Bestandsaufnahme
der touristischen Infrastruktur im Untersuchungsgebiet

von

Wilhelm Steingrube, Ralf Scheibe und Marc Feilbach

Institut für Geographie und Geologie
Wirtschafts- und Sozialgeographie
Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald
Makarenkostraße 22, D -17487 Greifswald

Greifswald, November 2004

Impressum

Die IKZM-Oder Berichte erscheinen in unregelmäßiger Folge. Sie enthalten Ergebnisse des Projektes IKZM-Oder und der Regionalen Agenda 21 "Stettiner Haff – Region zweier Nationen" sowie Arbeiten mit Bezug zur Odermündungsregion. Die Berichte erscheinen in der Regel ausschließlich als abrufbare und herunterladbare PDF-Files im Internet.



Das Projekt "Forschung für ein Integriertes Küstenzonenmanagement in der Odermündungsregion (IKZM-Oder)" wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung unter der Nummer 03F0403A gefördert.



Die Regionale Agenda 21 "Stettiner Haff – Region zweier Nationen" stellt eine deutsch-polnische Kooperation mit dem Ziel der nachhaltigen Entwicklung dar. Die regionale Agenda 21 ist Träger des integrierten Küstenzonenmanagements und wird durch das Projekt IKZM-Oder unterstützt.



Herausgeber der Zeitschrift:

EUCC – Die Küsten Union Deutschland e.V.
Poststr. 6, 18119 Rostock, <http://www.eucc-d.de/de/>
Dr. G. Schernewski & N. Löser

Für den Inhalt des Berichtes sind die Autoren zuständig.

Die IKZM-Oder Berichte sind abrufbar unter <http://ikzm-oder.de/> und <http://www.agenda21-oder.de/>

0	Einleitung	4
1	Analyse des Naturraumes	6
1.1	Geologisch-geomorphologische Gliederung und Entstehung.....	6
1.2	Hydrographie.....	8
1.3	Klima.....	9
1.4	Vegetation	10
1.5	Landschaftsbild	11
1.6	Naturschutz im Untersuchungsgebiet.....	12
1.7	Fazit.....	13
2	Humanpotenzial	14
2.1	Statistische Angaben zur Bevölkerung im Untersuchungsgebiet	14
2.1.1	Verteilung, Altersstrukturierung	14
2.1.2	Natürliche Bevölkerungsbewegung	15
2.1.3	Bevölkerungsbewegung durch Wanderungen.....	16
2.2	Soziale Situation und Arbeitsmarkt.....	16
2.3	Bildung und Kultur.....	17
2.3.1	Bildungswesen	17
2.3.2	Kirche und Gesellschaft	18
3	Infrastruktur.....	19
3.1	Verkehrsinfrastruktur	19
3.2	Gesundheitswesen	22
4	Touristische Infrastruktur	23
4.1	Stellenwert des Tourismus in Wirtschaft und Arbeitsmarkt	23
4.2	Landgebundener Tourismus	25
4.2.1	Beherbergungswesen.....	25
4.2.2	Kulturtourismus.....	29
4.2.3	Sporttourismus	33
4.2.4	Gesundheitstourismus	39
4.3	Wassergebundener Tourismus	40
4.3.1	Segeln und Motorbootfahren.....	41
4.3.2	Windsurfen und verwandte Sportarten.....	62
4.3.3	Kanufahren und Rudern	64
4.3.4	Angeln	66
4.3.5	Tauchen	70
4.3.6	Fahrgastschiffahrt und Kreuzfahrten	72
4.3.7	Traditionsschiffahrt.....	75
4.3.8	Baden.....	76
4.4	Konfliktpotenzial für Tourismus.....	79
	Quellenverzeichnis	84

0 Einleitung

Der nachfolgende Bericht über erste Arbeitsergebnisse des Teilprojekts „Nachhaltiger Tourismus“ im BMBF-Projekt „Forschung für ein Integriertes Küstenzonenmanagement in der Odermündungsregion (IKZM-Oder)“ baut auf vorliegende wissenschaftliche Arbeiten (v. a. Diplomarbeit Marc Feilbach „*Entwurf eines Integrierten Küstenzonenmanagementplans für die Odermündung*“) sowie Arbeiten zu einem Gutachten „*Möglichkeiten zur nachhaltigen Entwicklung der Odermündung im Bereich des Peenestroms, des Achterwassers und des Stettiner Haffs unter besonderer Berücksichtigung maritimer touristischer Nutzungen*“ im Rahmen des BALTCOAST-Programmes auf. Teile der Vorarbeiten konnten in den Bericht integriert werden, notwendig war jedoch eine thematische Erweiterung auf den gesamten Tourismussektor – maritimer Tourismus und Landtourismus – sowie die Erweiterung auf den polnischen Teil des Untersuchungsgebietes, ohne dass eine wesentliche Zuarbeit polnischer Partner vorlag.

Der Bericht wird nicht – wie von einem Bericht i. e. S. zu erwarten wäre – eine chronologische Aufstellung der getroffenen Maßnahmen darstellen, sondern bereits eine ergebnisorientierte Darstellung der Bestandsaufnahme der Ausgangssituation des Tourismus im deutsch-polnischen Grenzgebiet beinhalten. Dies soll den Bearbeitern der anderen Teilprojekte die Möglichkeit geben, auf Daten und Fakten zurückzugreifen, ohne dass noch einmal eine spezifische Aufarbeitung dieser notwendig wäre.

Eine tourismusgeographische Bestandsaufnahme beinhaltet normalerweise folgende vier Schwerpunkte¹:

- Analyse des Naturraums;
- Analyse des Humanpotenzials;
- Analyse der allgemeinen Infrastrukturausstattung;
- Analyse der tourismusspezifischen Infrastrukturausstattung;

Allein die Bearbeitung der ersten drei Schwerpunkte würde bedeuten, das gesamte Untersuchungsgebiet einer vollständigen Raumanalyse zu unterziehen. Dieses ist weder realisierbar noch für das Projekt sinnvoll. Aus diesem Grund wird die Analyse der Schwerpunkte Naturraum, Humanpotenzial und allgemeine Infrastruktur auf diejenigen Aspekte beschränkt, die für den Tourismus – maritim oder landgebunden – in irgendeiner Weise relevant sind.

Für die Erarbeitung und – insbesondere kartographische - Darstellung der vorliegenden Bestandsaufnahme wurden vor allem folgende Quellen verwandt:

- Literatur (wissenschaftlich, populärwissenschaftlich, Informationsbroschüren usw.);

¹ Z.B. bei FREYER (1997), S. 23.

- Internetmaterial;
- amtliche Statistiken, v. a. des Statistischen Bundesamtes, des Landesamtes für Statistik Mecklenburg-Vorpommern, des Polnischen Statistischen Amtes sowie der Wojewodschaft Westpommern;
- eigene Erhebungen durch Geländearbeit, Expertengespräche u. ä.;
- vorliegende digitale Kartengrundlagen (ATKIS-Daten, durch LUNG M-V über ARCADIS Consult GmbH zur Verfügung gestellt).

Die Verwendung amtlicher Statistiken warf folgendes Problem auf: Die Verwaltungseinheiten, auf denen die amtliche Statistik basieren, sind bezüglich der Kenngrößen und der Verwaltungsstrukturen nur bedingt miteinander vergleichbar².

Bundesland Mecklenburg-Vorpommern 23.173 km ² 1.744.624 75	Fläche Einwohner EW/km ²	Wojewodztw Zachodniopomorskie 22.902 km ² 1.697.718 74
Kreise Ostvorpommern: 1.910 km ² / 112.610 EW Uecker-Randow: 1.624 km ² / 81.632 EW		Powiaty Kamieskie: 1007 km ² / 47.955 EW Goleniowski: 1.617 km ² / 77.443 EW Policki: 664 km ² / 60.098 EW
Kreisfreie Städte Greifswald: 50 km ² / 52.994 EW		Miasta na prawach powiatu Szczecin: 301 km ² / 415.117 EW Świnoujście: 195 km ² / 41542 EW

Die Größe der polnischen *powiaty* (Kreise) variiert viel stärker als die der deutschen Landkreise. Die Flächengröße der polnischen *Miasta na prawach powiatu* (kreisfreien Städte) ist in der Regel bei vergleichbarer Einwohnerzahl größer, zum Beispiel im Vergleich Świnoujście/Greifswald.

Die vorhandene Datendichte ist sehr unterschiedlich. Sie reicht zum Teil bis auf die Ebene der Gemeinde, in dieser Größenordnung sind Daten allerdings nicht vollständig – weder auf polnischer noch auf deutscher Seite - zu bekommen, so dass für eine möglichst vergleichbare Darstellung des gesamten Gebietes eine Auswahl zu treffen war bzw. im Einzelfall auch zu einer exemplarischen Darstellung übergegangen wurde. In den Karten sind die vorliegenden Daten jedoch eingearbeitet.

² Folgende Angaben für 2002 nach Statistischem Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2003 und Statistischem Jahrbuch der Wojewodschaft Westpommern 2003.

1 Analyse des Naturraumes

1.1 Geologisch-geomorphologische Gliederung und Entstehung

Das Untersuchungsgebiet hat seine heutige Oberflächengestalt durch die jungweichselzeitliche Glazialdynamik und holozänzeitliche Verlagerung von Lockersediment erhalten³. Ältere geologische Prozesse und deren Hinterlassenschaften sind dagegen nur in untergeordnetem Maße von Bedeutung, mit folgenden Ausnahmen⁴:

- die zechsteinzeitlichen Lagerstätten von Erdöl und Erdgas im Bereich der Inseln Usedom und Wolin bzw. des Küstenvorfeldes, die bereits genutzt wurden bzw. noch nutzbar sind und erhebliches Konfliktpotenzial – vor allem zur touristischen Nutzung - beinhalten,
- die zechsteinzeitlichen Salzstrukturen (Diapire u. ä.), die zum Austritt von stark mineralisierten Wässern führen (touristisch nutzbar) und z.B. Grundlage für die Stadtgründung von Greifswald waren,
- die kreidezeitlichen kalkigen Ablagerungen („Rügener Schreibkreide“) kommen in kleineren abgescherten Schollen auch auf Usedom und Wolin bzw. in der Umrandung der Stettiner Mulde vor und sind wirtschaftlich ebenfalls nutzbar.

Das Untersuchungsgebiet weist alle Merkmale der jungweichselzeitlichen Morphodynamik auf. Prägend sind vor allem die im Rückzug des Oderlobus des skandinavischen Haupteiskörpers entstandenen Eisrandlagen

- Rosenthaler Staffel (Südgrenze des Untersuchungsgebietes)
- Velgaster Staffel (vor allem auf Ost-Usedom und Wolin)
- Nordrügenstaffel (=Wolin-Staffel, ebenfalls Ost-Usedom und Wolin)

Sie sind gleichermaßen auf deutschem und polnischem Gebiet in unterschiedlicher Prägung (Stauch- und Satzendmoräne) vorhanden. Vor allem die im Bereich Südostusedom sehr dicht aneinander grenzenden Randlagen (Stauchendmoränen) der Velgaster und Nordrügenstaffel prägen dieses Gebiet mit dem Golm als höchster Erhebung wesentlich. Zwischen den einzelnen Endmoränenzügen, die längere Stillstandsphasen des Eisrandes nachzeichnen, befinden sich typische Eiszerfallslandschaften mit Oszügen sowie Toteisseen.

Dazwischengeschaltet sind ehemalige Entwässerungsbahnen, die mit dem jüngsten der großen Urstromtäler, dem Netze-Randow-Urstromtal in Verbindung stehen und über die Uecker und die Oder auch Verbindung zu den älteren Urstromtälern haben. Hydrographische Verbindungen bestanden auch in Richtung Nordwesten über die Peene-Trebel-Recknitz zur Ostsee sowie weiter über das pommersche Urstromtal nach Nordosten.

Diese Urstromtäler sind vor allem durch fluviatile Aktivität gekennzeichnet, so dass die Täler – im Gegensatz zu den Geschiebemergelkomplexen der Endmoränen - durch mächtige Sandkörper und entlang der Oder auch Terrassenkomplexe gekennzeichnet sind. Zur Ostsee hin gehen diese fluviatilen Sandkörper zunehmend in jüngere marin geprägte Sandkomplexe über,

³ Im Folgenden nach DUPHORN et al. (1995), bes. S. 214ff.

⁴ Vgl. KATZUNG (2004), S. 423ff; sowie BORÓWKA in BORÓWKA et al. (2004), bes. S. 45 ff.

vor allem ist hier die Swine-Niederung mit einem Ausstrom- und einem binnenwärtigen Rückstromdelta mit ausgeprägten Dünenbildungen zu nennen.

Während des Holozäns – nach Ende der kaltzeitlichen Aktivitäten – wurde das Untersuchungsgebiet dann zunehmend von Sedimentverlagerung durch Wind und Wasser geprägt; der nacheiszeitliche Wasserspiegelanstieg führte dazu, dass die einzelnen, stark gegliederten Geschiebemergelkomplexe Inseln in der jungen Ostsee bildeten und durch Sedimentverlagerungen zusammenwuchsen. Beginnendes Torfwachstum führte ebenfalls dazu, dass die Endmoränengebiete zusammenwuchsen und so eine heutige Land-Meer-Verteilung herbeiführten. Es wird davon ausgegangen, dass die heutige Land-Meer-Verteilung rund 1000 Jahre zuvor bereits eine ähnliche Gestalt wie heute aufwies⁵.

Grundsätzlich stellt sich das Gebiet heute als ein durch ein Wechsel von stärker reliefierten Endmoränengebieten

- nördlich und südlich der Ziese sowie entlang der Westküste des Peenestroms (Hohendorf – Lissan),
- partiell auf Usedom (östlich von Wolgast und bei Koserow sowie Südostusedom),
- partiell auf Wolin (östlich Międzyzdroje bis zur Dziwno),

sowie flachen Seesandebenen und Mooregebieten

- Usedomer Nordspitze, Pudagla-Niederung und Mellenthiner Heide, Swine-Niederung,
- Ueckermünder Heide, die Puszcza Goleniowska und die Puszcza Wkrzańska

geprägten Naturraum dar.

Entsprechend abwechslungsreich sind auch die Küstenabschnitte gestaltet, in der Regel handelt es sich bei den Endmoränenkernen um teils aktive, teils inaktive Steilküsten, bei den Seesandebenen um Flachküsten, zum Teil von Dünenkomplexen bedeckt.

Bevorzugte Strandabschnitte – und das ist touristisch interessant - sind die Flachküstenabschnitte. Die Strandqualität ist entlang der Außenküsten von Usedom und Wolin mit teilweise mehr als 100 m breiten mittel- bis feinsandigen Stränden sehr hoch. Stark steinige Strandabschnitte – wie teilweise auf Rügen zu beobachten – sind auf Usedom und Wolin die Ausnahme. Entsprechend gestalten sich die Anforderungen an den Küstenschutz. Dringend schutzbedürftige Küstenabschnitte mit starker Tendenz zu Küstenabbruch sind nur an wenigen Abschnitten (Streckelsberg, Langer Berg, Sochan auf Wolin) vorhanden. Wegen der notwendigen Küstenschutzbauwerke sind diese Abschnitte touristisch weniger interessant bzw. nutzbar.

Die interessante geologische Entstehungsgeschichte des Untersuchungsgebietes wird touristisch genutzt und u. a. im Gesteinsgarten⁶ auf Usedom thematisiert.

⁵ Vgl. GOMOLKA (1987), sowie JANKE & KLIEWE 1982.

⁶ http://www.all-in-all.com/2082_2.htm.

1.2 Hydrographie

Touristisch interessant sind vor allem die Ostsee, die Boddengewässer sowie die einmündenden größeren Flüsse.

Die Entwicklung der **Ostsee** ist über mehr als 10.000 Jahre verlaufen. Die Ostsee prägt das Untersuchungsgebiet über die hydromorphodynamische Wirksamkeit (Wellen und Strömung und resultierender Energieeintrag auf die Küste) sowie den indirekten Einfluss auf Klima und Vegetation. Die vorkommende Strömung ist nur durch Wind induziert, der Gezeiteneinfluss ist zu vernachlässigen.

Touristisch von Bedeutung ist vor allem die Wasserqualität. Die Salinität nimmt nach Osten stetig ab und beträgt im Greifswalder Bodden noch 0,7%, vor der Swinemündung dagegen nur noch 0,5%⁷. Die Wasserqualität (chemisch-biologisch) an der deutschen Ostseeküste ist durchweg sehr gut bis gut⁸, ebenso an der polnischen Außenküste. Algenblüte und Belastung durch angespültes Seegras sind selten; gelegentlich ist mit starkem Vorkommen von Ohrenquallen zu rechnen, was zwar den Badebetrieb stört, aber (relativ) ungefährlich ist.

Für Teile der maritim-touristischen Infrastruktur (hier insbesondere für die vorhandenen Seebrücken) ist vor allem die Gefährdung durch Wellen und Eisgang wichtig. Mehrfach sind (in der Geschichte) die alten hölzernen Seebrücken durch von Nordoststurm in der Pommerschen Bucht zusammen geschobenes Eis vollständig zerstört worden; auch nach Wiedererrichtung der Seebrücken in den 1990er Jahren gab es Beschädigungen durch Eisgang. Immerhin ist in 30 bis 40 Tagen im Jahr mit Eis zu rechnen⁹. Die im Winterhalbjahr vorkommenden Stürme im Zusammenhang durchziehender Zyklone schaden der Infrastruktur in der Regel wenig, führen aber teilweise zu erheblichem Küstenrückgang¹⁰.

An der Außenküste von Usedom und Wolin ist die Ostsee bis wenige 100 Meter vor der Küste für Küstenschifffahrt und Sportboote befahrbar. Untiefen usw. sind zwar vorhanden, jedoch nicht von Bedeutung für die Touristen als Nutzer.

Von Ribnitz-Damgarten im Westen bis östlich von Wolin erstreckt sich ein zusammenhängendes Netz von **Boddengewässern**. Diese Boddengewässer werden – abhängig von der Größe der Öffnung zur Ostsee – sehr unterschiedlich von dieser bzw. den einmündenden Flüssen (Peene, Oder) beeinflusst. Der Greifswalder Bodden als größter Bodden ist noch am weitesten der Ostsee ähnlich; der Peenestrom sowie die Seitenarme des Großen und Kleinen Haffs nehmen zum Teil sehr den Charakter von Binnengewässern ein. Dies äußert sich vor allem in der zur Verfügung stehenden Wassertiefe von 2 bis 5 m, die eine Nutzung auch für flachgehende Sportboote einschränkt, aber auch in der deutlich niedrigen Qualität des Wassers: Hier kommt es fast jährlich im Sommer zur Algenblüte, die – zumindest optisch – die Wasserqualität stark einschränkt. Nicht zuletzt dürfte der immer noch durch die Landwirtschaft bedingte

⁷ <http://www.bsh.de>; <http://www.io-warnemuende.de>.

⁸ <http://www.mv-regierung.de/sm/html/normal/html/bw2003/badekarte.htm>.

⁹ BORÓWKA in BORÓWKA et al. (2004), S. 74.

¹⁰ Vgl. auch Generalplan Küste Mecklenburg-Vorpommern, <http://www.um.mv-regierung.de/kuestenschutz/bplan/index.htm>.

Stoffeintrag dafür sorgen, ohne dass hier näher auf die Zusammenhänge eingegangen werden soll¹¹.

Bedingt durch Wasserstandsänderungen und resultierende Ein- und Ausströmungsprozesse können merkliche Strömungen auftreten, die den Sportbootverkehr beeinflussen, ähnliches gilt für die Entwicklung von Wellengang durch Wind.

Als touristisch nutzbare **Flüsse** sind vor allem die Oder, die Ina, die Goliénica, die Uecker sowie die Peene interessant. Die Oder ist derzeit als einziger dieser Flüsse auch für Seeschiffe bis Szczecin befahrbar sowie weiter flussaufwärts auch für Binnenschiffe befahrbar. Die Uecker ist derzeit nur bis Ueckermünde für Binnenschiffe zu nutzen, die Peene über den gesamten Verlauf – zumindest im Bereich des Untersuchungsgebietes. Die polnischen Zuflüsse zum Haff sind auch für Sportboote nur eingeschränkt nutzbar.

Die kleineren Flüsse sind vor allem für die Sportschiffahrt interessant; der Tiefgang sollte allerdings nicht mehr als einen Meter betragen. Die Strömung ist auch für Sportschiffahrt kein Problem, die Flüsse haben fast kein Gefälle. Strömung tritt vor allem auf der Oder nach der Schneeschmelze auf.

Das Untersuchungsgebiet zeigt darüber hinaus auch hydrographisch die Merkmale des Jungmoränenlandes: Das Flussnetz ist unregelmäßig entwickelt; zahlreiche **Seen**, die teilweise ohne (oberirdischen) Abfluss sind, prägen das Landschaftsbild. Die Seen haben sich – als Gegenpol zum Küstenhinterland – ebenfalls zu Kernbereichen touristischer Infrastrukturansiedlung entwickelt. Allerdings gilt das in erster Linie für die Mecklenburgische und Masurische Seenplatte. Das Hinterland zwischen Küste und den Seenplatten ist vergleichsweise arm an Seen. Einzige Ausnahme ist hier Südostusedom mit Schmollensee, Gothensee, Gr./Kl. Krebssee und Wolgastsee, von denen jedoch einige unter Schutz stehen und touristisch nur eingeschränkt nutzbar sind. Gleiches gilt für die polnische Seite mit dem Jeziero Koprowo, dem Jeziero Zabierzewo, dem Jeziero Piaski, dem Jeziero Wiejkowo und dem Jeziero Świdwie. Je nach Stoffeintrag durch angrenzende Landwirtschaftsbetriebe sind die Nährstoffbilanz und die resultierende Wasserqualität sehr unterschiedlich¹².

1.3 Klima

Das gesamte Untersuchungsgebiet liegt in der gemäßigten Klimazone (Cfb-Klima nach KÖP-PEN) und wird vor allem durch die hier vorherrschenden Luftströmungen aus westlicher Richtung und daraus resultierenden durchziehenden Tiefdruckgebieten beeinflusst¹³. Eine Ausnahme sind die relativ stabilen Hochdruckwetterperioden im Mai sowie in der zweiten Sommerhälfte bzw. am Beginn des Herbstes.

¹¹ Vgl. LAMPE (1999), näheres auch bei SCHLUNGBAUM (1994).

¹² Vgl. LUNG (2001 und 1999).

¹³ Vgl. HENDL in LIEDTKE & MARCINEK (1994), S. 23ff.

Zwischen dem Westteil und dem Ostteil des Untersuchungsgebietes macht sich eine Zunahme der Kontinentalität des Klimas bemerkbar: Der Anstieg der Jahresschwankung der Temperatur nimmt nach Osten zu, wie auch die Mitteltemperatur der Sommermonate zu-, die der Wintermonate dagegen abnimmt. Dies liegt weniger an der im Ostteil nicht so starken Wirksamkeit der Tiefdruckgebiete, sondern eher am veränderten Wärmehaushalt der Festlands oberfläche.

Die deutlich kontinentalere Lage des Ostteils des Untersuchungsgebietes äußert sich ebenfalls in der Abnahme des Jahresniederschlags.

*Klimadaten von Greifswald, Szczecin und Koszalin*¹⁴

	Greifswald	Szczecin	Koszalin
Mittl. Jahrestemp.	8,1°C	8,8°C	8,0°C
Jahresnied.-Summe	565 mm	530 mm	717 mm
Sonnenstunden	1739	1644	1748

Die z.B. noch auf Rügen wirksamen Luv-Lee-Effekte sind wegen der anderen Ausrichtung der Küsten und Relieffkammlinien (hier eher parallel zu den Hauptwindrichtungen) kaum noch von Bedeutung, deutlich zu sehen an höheren Niederschlägen in Koszalin.

Bioklimatische Besonderheiten sind die vergleichsweise hohe Anzahl der Sonnenscheinstunden. Ebenfalls von touristischer Bedeutung sind der hohe Reinheitsgehalt der Luft und der Salzgehalt, vor allem in Nähe zu den Außenstränden¹⁵. Allerdings relativieren städtische Agglomerationen – vor allem Szczecin – mit ihren immer noch vorhandenen Kontaminationsquellen diese Tatsache etwas.

Diese für die Region durchweg positiven Werte hinsichtlich des Klimas dürfen jedoch nicht darüber hinweg täuschen, dass eine (derzeitig noch) typische Nutzung (Badeurlaub) nur innerhalb von wenigen Monaten (Mai bis September) möglich ist. Die im Winterhalbjahr deutlich andere Witterung (Zunahme des Niederschlags und des Windes) ist zwar ebenfalls reizvoll, aber derzeit noch nicht touristisch (jedenfalls nicht allein) in Wert zu setzen.

1.4 Vegetation

In Abhängigkeit von Sedimentbedeckung, Wasserhaushalt und Klima hat sich im Untersuchungsgebiet ein vielfältiges Vegetationsmosaik entwickeln können¹⁶. Geobotanisch sind fast alle hochinteressant, jedoch weniger von touristischer Bedeutung.

¹⁴ Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2003 und Statistisches Jahrbuch der Wojewodschaft Westpommern 2003 (Greifswald Periode 1961-1990, polnische Stationen 1971-2000).

¹⁵ Vgl. KOZŁOWSKA-SZCZESNA et al. (2004), BLAZEJCZYK (2004), KOZŁOWSKA-SZCZESNA (1988) sowie DWD (2002) und TINZ & HUPFER (1999).

¹⁶ Nach KLINK in LIEDTKE & MARCINEK 1994, S. 157ff, sowie BERG et al. (2004) sowie BORÓWKA in BORÓWKA et al. (2004), bes. S. 116 ff.

Der immer noch vorherrschende Vegetationstyp der Geschiebemergelflächen ist der von Rotbuchen dominierte Laubwald bzw. Mischwald. Je nach Standorten beigemischt sind Ahorn, Esche, Eiche und vielfältige Pflanzen der Krautschicht. In den ausgedehnten Sandflächen herrschen Kiefernwälder, teilweise mit Eichen oder Birken vermischt, vor. Jedoch beherrschen hier oft auch Offenflächen mit Heidekrautarten das Bild.

Typisch für die großen Täler (vor allem Peene und Randarme der Oder) sind Weiden- und Birkenbruchwälder, gemischt mit Erlen. Vielfach ist die Umgebung der großen Flüsse auch vermoort, so dass hier torfbildende Pflanzen (je nach Wasser- und Nährstoffangebot variierend) dominieren. Der Anteil von Moorflächen an der Gesamt-Fläche im Kreis OVP beträgt 23,2 %; im Kreis UER 19,4 %¹⁷. Im polnischen Teil des Untersuchungsgebietes dürfte der Anteil ähnlich hoch sein.

Bei dem heute vorzufindenden Vegetationsbild handelt es sich um das Ergebnis einer Jahrtausende alten Kulturlandschaftsentwicklung, die sich vor allem auf die Vegetation ausgewirkt hat und durch intensive landwirtschaftliche Nutzung zustande gekommen ist. Trotzdem beträgt die Waldfläche in Mecklenburg-Vorpommern noch 21,4 % der Landesfläche, in der Wojewodschaft Westpommern sogar noch 35,6 %¹⁸.

Einen hohen Erholungswert haben insbesondere die Buchenmisch- und Laubwälder, die sich zur aktiven, naturorientierten Erholung eignen. Der touristische Wert der Moorflächen liegt hier eher im Bereich der Umweltbildung.

1.5 Landschaftsbild

Das Landschaftsbild der Region ist in der Summe der verschiedenen naturräumlichen Faktoren sehr heterogen ausgebildet und touristisch in Wert zu setzen. Interessant sind vor allem:

- die Ruhe, eine spürbare landschaftliche Weite und das erlebbare Wirken von Wind und Wasser,
- die Erlebbarkeit von Tier- und Pflanzenwelt in relativ unbeeinflusster Natur, vor allem Vögel, aber auch wildlebende Säugetiere, Insekten u. ä.,
- die relative Weiträumigkeit der Landschaft,
- die kulturlandschaftliche Eigenarten der Landschaft, vor allem Städte und Dörfer, ein greifbares Geschichtsbild.

Als bevorzugte Areale für die touristische Nutzung sind vor allem einzuordnen – hierdurch entsteht natürlich auch ein gewisser Nutzungsanspruch auf den Naturraum mit möglichen Beeinträchtigungen:

- die Außenstrandbereiche Usedom und Wolin, ebenso die Strandbereiche des Großen und Kleinen Haffs,

¹⁷ Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2003.

¹⁸ Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2003 und Statistisches Jahrbuch der Wojewodschaft Westpommern 2003.

- die Endmoränengebiete mit noch naturnahen Buchenwäldern, z.B. auf Wolin bzw. SE-Usedom
- die nähere Umgebung der wenigen Seen des Untersuchungsgebietes (ebenfalls in den Endmoränengebieten)
- die Ufergebiete von Peenestrom, Dziwna und Oder.

Hier sind nicht zuletzt auch der Land-Wasser-Übergang mit den vielfältigen Optionen der Nutzung sowie die Kleinräumigkeit der Landschaft (durch das stärkere Relief) als wertvoll zu bezeichnen. Die Zentren der historisch gewachsenen touristischen Nutzung liegen vornehmlich in diesen Arealen.

Eine touristische Vermarktung der wenig gegliederten Grundmoränenplatten sowie der größeren Seesandebenen mit Heidevegetation bzw. Kiefernwäldern erweist sich dagegen als schwierig.

1.6 Naturschutz im Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet zeichnet sich durch ein **herausragendes naturräumliches Potenzial** aus, das vor allem im Zentrum des Schutzinteresses steht:

- Die Landschaft ist geologisch vergleichsweise jung und zeichnet sich durch eine hohe Entwicklungsdynamik aus.
- Die Boddengewässer sind eng mit zahlreichen Nebengewässern verschnitten und weisen eine stark gegliederte Küste mit teilweise natürlicherweise geschützten, da schwer zugänglichen Uferabschnitten auf.
- Die Talmoore der Peene und der Oder mit ihren Nebenflüssen weisen eine Vielfalt verschiedener Entwicklungsstadien auf.
- Die enge Verflechtung von Wasser und Land sowie ein hoher Offenlandanteil sind Voraussetzung für eine artenreiche Tier- und Pflanzenwelt.

Insgesamt zeichnet sich das Untersuchungsgebiet durch ein (noch) hohes Regenerationspotenzial aus, die relativ niedrige Bevölkerungsdichte und ein noch geringer Nutzungsdruck tragen dazu wesentlich bei. Dennoch handelt es sich nicht um eine reine Naturlandschaft, sondern ist durch Jahrtausende währende menschliche Nutzung geprägt. Daraus abzuleiten ist ein spezifisches **Schutzerfordernis**, vor allem für:

- die landschaftliche Weite vor Verbauung und Zerschneidung, vor allem bei Wäldern, Mooren, Gewässern,
- die natürliche Dynamik der Küste und der Ufer von Fließgewässern,
- den Schutz der Aktivität der Tierwelt, vor allem ökologischen Funktionen sowie deren Einfluss auf das Landschaftsbild,
- den Schutz vor Nutzungsformen (Land- und Forstwirtschaft), die nicht der guten (nicht unbedingt ökologischen) Praxis entsprechen,
- den Erhalt kulturlandschaftlicher Eigenheiten,
- den Schutz der Landschaft vor Ruhe.

Wirksame Mechanismen ergeben sich aus den gültigen **Rechtsvorschriften**, vor allem¹⁹:

- Rahmengesetze des Bundes (Bundsnaturschutzgesetz bzw. Bundesnaturschutzneuregelungsgesetz, Umsetzung der FFH-Richtlinien bzw. Vogelschutzrichtlinie der EU),
- Gesetze und Verordnungen des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Landesnaturschutzgesetz), u. a. Regelungen zu den Naturparks und Naturschutzgebieten,
- Zuständigkeiten und Regelungen der Landkreise und Kommunen (insbesondere für geschützte Landschaftsbestandteile, Geo- und Biotope sowie Alleen.

Auf polnischer Seite sind vor allem die Vorschriften, die sich aus dem ECONET PL ergeben, wirksam: Rund 20% der Fläche der Wojewodschaft Westpommern stehen unter Schutz.

Folgende **Kategorien für Gebietsschutz** sind auf **deutscher** Seite derzeit in Gebrauch²⁰:

- Naturschutzgebiete (u. a. Peenemünder Haken, Golm, Anklamer Stadtbruch, Peenetal, Altwarper Binnendünen, Wotig, Inseln vor Balm/Neppermin, Mellenthiner Os),
- Landschaftsschutzgebiete (Peenetal, Südküste Kleines Haff, Insel Usedom)
- Naturparke (u. a. Usedom, Stettiner Haff [in Vorbereitung]),
- Natura2000-Netz – Vogelschutzgebiete und FFH-Gebiete (special protected areas SPA, 14 Einzelgebiete).

Folgende Kategorien für Gebietsschutz auf **polnischer** Seite sind derzeit im Untersuchungsgebiet ausgewiesen²¹:

- Wolinski-Nationalpark,
- Naturschutzgebiete (u. a. Waldschutzgebiete, Moorschutzgebiete, Tierschutzgebiete);
- Landschaftsparks (u. a. unteres Odertal, Szczecinski),
- Landschaftsschutzgebiete,
- Natur- und Landschaftskomplexe,
- ökologische Nutzflächen sowie
- sonstige Naturdenkmäler,
- sowie die zum Natura2000-Netz gehörenden FFH- und Vogelschutzgebiete.

1.7 Fazit

Das Naturraumpotenzial der östlichen Kreise von Mecklenburg-Vorpommern und der Wojewodschaft Westpommern ist sehr ähnlich. Das liegt nicht zuletzt in der einheitlichen geologischen Entstehung begründet. Bedingt durch Nutzungsunterschiede sind vor allem im Detail unterschiedliche Flächendaten für Nutzungen (vor allem bei Waldfläche deutlich) erkennbar.

¹⁹ Nur für den deutschen Teil des Untersuchungsgebietes; für den polnischen Teil erfolgt eine Zuarbeit durch das Teilprojekt Harmonisierung.

²⁰ http://webSPACE.mvnet.de/~lung/index_start.html.

²¹ <http://www.um-zachodniopomorskie.pl/szczecin-de/index.php?wiad=25>; sowie JANICKA, JANICKI & ZYSKA in BORÓWKA et al. (2004), bes. S. 326 ff.

Eine deutliche Zweiteilung in touristisch hochattraktive Küstengebiete und eher landwirtschaftlich dominiertes Küstenhinterland ist auf beiden Seiten der Grenze zu beobachten und für die Tourismuswirtschaft wie die Landesplanung eine Herausforderung.

2 Humanpotenzial

Für die Entwicklung des Tourismus ist das vorhandene Humanpotenzial eine wichtige Ausgangsgröße. Einerseits ist für die vorhandene Tourismusinfrastruktur auch die vor Ort wohnende Bevölkerung eine nicht zu unterschätzende Nutzergruppe, andererseits sind statische und dynamische Kennziffern der Bevölkerung sowie auch das Bildungsniveau Planungsgrößen zur Abschätzung des Arbeitskräfte- und Nachfragepotenzials für die weitere Entwicklung der Tourismuswirtschaft.

2.1 Statistische Angaben zur Bevölkerung im Untersuchungsgebiet

2.1.1 Verteilung, Altersstrukturierung

Zum 31.12.2002 waren in Mecklenburg-Vorpommern 1.744.624 Personen amtlich gemeldet; in der Wojewodschaft Westpommern 1.697.718 Personen. Mecklenburg-Vorpommern verzeichnet seit 1988 einen kontinuierlichen Bevölkerungsrückgang, dieser rückläufige Trend ist – nach einer leichten Zunahme auf 103% der Einwohnerzahl bezogen auf 1990 – in Westpommern erst wieder seit 2002 zu beobachten.

Die Bevölkerungspyramiden der beiden Gebiete sind dennoch miteinander vergleichbar: Beide zeigen einen erheblichen Frauenüberschuss in den Altersgruppen über 55 Jahren, den Einschnitt des 2. Weltkrieges (Kriegsopfer) und generell die typischen Trends in den jüngeren Altersgruppen wie einen starken Rückgang der Geburten ab Anfang der 1970er Jahre sowie eine Erholungsphase nach Einführung sozialpolitischer Maßnahmen. Der Geburtenrückgang nimmt seit 1990 noch einmal zu. Ebenfalls wird in beiden Bevölkerungspyramiden ein Männerüberschuss der Altersgruppen 0 – 40 Jahre (auf deutscher Seite sogar bis 55 Jahre vorhanden) deutlich.

Unterschiede zwischen der polnischen und der deutschen Bevölkerungspyramide ergeben sich hinsichtlich der Schwankungsbreite: Die Einschnitte durch Geburtenausfall sind auf deutscher Seite wesentlich stärker ausgeprägt, was nicht zuletzt auf polnischer Seite auf den Einfluss der katholischen Kirche (vor allem deren Einfluss auf Familienplanung, Schwangerschaftsabbruch usw.) zurückzuführen sein dürfte.

Insbesondere in ländlichen Gebieten (Landkreise auf deutscher bzw. powiaty auf polnischer Seite) ist der Anteil der älteren Bevölkerung noch deutlich höher. Die Gründe liegen hier in der verstärkten Abwanderung jüngerer Bevölkerung (besonders in erwerbsfähigem Alter) und

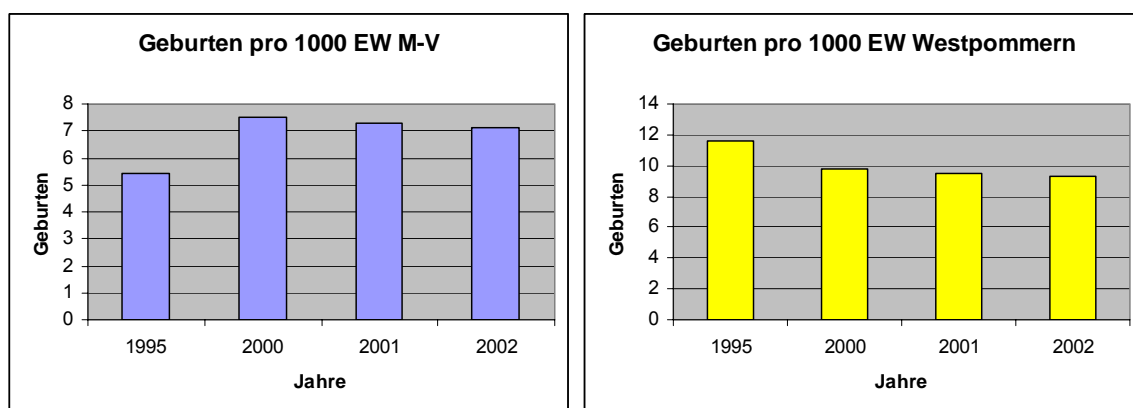
den daraus resultierenden Geburtenausfällen. Diese Unterschiede sind allerdings auf polnischer Seite (noch) nicht so stark ausgeprägt. Nur die Stadt Szczecin fällt mit einer deutlich höheren Zahl von Einwohnern jenseits des Erwerbsfähigenalters auf (vgl. Karten 2 und 3).

2.1.2 Natürliche Bevölkerungsbewegung

Bei der natürlichen Bevölkerungsbewegung (durch Geburten und Sterbefälle) gibt es unterschiedliche Trends, die aus dem statistischen Zahlenmaterial deutlich werden.

Die Zahl der Geburten pro 1000 Einwohner stieg in Mecklenburg-Vorpommern nach einem starken Rückgang Anfang der 1990er Jahre bis zum Jahr 2000 noch einmal an, sinkt aber seitdem wieder. In Polen sinkt die Geburtenrate dagegen – wenngleich auch auf wesentlich höherem Niveau liegend – seit 1995 stetig.

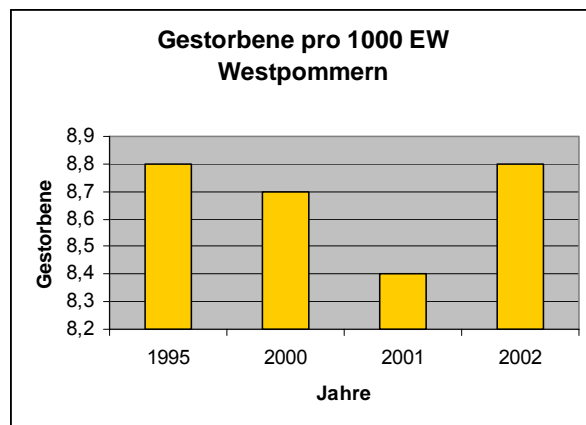
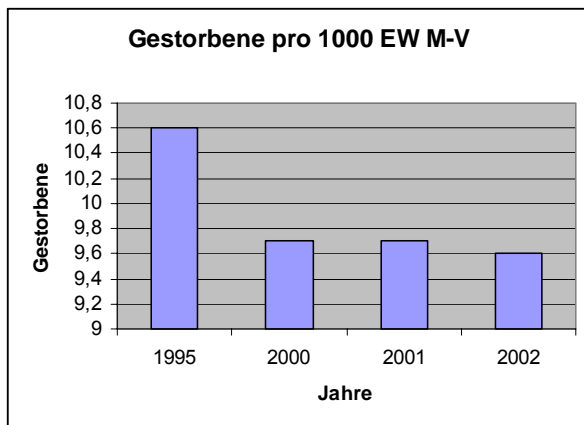
Die Zahl der Geburten pro 1000 EW liegt in den Kreisen Ostvorpommern und Uecker-Randow für 2002 jeweils noch unter dem Landesdurchschnitt (7,0 und 6,6; M-V= 7,0). Die entsprechenden Zahlen der polnischen powiaty (Goleniowski 10,3; Kamieński 9,6; Policki 10,2; Szczecin 16,2; Świnoujście 13,7) liegen wesentlich über dem westpommerschen Durchschnitt (siehe Graphiken).



Die Sterbeziffern (siehe Graphiken) entwickelten sich ebenfalls leicht gegenläufig. Hier fällt auf, dass in Westpommern 2002 wieder ein Anstieg zu verzeichnen ist, in Mecklenburg-Vorpommern dagegen auch die Sterbeziffer stetig sinkt.

Die Sterbeziffern der Kreise Ostvorpommern und Uecker-Randow liegen wiederum über dem Landesdurchschnitt (2002: 10,9 bzw. 11,4; M-V = 9,9). Die Gründe liegen nicht zuletzt im höheren Anteil älterer Bevölkerung. Die Zahlen der polnischen powiaty (Goleniowski 8,2; Policki 6,6; Świnoujście 8,4) liegen wesentlich darunter.

Insgesamt bleibt zu vermerken, dass sowohl Mecklenburg-Vorpommern als auch die Wojewodschaft Westpommern in Zukunft unter einem natürlichen Bevölkerungsverlust (Differenz zwischen Sterbeziffern und Geburtenziffern) zu leiden haben, wenngleich die Wojewodschaft Westpommern bis 2002 noch einen schwach positiven Trend aufwies.



2.1.3 Bevölkerungsbewegung durch Wanderungen

Mecklenburg-Vorpommern wie auch die Wojewodschaft Westpommern sind neben der natürlichen Bevölkerungsbewegung auch durch eine erhebliche Wanderungsbewegung in Form von Zu- und Fortzügen gekennzeichnet. Lag der Wanderungsverlust 2002 von Mecklenburg-Vorpommern bei 6 Einwohnern pro 1000 EW, so war diese Zahl in Westpommern bei 0,8 EW je 1000 EW wesentlich niedriger.

Besonders deutlich tritt der Kreis Uecker-Randow mit einem Wanderungsverlust von 17 EW je 1000 EW (2002) heraus; der Kreis OVP mit 5 lag dagegen deutlich näher am Landesdurchschnitt, was aber durch Zuzug der Greifswalder (dort Verlust von 10 EW je 1000 EW) zu erklären ist.

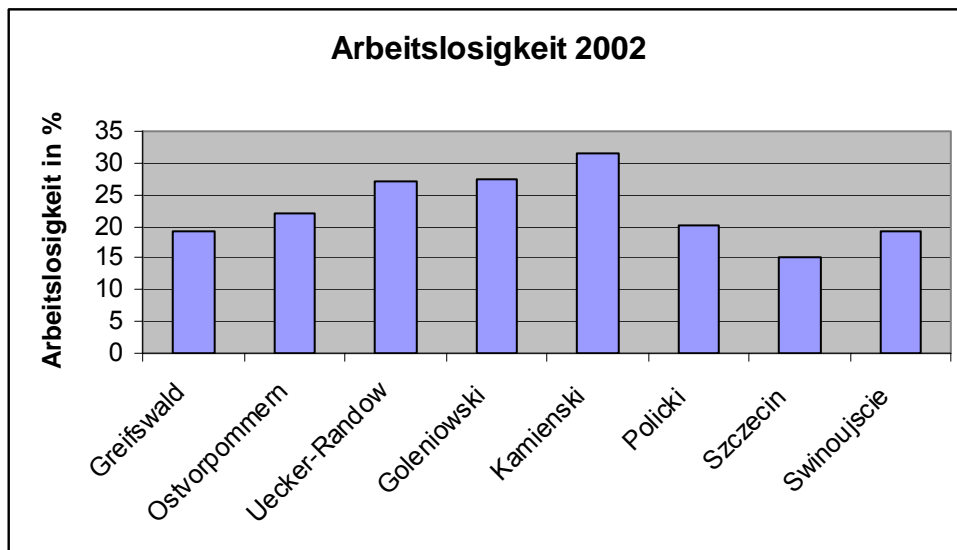
Auf polnischer Seite zeigt der Kreis Policki mit + 10,5 einen deutlich positiven Trend sowie der Kreis Goleniowski einen leicht positiven Trend (0,8), die anderen Kreise dagegen ebenfalls negative Trends (Kamieński – 1,3; Stadt Świnoujście -6,2). Der Wanderungsgewinn vom Kreis Policki dürfte durch Verlagerung des Wohnsitzes in Richtung Szczeciner Umland zu erklären sein.

Insbesondere der Kreis Uecker-Randow stellt hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung den Problemkreis schlechthin dar. Insbesondere die Abwanderung der Bevölkerung ist als gravierend einzuschätzen, was nicht zuletzt an der schlechten Arbeitsmarktsituation liegen dürfte (vgl. auch Karte 4).

2.2 Soziale Situation und Arbeitsmarkt

Die Zahl der Erwerbstätigen sowohl in Mecklenburg-Vorpommern als auch in der Wojewodschaft Westpommern sinkt stetig. In den einzelnen Kreisen differiert dieses Bild etwas, was in erster Linie durch die Wanderungsbewegungen (hier besonders der Erwerbstätigen) zu erklären sein dürfte: Im Landkreis Ostvorpommern stieg die Zahl der Erwerbstätigen sogar leicht an, in der Stadt Greifswald sowie besonders stark im Kreis Uecker-Randow waren dagegen sinkende Zahlen der Erwerbstätigen zu beobachten.

Das Problem der Arbeitslosigkeit ist sowohl in Mecklenburg-Vorpommern wie auch auf polnischer Seite gravierend. Die Arbeitslosenzahlen steigen seit Mitte der 1990er Jahre ebenfalls stetig an.



Im Vergleich zu anderen Kreisen in Mecklenburg-Vorpommern und Westpommern fällt jedoch auf, dass die Situation in Richtung Westen (westliche Landeshälfte von M-V) besser wird (u. a. Einfluss der Pendler in die Altbundesländer), in Richtung Osten (übrige Kreise der Wojewodschaft Westpommern) noch schlechter: Hier sind Arbeitslosenraten von bis zu 40% in einigen Kreisen keine Seltenheit. Insbesondere sind hier die durch vorherrschende Landwirtschaft und kaum vorhandene Industrialisierung geprägten Kreise betroffen (vgl. Karte 5 zur Arbeitslosigkeit).

2.3 Bildung und Kultur

2.3.1 Bildungswesen

Das deutsche und das polnische Bildungswesen sind hinsichtlich Schulgliederung usw. kaum miteinander vergleichbar. Ähnlich sind vor allem die Abschlüsse Hochschulreife sowie Universitätsabschlüsse, die Vielfalt der anderen Schul- und Berufsabschlüsse ist dagegen relativ groß und soll hier nicht weiter diskutiert werden.

Innerhalb der Entwicklung des Bildungswesens sind auf **deutscher** Seite vor allem folgende Trends erkennbar:

- Rückgang der Zahl der Schulen und Schüler (aufgrund der demographischen Entwicklung)
- ausgeprägter Wunsch nach höheren Schulabschlüssen (Hochschulreife)

Auf **polnischer** Seite ist ein eher gegenläufiger Trend zu beobachten: Die Zahl der Schüler steigt derzeit leicht, ebenfalls die Zahl der Schulen. Der Grund liegt in den (noch) höheren Geburtenraten und der noch positiven Bevölkerungsbewegung. Insbesondere die Zahl der

höheren Schulen hat überdurchschnittlich zugenommen. Wie in Deutschland wird vermehrt nach höheren Schulabschlüssen gestrebt, um ein Studium aufnehmen zu können.

Speziell für die Tourismuswirtschaft spielt eine wesentliche Rolle, inwiefern die Bereitschaft, die **Sprache** des jeweils anderen Nachbarn zu lernen, entwickelt ist. Deutsch als Fremdsprache ist in der Wojewodschaft Westpommern sehr weit verbreitet, 2002 lernten in der Gymnasialstufe rund 57% der Schüler die deutsche Sprache, bereits in der Grundschule zwischen 27 und 33 %, auf dem Lande mehr als in der Stadt. Dieses könnte ein Hinweis dafür sein, dass die Zukunft auch im Dienstleistungssektor (Tourismus mit deutschen Gästen), wenn nicht sogar in einer Auswanderung gesucht wird. Insgesamt liegt der Anteil derer, die mit Deutsch als Fremdsprache in irgendeiner Weise in Berührung gekommen sind, bei rund 80% der Gesamtschülerzahl!

In Mecklenburg-Vorpommern war die Zahl derer, die polnisch lernen, mit 199 Schülern (2002) verschwindend gering und im Wesentlichen auf das deutsch-polnische Gymnasium Löcknitz beschränkt²².

Ein großes Problem ist derzeit die Lehrstellensituation. Insbesondere die wirtschaftlich schwachen Landkreise sind davon betroffen. Die Tourismuswirtschaft – besonders das Hotel- und Gaststättengewerbe – ist eine der Stützen der Lehrlingsausbildung. Im Jahr 2002 waren in Mecklenburg-Vorpommern 3576 Auszubildende unter Vertrag, gegenüber 1991 hat sich die Zahl mehr als verdoppelt.

2.3.2 Kirche und Gesellschaft

Die Kirche als seit historischer Zeit gestaltende gesellschaftliche Kraft ist in Westpommern und Mecklenburg-Vorpommern in sehr unterschiedlicher Weise präsent. Touristisch relevant ist die Kirchenzugehörigkeit insofern, dass die Kirche im kulturellen Leben – was ja auch für die Attraktivität von touristischen Destinationen eine wichtige Rolle spielt – ein zu berücksichtigender Faktor ist. Eine lebendige Gemeindegemeinschaft kann mit entsprechenden ehrenamtlichen Tätigkeiten (Führungen etc.) deutlich zur Attraktivitätssteigerung beitragen.

Seit 1945 ist die Zahl der Kirchenmitglieder in **Mecklenburg-Vorpommern** stetig zurückgegangen. Auch nach 1990, nachdem die Hindernisse, konfessionell gebunden zu sein, weggefallen waren, sank nach Einführung der Kirchensteuer die Zahl der Gemeindeglieder weiter. Der Anteil der Bevölkerung, der zur evangelischen Kirche gehörte, lag 2002 bei rund 19 %; der Anteil der Katholiken bei 3,5 %. Dabei nimmt derzeit der Anteil der katholischen Bevölkerung nicht so schnell ab wie der der evangelischen Bevölkerung.

Die Bevölkerung **Westpommerns** ist fest in der katholischen Kirche verwurzelt. Fast die gesamte Bevölkerung bekennt sich zur römisch-katholischen Konfession²³, nur 2,5 % der Bevölkerung sind evangelisch.

²² Auf Hintergründe soll hier nicht näher eingegangen werden. Es sei hier auf DECKERS (2004) verwiesen.

²³ Lt. Statistischem JB Westpommern waren bei einer Gesamtbevölkerung von 1,69 Mio. 1,89 Mio. Menschen katholisch getauft. Die Gründe für diese Diskrepanz sollen hier nicht weiter untersucht werden.

Mecklenburg-Vorpommern und Westpommern sind mit Kirchengebäuden unterschiedlicher Größe und Alter gut ausgestattet. In Mecklenburg-Vorpommern führt allerdings die stark rückgängige Zahl der Gemeindemitglieder dazu, dass – gerade im ländlichen Raum – Kirchen kaum noch genutzt werden und nur noch eine Funktion als historische Kulisse haben. Auf polnischer Seite ist die Zahl der aktiven Gottesdienstbesucher unverändert hoch.

3 Infrastruktur

Mehr als 10 Jahre nach Ende der Planwirtschaft in Ostdeutschland und Polen haben sich die Verhältnisse den üblichen westeuropäischen Standards weitgehend angeglichen. Anfang der 1990er Jahre tat sich Polen mit der Einführung marktwirtschaftlicher Strukturen noch schwer. Das betraf allerdings eher die Industrie, weniger Handel und Handwerk. Spätestens mit den Bemühungen um den Beitritt zur EU wurde endgültig der Umbruch in Richtung Marktwirtschaft vollzogen.

Eine starke Nachfrage nach Dienstleistungen und Einzelhandel insbesondere im grenznahen Raum (Schwerpunkt Szczecin) hat zu einer starken Entwicklung gerade dieser Zweige beigetragen. In der Ausstattung mit Handel und Gewerbe ist – in der Qualität und der Quantität – kaum noch ein Unterschied zwischen Deutschland und Polen zu erkennen, im Gegenteil, Szczecin hat sich immer mehr zu einer Einkaufszielregion nicht nur für den Billigsektor, sondern auch wegen der Produktvielfalt entwickelt. Das hat aber zur Konsequenz, dass die Preise auch auf polnischer Seite steigen und bereits in einigen Bereichen über dem deutschen Niveau liegen.

Eine Analyse der Infrastruktur soll im Folgenden auf die tourismusrelevanten Bereiche Verkehr und Transport sowie Gesundheitswesen fokussiert werden.

3.1 Verkehrsinfrastruktur

Das Untersuchungsgebiet ist mit einem sehr unterschiedlich dichten Netz von **Straßen** überzogen. Eine Autobahnanbindung ist derzeit nur in Richtung Westen (BAB 20 nach deren Fertigstellung) sowie nach Berlin (BAB 11, derzeit in Rekonstruktion) gegeben. Endpunkt dieser Autobahnen ist Szczecin; Verlängerungen auf der polnischen Seite sind derzeit zwar geplant, aber kaum realisierbar.

Das Fernstraßennetz (Bundesstraßen, Europastraßen) ist auf deutschem Gebiet auch wegen der vorhandenen Querverbindungen dichter, auf polnischem Gebiet existieren derzeit nur entsprechende – allerdings fast auf Autobahnniveau ausgebaute - Fernstraßen zwischen den größeren Städten. Szczecin ist wie folgt an das Fernstraßennetz angebunden:

- östlich des Hafens in Richtung Kamień Pomorski und weiter in Richtung Świnoujście;
- ostwärts in Richtung Gdansk entlang der Ostseeküste;

- in Richtung Süden nach Stargard Szczeciński;
- in Richtung Süden beiderseits der Oder.

Das Netz der sonstigen Straßen ist ähnlich dicht wie auf der deutschen Seite ausgeprägt. Ausgenommen sind die größeren Waldgebiete wie die Puszcza Goleniowska, die Puszcza Wkrzańska oder die Ueckermünder Heide. Allerdings sind – gerade auf polnischer Seite – noch viele Straßen in verbesserungswürdigem Zustand.

Die typischen Tourismusdestinationen an der Ostseeküste sowie am Großen und Kleinen Haff sind auf den vorhandenen Straßen gut erreichbar, allerdings geraten die Straßen in der Haupturlaubszeit an die Grenzen ihrer Kapazitäten. Dieses gilt für die deutsche Seite wie für die polnische Seite. Insbesondere in den Küstenorten ist im Sommer auch die Parkplatzsituation völlig unbefriedigend.

Das Untersuchungsgebiet ist in das europäische **Eisenbahnnetz** gut eingebunden²⁴. Allerdings verkehren derzeit auf den Hauptstrecken nur Euro- bzw. Intercity-Züge; eine Anbindung an das Hochgeschwindigkeits-Netz besteht nicht. Die wichtigen Tourismusdestinationen auf Usedom und an der polnischen Küste sind auch mit der Bahn erreichbar: Die Usedomer Bäderbahn bedient alle wichtigen Ferienorte bis zur Grenze (Verlängerung ist geplant), um das Große Haff herum ist ebenfalls bis nach Świnoujście-Ost (über Wolin und Międzyzdroje) eine Anbindung an das Schienennetz gegeben. Eine Stichbahn führt von Szczecin nach Trzebiez. Ebenfalls erschlossen durch eine Stichbahn ist Kamień Pomorski²⁵.

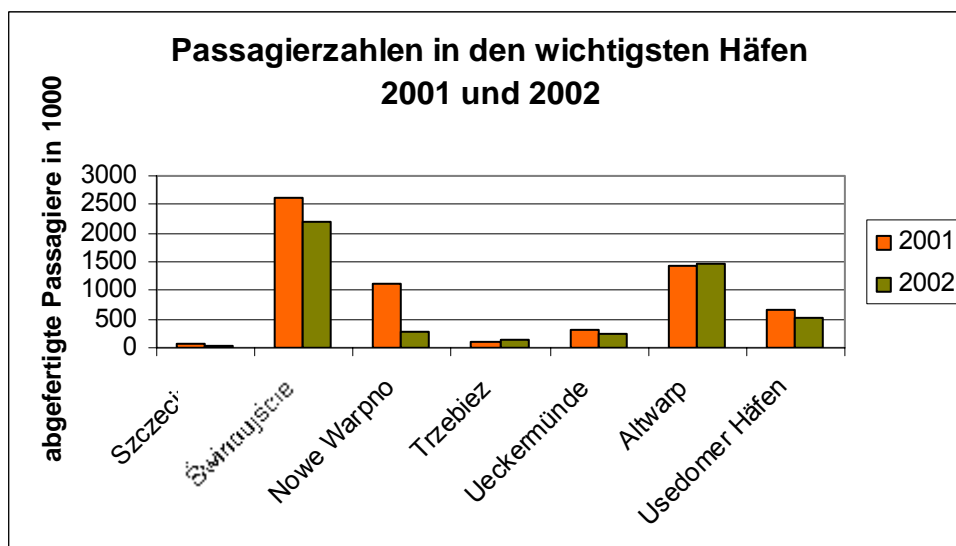
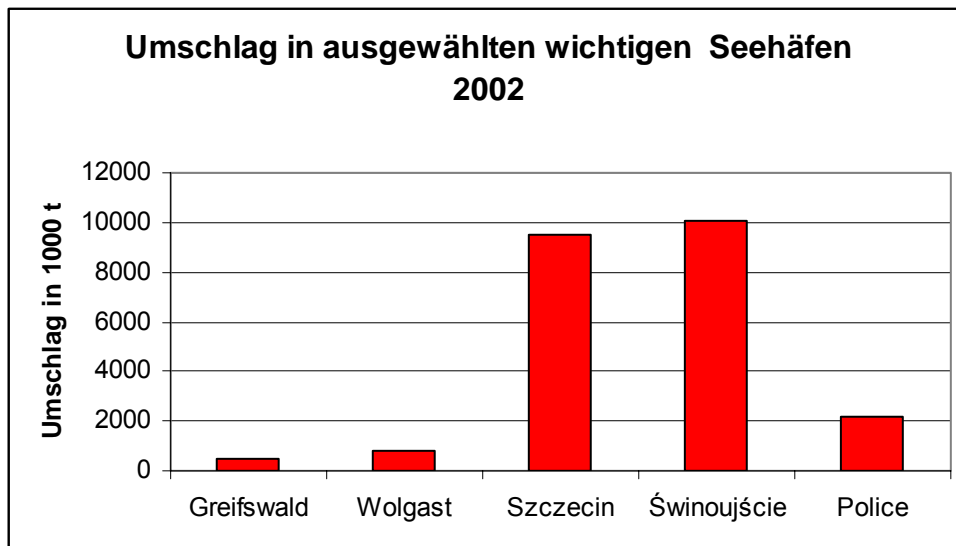
Nach dem zweiten Weltkrieg ist es zu einer Reihe von Streckenstilllegungen gekommen, bereits nach Kriegsende wurde die Strecke Stobno – Rieth aufgegeben, ebenfalls die Strecke Ducherow - Świnoujście. Der Wiederaufbau der Karniner Eisenbahnbrücke ist zwar in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen, derzeit aber angesichts der Haushaltslage kaum realistisch.

Während auf deutscher Seite des Untersuchungsgebietes kaum **Seehäfen** von Bedeutung vorhanden sind, gehören Szczecin und Świnoujście zu den größten Ostseehäfen Polens. Umgeschlagen werden hier vor allem Massengüter für die Szczeciner Hütte und das Chemiewerk Police, aber auch Stückgut sowie Fahrzeuge im Fährverkehr nach Skandinavien.

Hinsichtlich des Personenverkehrs hat ebenfalls Świnoujście die größte Bedeutung, allerdings stehen dem kleinere Häfen nicht nach, wie Altwarp/Nowe Warpno oder die Usedomer Häfen am Achterwasser und Kamminke. Während die meisten Passagiere von Świnoujście im internationalen Fährverkehr abgefertigt werden, sind die Passagierzahlen der übrigen Häfen auf Einkaufstourismus und lokalen Verkehr zurückzuführen. Der bereits zu 2002 erkennbare rückläufige Trend hat sich 2003 und seit Mai 2004 (EU-Beitritt Polens mit Wegfall des zollfreien Einkaufs) noch erheblich verstärkt.

²⁴ <http://www.bahn.de/>; <http://www.ubb-online.com/>.

²⁵ <http://www.pkp.pl/english/index.php>.



Im Untersuchungsgebiet sind derzeit zwei **Flugplätze** vorhanden, die in das Linienflugnetz eingebunden sind.

Der Flugplatz Heringsdorf-Garz wird nur im Sommer (Mai bis Oktober) an einigen Tagen in der Woche (wechselndes Angebot) von Flugplätzen in Süddeutschland (Mannheim, Saarbrücken u. a.) und Berlin angefliegen und ist ansonsten dem individuellen Flugverkehr vorbehalten²⁶.

Der nordöstlich von Szczecin liegende Flugplatz Goleniow bietet ganzjährig und fast täglich Verbindungen nach Kopenhagen, Malmö, Stockholm, Berlin und London²⁷.

²⁶ <http://www.flughafen-heringsdorf.de/de/flughafendaten/>.

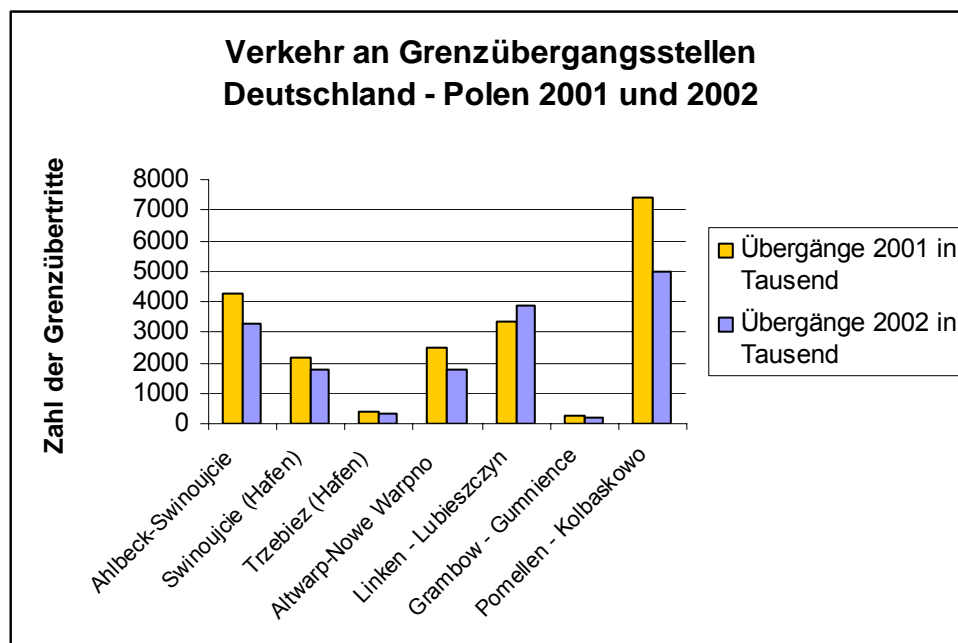
²⁷ http://www.airport.com.pl/rozklad_en.htm.

Bis zum Wirksamwerden des Schengen-Abkommens an der Grenze zwischen Polen und Deutschland werden die vorhandenen **Grenzübergänge** – trotz der vereinfachten Grenzabfertigung – Nadelöhre im Verkehr bleiben. Derzeit sind folgende Grenzübergänge in Nutzung²⁸:

- Ahlbeck – Świnoujście (Straße, derzeit nur Fußgänger);
- Altwarp – Nowe Warpno (Schiffsverkehr);
- Linken – Lubieszyn (Straße);
- Granbow – Gumieńce (Eisenbahn);
- Pomellen – Kołbaskowo (Autobahn).

Darüber hinaus sind weitere, unbesetzte Grenzübergänge in Nutzung, die allerdings Personen, die in Grenznähe wohnen, vorbehalten sind und für Touristen gesperrt sind. Ein geplanter und dringend notwendiger Grenzübergang zwischen Hintersee und Dobieszczyn, für den auf deutscher Seite bereits eine Straßenanbindung gebaut wurde, ist auf der Prioritätenliste der polnischen Verkehrsplaner wieder zurückgestuft worden.

Die Öffnung des Grenzüberganges Ahlbeck – Świnoujście für den Straßenverkehr, der von polnischer Seite gewünscht wird, steht derzeit nicht zur Diskussion. Vielmehr wird daraufhin gearbeitet, die Usedomer Bäderbahn bis nach Świnoujście zu verlängern.



3.2 Gesundheitswesen

Das Gesundheitswesen von Mecklenburg-Vorpommern wie von Westpommern befindet sich auf einem hohen Niveau. Allerdings zeichnen sich bereits jetzt Herausforderungen ab, die sich in den kommenden Jahren noch verstärken werden:

- Die Nachfrage nach hoher Qualität steigt (neue und kostenaufwändigere Behandlungsmethoden).

²⁸ Vgl. Statistisches Jahrbuch der Wojewodschaft Westpommern 2003.

- Die Zahl älterer (und häufiger kranker) Menschen steigt im Untersuchungsgebiet an, damit einher geht eine Verschiebung der typischen Krankheitsbilder.
- Die Einwohnerdichte der ländlichen Kreise wird immer geringer. Dadurch erhöht sich der Aufwand für das Gesundheitswesen relativ, da Praxen auch in dünn besiedelten Gebieten aufrecht gehalten werden müssen.
- In Polen zeichnet sich ein Ärztemangel ab: Viele junge Ärzte zieht es aufgrund der besseren finanziellen Situation in Richtung Altbundesrepublik; dieser Trend gilt – wenn auch abgeschwächt – für Mecklenburg-Vorpommern.
- Die Ärzte selbst sind gleichfalls von der Überalterung betroffen: Viele der praktischen Ärzte stehen aus Altersgründen vor der Schließung ihrer Praxis, ohne einen Nachfolger zu haben.

Die Zahl der Betten in **Krankenhäusern** ist auf deutscher Seite wesentlich höher als auf polnischer Seite. Dies soll jedoch als ein Anzeichen für eine höhere Qualität des Gesundheitswesens gewertet werden²⁹.

M-V gesamt: 62 Betten/10.000 EW

Westpommern gesamt: 50 Betten/10.000 EW

Greifswald: 202 (Uniklinikum!)

Szczecin: 89

Ostvorpommern: 51

Świnoujście: 32

Uecker-Randow: 81

Goleniowski: 28

Kamiński: 26

Policki: 28

Die **Ärztedichte** in Mecklenburg-Vorpommern ist unterschiedlich: Deutlich über dem Durchschnitt von 288 EW/Arzt in Mecklenburg-Vorpommern lagen die Kreise Uecker-Randow (387) und Ostvorpommern (360), deutlich darunter (wieder Einfluss des Uniklinikums) Greifswald (88).

Die Zahl der Einwohner pro Arzt liegt in der Wojewodschaft bei 517. Zahlen für die Gemeinden und Kreise liegen nicht vor; die Struktur des Gesundheitswesens ist anders, hier prägen in ländlichen Gegenden noch regionale Gesundheitszentren das Bild. Eine qualitativ hohe Versorgung auch außerhalb der Städte ist jedoch jederzeit gesichert.

4 Touristische Infrastruktur

4.1 Stellenwert des Tourismus in Wirtschaft und Arbeitsmarkt

Beherbergungsstätten und Gastgewerbe von Mecklenburg-Vorpommern und Westpommern stellen einen der wichtigen Wirtschaftszweige dar. Allerdings ist diese Branche von den

²⁹ Statistische Jahrbücher Mecklenburg-Vorpommern 2004 und Wojewodschaft Westpommern 2003.

Schwankungen der allgemeinen Wirtschaftslage nicht weniger betroffen als andere Wirtschaftszweige³⁰.

Die **Zahl** der einschlägigen **Betriebe** beträgt in den einzelnen Kreisen bzw. powiaty:

Goleniówksi	219	Greifswald	119
Kamiński	1033	Uecker-Randow	277
Policki	165	Ostvorpommern	892
Świnoujście	534		
Szczecin	1582		

Auf deutscher Seite (für die polnische Seite liegen Zahlen nicht vor) hält sich die Zahl der Gewerbean- und Abmeldungen etwa die Waage. In den Kreisen Uecker-Randow ist die Zahl der Anmeldungen geringer als die der Abmeldungen (55 bzw. 68), ebenfalls in Greifswald (60 bzw. 63), nur im Kreis Ostvorpommern (166 bzw. 125) entwickelt sich die Zahl der Betriebe positiv. Im Kreis Uecker-Randow dürfte die allgemein schlechte Wirtschaftlage Ursache sein, Ostvorpommern ist immer noch touristische Wachstumsregion.

Die Zahl der **Insolvenzen** der Branche ist leicht rückläufig. Trotz des Anteils der Insolvenzen von Gast- und Hotelgewerbe von rund 8 % an der Gesamtzahl der Insolvenzen im Land beträgt der Anteil der ausstehenden Forderungen nur rund 7 %. Allerdings ist der Trend zu beobachten, dass die Volumina der Forderungen bei den Insolvenzen des Hotel- und Gastgewerbes größer werden.

Der Anteil der **Beschäftigten** im Hotel- und Gastgewerbe an der Gesamtzahl der Beschäftigten ist sehr unterschiedlich. Problematisch bei der Erfassung sind die zahlreichen, in der Branche überdurchschnittlich häufig vertretenen Saison- und Teilzeitkräfte.

Im Kreis Ostvorpommern arbeiten im Hotel- und Gastgewerbe rund 12 % der Beschäftigten, in Greifswald rund 3 %, im Kreis Uecker-Randow rund 2,5 %. Der Landesdurchschnitt von Mecklenburg-Vorpommern lag 2002 bei 5,2 %. Auf polnischer Seite bewegt sich dieser Anteil bei rund 3,3 % (gesamte Wojewodschaft Westpommern). In den einzelnen Kreisen dürfte diese Zahl sehr stark unterschiedlich ausgeprägt sein – Zahlen hierfür liegen derzeit nicht vor. Typisch für die Situation auf polnischer Seite ist, dass die Zahl der Vollzeit-Stellen bei rund der Hälfte der insgesamt vorhandenen Stellen liegt, die Fluktuationsrate gerade in dieser Branche ist überaus hoch.

Die Zahl der Beschäftigten auf deutscher Seite entwickelt sich in den Kreisen unterschiedlich. In Greifswald und im Kreis Uecker-Randow (wie auch im Landesdurchschnitt) geht die Zahl derzeit leicht zurück; im Kreis Ostvorpommern entwickelt sie sich leicht positiv. Landesweit nahm die Zahl der Beschäftigten in Hotels zu (+ 4 %), in Restaurants und Kantinen dagegen ab (- 1 bzw. - 10 %). Immerhin waren 2002 bei 537 freien Stellen 4121 **Arbeitslose** der entsprechenden Berufe registriert. Es kann daraus geschlossen werden, dass das Hotel- und Gaststättengewerbe zwar eine relativ wichtige Stütze der Wirtschaft im Land ist, die generellen

³⁰ Zusammenstellung anhand des Statistischen Jahrbuchs von Mecklenburg-Vorpommern (2003) und der Wojewodschaft Westpommern (2003).

Probleme hinsichtlich Arbeitslosigkeit aber nicht lösen kann. Zugang zum Arbeitsmarktsektor Hotel- und Gastgewerbe hatten 2001 noch fast 5000 Menschen, 2002 dagegen nur noch 3570.

4.2 Landgebundener Tourismus

Allgemeines zum landgebundenen Tourismus

Trotz der großen Nachfrage nach Tourismus am Wasser gibt es immer noch eine große Zahl von Urlaubern und Besuchern im Untersuchungsgebiet, die nicht wegen wassertouristischer Angebote in die Region kommen. Die Mehrheit der Urlauber, die ins Untersuchungsgebiet kommen, ist nicht primär an aktiv-wassergebundenen Tourismusformen interessiert, z.B. Segeln oder Surfen. Nur nicht unbedingt an den Wassersport gebundene Aktivitäten wie Sonnen oder Baden stehen relativ weit oben auf der Wunschliste³¹.

Landgebundener Tourismus hat ebenfalls viele Facetten. Er reicht von der bloßen Beherbergung, die einen sehr großen Teil des Umsatzes der Tourismuswirtschaft ausmacht, über Städte- und Kulturtourismus bis hin zu landgebundenen Sportarten. Wegen der zahlreichen Bildungseinrichtungen im Untersuchungsgebiet spielt auch der Kongress- und Tagungstourismus eine wichtige Rolle, wie auch der Gesundheitstourismus immer mehr an Bedeutung gewinnt. Der Trend geht auch im landgebundenen Tourismus immer mehr in Richtung Kombination der Aktivitäten, oft auch zu wassergebundenen Aktivitäten.

4.2.1 Beherbergungswesen

Seit Gründung der Seebäder ist das Hotel- und Gastgewerbe eines der wichtigen wirtschaftlichen Standbeine des Untersuchungsgebietes. In der **historischen Entwicklung** waren vor allem prägend:

- Die Nachfrage nach Urlaubsmöglichkeiten und Wochenenddestinationen wuchs seit ca. 1900 bei den finanziell gut situierten Berlinern immer mehr an. Das hatte zur Folge, dass sich die Zahl der Hotelbetten in den Bädern Bansin, Heringsdorf, Ahlbeck, Swinemünde und Misdroy Hotels und Pensionen geradezu explosionsartig vergrößerte.
- Im zweiten Weltkrieg wurden zahlreiche Hotels in Lazarette umgewandelt.
- In den 50er Jahren rollte eine Verstaatlichungswelle über das Hotel- und Gastgewerbe der DDR und Polens hinweg. Die vorher privaten Beherbergungsbetriebe wurden Eigentum von Betrieben oder staatlichen Feriendiensten, die teils zu den Einheitsgewerkschaften gehörten.
- Die Nachfrage nach Unterkünften an der Küste stieg in den 1950er Jahren enorm an, das lag einerseits an den großzügigeren Urlaubsregelungen und andererseits der Tatsache,

³¹ Siehe auch dwif, Maritimer Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern, auf <http://www-mv-maritim.de>.

dass andere Destinationen wegen der allgemeinen Reisebeschränkung und des Mangels an Devisen für DDR-Urlauber und polnische Urlauber nicht zur Verfügung standen.

- Dies führte u. a. auch dazu, dass billige Massenunterkünfte gebaut wurden. Diese prägen zum Teil heute noch das Bild der Seebäder, wie Zinnowitz, Heringsdorf, Świnoujście, Międzyzdroje oder Dziwnów.
- Gleichzeitig wurde der Campingtourismus erheblich ausgeweitet: Campingplätze waren auch eine Möglichkeit, das nie ausreichende Angebot nach Urlaubsplätzen zu befriedigen, boten auf der andern Seite auch den Urlaubern die Möglichkeit, individuellen Urlaub zu machen. Die Campingplätze waren allerdings in der Regel nur mit den nötigsten Einrichtungen ausgestattet.
- Nach 1990 kam es mit der Privatisierung vieler Objekte (oft gelang auch eine Rückgabe an Alteigentümer) zu Sanierungen der alten Hotels und teilweise auch der Neubauten. Oft sind aber die Großplattenobjekte immer noch das große (nicht nur optische) Problem der Bäderorte.
- Die Campingplätze sind nach wie vor beliebt, wurden in den letzten Jahren durch Investitionen erheblich im Komfort aufgewertet.

Hotels

In diese Kategorie für Beherbergungsunternehmen wurden Hotels im engeren Sinne, Motels, Pensionen, Jugendheime und Ferienheime (mit jeweils mehr als 8 Betten Kapazität) aufgenommen. Statistiken liegen für die deutsche wie für die polnische Seite zwar noch weiter aufgeschlüsselt vor, die Kategorien sind jedoch nicht mit einander vergleichbar. Problematisch sind Kategorien wie Feriencenter, weil in diese Gruppen sowohl größere ehemalige Kinderferienlager fallen würden, als auch Feriencenter bzw. Ferienparks.

Wesentlich für eine Beschreibung des Stellenwertes des Tourismus sind Zahl der Einrichtungen insgesamt, Zahl der vorhandenen Betten (absolut und Bettendichte – also Bettenzahl je 1000 Einwohner), Zahl der Ankünfte sowie Zahl der Übernachtungen (absolut und Übernachtungsdichte – also Zahl der Übernachtungen je 1000 Einwohner). Diese Zahlen wurden für die Kreise bzw. powiaty sowie die kreisfreien Städte und darüber hinaus einzelne Gemeinden – sofern sie für diese Kategorie vorlagen – analysiert (vgl. auch Karten 8 bis 11).

Kreis	Zahl der Hotels	Bettendichte (Betten pro 1000 EW)	Übernachtungsdichte Übern. Pro 1000 EW)
Goleniowski	5	3	199
Kamieński	170	446	28750
Policki	8	8	365
Świnoujście	80	207	23900
Szczecin	49	13	365
Greifswald	22	25	2850
Ostvorpommern	467	262	33200
Uecker-Randow	51	33	2318

Die **Zahl** der **Hotels** bzw. hotelähnlichen Einrichtungen ist auf polnischer Seite grundsätzlich kleiner³². Überdurchschnittlich hoch ist die Zahl der Einrichtungen im Kreis Ostvorpommern (typische Ferienregion), wobei die überwiegende Zahl der Einrichtungen auf Usedom liegt. In ähnlicher Größenordnung liegt die Zahl im Kreis Kamieński. Dieser Kreis mit Zugang zur Ostsee ist auf polnischer Seite das hauptsächliche Ferienzziel der Region. Die eher ländlich geprägten Kreise Goleniowski und Policki liegen in der Zahl der Hotels um Größenordnungen hinter den Ferienregionen zurück. Hier fällt bei der Analyse der einzelnen Gemeinden auf, dass nicht wenige Gemeinden gar keine Hotels oder ähnliche Einrichtungen (jedenfalls keine offiziell gemeldeten) haben. Dieses ist auf deutscher Seite eine absolute Ausnahme.

Die Städte Świnoujście und Szczecin sind überdurchschnittlich gut mit Hotels ausgestattet, die kreisfreie Stadt Greifswald liegt dagegen – auch im Landesdurchschnitt von Mecklenburg-Vorpommern – nur im Mittelfeld.

Führend unter den Kreisen hinsichtlich der **Bettendichte** (Zahl pro 1000 Einwohner) ist im Untersuchungsgebiet der Kreis Kamieński. Hier sind vor allen die Ortschaften Międzyzdroje oder Dziwnów die wichtigsten Feriendestinationen. Auf Usedom weisen viele Gemeinden an der Außenküste (Hahlbeck, Heringsdorf, Zinnowitz) ähnlich hohe Werte auf, deutlich ab fällt das touristisch weniger erschlossene Hinterland auf der Festlandseite. Aus diesem Grund liegt der Kreis Ostvorpommern auch weit hinter dem polnischen Nachbarkreis Kamieński. Die ländlichen Kreise Policki und Goleniowski liegen wieder um Größenordnungen hinter den Orten an der Außenküste.

Unter den Städten nimmt wiederum der Kurort Świnoujście einen Spitzenplatz ein. Szczecin und Greifswald liegen um eine Dezimalstelle darunter, Greifswald weist aber immerhin fast doppelt so viele Hotelbetten pro 1000 EW auf wie Szczecin.

Bei dieser Angebotssituation ist es nicht verwunderlich, dass auch die Nutzung (vor allem Übernachtungen pro 1000 Einwohner = **Übernachtungsdichte**) sehr heterogen gestaltet ist. Einen Spitzenplatz nehmen hier die Kreise Ostvorpommern, Kamieński und die Stadt Świnoujście ein. Greifswald liegt im Vergleich zu Szczecin weit vorn; auf ähnlich hohem Niveau liegt noch der Kreis Uecker-Randow; die ländlichen Kreise auf polnischer Seite (Goleniowski und Policki) liegen wieder um Größenordnungen hinter den übrigen Kreisen. Dass die Außenküsten bevorzugte Ferienziele (im eigentlichen Sinne sind), zeigen auch die sich aus Zahl der Ankünften und Übernachtungszahlen ergebenden Werte für Verweildauer. Diese liegt in der Regel um einige Tage höher (ohne dass hier auf Zahlen weiter eingegangen werden soll).

Zahlen über **Auslastung** liegen in den polnischen Statistiken nicht vor, auf deutscher Seite liegt der Grad der Auslastung zwischen 24 % (Kreis Uecker-Randow) und 41 % (Kreis Ostvorpommern).

Aus der Analyse der wenigen Zahlen (und dem Blick auf die entsprechenden Karten) ergibt sich folgendes: Deutlich erkennbar ist ein Gefälle in Angebot und Nachfrage an Hotelbetten

³² Dieses kann aber auch ein Problem der Registrierung sein.

von der Außenküste in Richtung Hinterland. Besonders die ländlichen Kreise Goleniowski und Policki sowie die Festlandgebiete von Ostvorpommern und das Gebiet südlich der Haffküste im Kreis Uecker-Randow sind hinsichtlich der Hotelkapazität noch unterentwickelt. Obwohl Świnoujście als kreisfreie Stadt geführt wird, weicht dieser Ort von den beiden anderen kreisfreien Städten Szczecin und Greifswald ab: Die entsprechenden Kennziffern ähneln eher denen der Kreise OVP und Kamieński, so dass auch hierdurch deutlich wird, dass es sich um einen ganz „normalen“ Küstenerholungsort handelt, der nur etwas größer ist und aus diesem Grund kreisfreien Status hat.

Mecklenburg-Vorpommern und die Wojewodschaft Westpommern unterscheiden sich grundsätzlich in einer Kennziffer: Während der **Anteil der ausländischen Hotelgäste** in Mecklenburg-Vorpommern bei rund 2 % liegt, sind auf polnischer Seite rund 14 % der Hotelgäste aus dem Ausland, vor allem aus Deutschland wie auch aus Skandinavien.

Hinsichtlich des **Hotelstandards** gibt es in beiden Teilen des Untersuchungsgebietes folgende Trends: Der Grad der Ausstattung mit Hallenbädern, Sauna, Fitnessraum, Tennisplatz und Tagungsräumen nimmt zu. Allerdings liegt der Schwerpunkt dieses Nachrüstens auf polnischer Seite weniger in den klassischen Hotels, sondern mehr in den übrigen hotelähnlichen Einrichtungen.

Campingplätze

In **Mecklenburg-Vorpommern** liegt die Zahl der Campingplätze derzeit bei 160³³, davon liegen im Untersuchungsgebiet 21 Plätze. Die Zahl der dort vorhandenen Stellplätze liegt bei rund 3600. Räumlich konzentrieren sich die Campingplätze vor allem auf die Außenküste Usedom (8 Plätze), die Haffküste (3 Plätze) sowie die Ufer des Peenestroms und des Achterwassers bzw. des Greifswalder Boddens. Campingplätze weiter im Hinterland sind – mit Ausnahme von Anklam – nicht vorhanden. Die Größe der Plätze (Zahl der Stellplätze) variiert: Größter Platz ist Ückeritz mit 700 Stellplätze, die meisten Plätze haben zwischen 300 und 400 Stellplätzen. Die Plätze sind in der Regel nur in der Hauptsaison (Mai bis Oktober) geöffnet, nur sehr wenige Plätze sind ganzjährig offen.

Auf polnischer Seite sind in der Wojewodschaft **Westpommern** derzeit 59 Campingplätze und Zeltplätze (mit etwas einfacherer Ausstattung) vorhanden. Die Zahl der Stellplätze liegt bei etwa 8400³⁴. Räumlich konzentriert sind die Plätze auf die Ostseeküste (Dziwnów, Dziwnówek, Świętousć, Świnoujście) sowie auf die Haffküste (Golczewo, Jarosławiec, Szczecin-Dąbie, Lubczyna, Brzozki, Nowe Warpno, Kamień Pomorski) und einige Binnenseen. Ein Teil der Campingplätze ist in der Dachorganisation PFCC organisiert. In den Kreisen Goleniowski und Policki fehlen Campingplätze fast vollständig. Die Größen variieren sehr stark: Der Platz in Świnoujście mit 1200 Stellplätzen gehört zu den großen; der in Kamień Pomorski mit 200 zu den kleinen seiner Art. Der Ausstattungsgrad der Campingplätze ist sehr unterschiedlich. Bei vielen wird der Service durch die PFCC nur mit „durchschnittlich“ angegeben; „sehr

³³ Stat. JB Mecklenburg-Vorpommern 2003;

³⁴ Stat. JB Wojewodschaft Westpommern 2003; PFCC (Hrsg., 2004): Polen Camping.

guten Service“ boten u. a. Dziwnówek und Szczecin-Dąbie. Die Möglichkeiten der Freizeitgestaltung sind in der Regel sehr vielfältig, da oft eine Kooperation mit Segelschulen, Bootsverleihern u. ä. besteht.

4.2.2 Kulturtourismus

Städtetourismus

Die großen und kleinen Städte im Untersuchungsgebiet sind – von den Neugründungen in Zeiten der industriellen Erschließung der Landwirtschaft im 19. Jahrhundert abgesehen – in der Regel sehr alte Gründungen der Ostkolonisation und im 12. und 13. Jahrhundert entstanden. Die Städte weisen neben den Kirchenbauten häufig auch repräsentative Profanbauten auf und sind schon allein aufgrund des historischen Flairs Anziehungspunkt.

Museen und Gedenkstätten

Im Untersuchungsgebiet (vergleiche auch Karte 13) zählt eine fast unübersichtliche Zahl von Museen und Gedenkstätten zu den besonders bei schlechtem Wetter besuchten Destinationen. Die Zahl der Museen ist seit 1991 angewachsen (115 auf 166³⁵), vor allem nahm die Zahl der Kunstmuseen, Naturkundemuseen, technischen Museen und kulturgeschichtlichen Spezialmuseen zu, während die Zahl der Heimatmuseen und historisch orientierten Museen stagnierte³⁶. Die Museen variieren in Größe und Thematik stark, die Spanne reicht von lokalen Heimatstuben bis hin zu großen Museen mit mehreren einhunderttausend Besuchern im Jahr. Seit 1991 ist ein Anwachsen der Besucherzahlen zu beobachten gewesen, seit 2001 ist ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Dieser Trend ist ebenfalls bei den 21 polnischen Museen zu verzeichnen.

In der **Region Greifswald** sind es vor allem folgende Museen:

- das Pommersche Landesmuseum, welches seiner Fertigstellung entgegen sieht und neben einer gut bestückten Gemäldegalerie auch Ausstellungen zur Natur- und Kulturgeschichte zeigt;
- die Ausstellungen der Ernst-Moritz-Arndt-Universität (Kartensammlung, Geologische Landessammlung, Anatomische Sammlung, Sternwarte);
- sowie der Museumshafen.

In **Anklam** und Umgebung:

- das Museum im Anklamer Steintor (ältestes Heimatmuseum Vorpommerns);
- das Otto-Lilienthal-Museum (Anklam ist Geburtsstadt des Flugpioniers);
- das Lassaner Mühlenmuseum;
- das Stadtmuseum Wolgast (u. a. Philipp Otto Runge, Freund des in Greifswald geborenen Malers C.D. Friedrich, gewidmet).

³⁵ Gesamtes Mecklenburg-Vorpommern.

³⁶ Zahlen nach Stat. JB Mecklenburg-Vorpommern 2003 sowie Stat. JB der Wojewodschaft Westpommern 2003.

Auf **Usedom** sind es vor allem:

- das Historisch-technische Informationszentrum Peenemünde mit Ausstellungen zur Geschichte der Raketenentwicklung im 2. Weltkrieg und der für Musikveranstaltung genutzten Turbinenhalle des ehemaligen Kraftwerks;
- weitere Museen in Peenemünde (Phänomena, Bettenmuseum, Unterseeboot);
- das Otto Niemeyer-Holstein-Gedächtnis-Atelier Lüttenort;
- die Ausstellung im ehemaligen Bahnhof Karnin zum Thema Naturpark Usedom;
- das technische Denkmal Hubbrücke Karnin;
- die Gedenkstätte Golm (Kriegsgräbergedenkstätte);
- das Zweirad- und Fahrzeugmuseum Dargen.

Um das **Haff** herum sind bemerkenswert:

- das Ueckermünder Haff-Museum mit breit gefächerter Ausstellung;
- das Heimatmuseum Eggesin.

Zahlreiche Museen sind in **Szczecin** gelegen, von denen hier stellvertretend genannt sein sollen:

- das Meeresmuseum;
- das Stadthistorische Museum;
- das Schloss der Pommerschen Herzöge mit verschiedenen Ausstellungen;
- das Nationalmuseum;
- das Medizinhistorische Museum;
- das Geologische Museum.

In **Świnoujście** und Umgebung sind es vor allem folgende Museen:

- das Museum für Hochseefischerei;
- die historischen Befestigungsanlagen der Stadt, die zum Teil besichtigt werden können.

Natur und religiöse Kultur bilden die Schwerpunkte der Museen im Bereich **Wolin** und **Kamień Pomorski**:

- Nationalparkmuseum Wolin;
- Historisches Museum Wolin mit den Ausstellungen der archäologischen Grabungen (Vineta?);
- Dommuseum Kamień Pomorski.

Theater und Kinos

Theater und Kinos werden zwar in der Regel vornehmlich von der einheimischen Bevölkerung frequentiert, nehmen aber in der touristischen Grundausstattung eine wichtige Rolle ein. Auf der deutschen Seite sind das vor allem das Mehrspartentheater Vorpommern (Spielstätte Greifswald) und die Vorpommersche Landesbühne Anklam mit Spielstätten auf Usedom (Chapeau Rouge, Blechbüchse). Auf polnischer Seite existieren 7 Theater, davon ein reines Musiktheater, sowie 4 professionelle Orchester.

Die Besuchszahlen steigen auf deutscher wie auf polnischer Seite seit einem Tief Ende der 1990er Jahre wieder langsam an. Der Trend geht eindeutig zu Freiluftveranstaltungen (u. a. in Burgruinen, Klöstern, dem Innenhof des Szczeciner Herzogsschlusses usw.).

Die Zahl der Kinobesucher sinkt dagegen nach einem Hoch 2001 wieder leicht. Kinos sind nicht nur in den größeren Städten wie Greifswald, Anklam, Ueckermünde und Pasewalk sowie Szczecin und Świnoujście vorhanden, sondern auch in den größeren Seebädern.

Kultur-Events

Größere kulturelle Veranstaltungen stehen ganz oben auf der Gunstliste der Touristen und Einheimischen. Die breite Vielfalt der kulturellen Ereignisse erfüllt folgende **Aufgaben** bzw. birgt **Chancen**:

- Sie zieht zusätzliche Besucher in die Regionen. Auch solche Besucher können durch interessante Angebote angesprochen werden, die sonst eventuell andere Urlaubsregionen vorziehen würden. Allerdings muss dazu die Qualität der angebotenen Veranstaltungen konkurrenzfähig sein.
- Kulturelle Veranstaltungen sind dazu geeignet, um die Verweilzeit schon angereicherter Touristen am Urlaubsort zu verlängern oder sie dazu zu bewegen, die Region ein weiteres Mal zu besuchen.
- Kulturereignisse steigern die Lebensqualität der Region für die einheimische Bevölkerung. Das Untersuchungsgebiet ist grundsätzlich von Abwanderung betroffen. Neben der schlechten wirtschaftlichen Situation (insbesondere auch Arbeitsmarktsituation) ist auch ein immer schlechter werdendes Kulturangebot mit ein Anlass, die Region zu verlassen. Kulturelle Angebote können dem entgegen wirken.
- Kulturereignisse können dazu beitragen, ein Hauptproblem des Untersuchungsgebietes, nämlich die Kürze der touristischen Hauptsaison, zu lösen, in dem auch außerhalb der Hauptsaison Anlässe zu einem Besuch geschaffen werden.

Die kulturellen Events sind im Angebot sehr breit gefächert. Fast alle Entscheidungsträger haben die Chancen dieser Veranstaltungen erkannt und bieten in verschiedenen Dimensionen entsprechende Events an.

Mecklenburg-Vorpommern ist Austragungsort z.B. für:

- Kunst offen: Hier bestehen in hunderten von Ateliers und Kunstwerkstätten die Möglichkeit, den Künstlern bei der Arbeit zuzuschauen³⁷.
- Festspiele Mecklenburg-Vorpommern und Musiksommer Mecklenburg-Vorpommern: Diese überregional bedeutsamen Veranstaltungen bieten einerseits Gelegenheit, Spitzenkünstler zu erleben, andererseits haben sie wichtige Funktionen bei der Nachwuchssichtung und –förderung. Allerdings war in den letzten Jahren zu beobachten, dass nur sehr

³⁷ <http://www.kunst-offen.com/>.

wenige Veranstaltungen dieser Festivals im vorpommerschen Raum stattfanden, der Schwerpunkt lag eindeutig im Landesteil Mecklenburg³⁸.

- Wege der Backsteingotik: Diese bau- und kulturhistorisch orientierte Ausstellungsreihe war so erfolgreich, dass Ausstellungen auch über den vorgesehenen Zeitraum gezeigt werden³⁹.

Die **Region Greifswald** bietet folgende wichtige Ereignisse an:

- Fischerfest mit dem Oldtimertreffen Gaffelrigg: Dieses Ereignis ist das wichtigste maritime Großereignis in Vorpommern und von überregionaler Bedeutung.
- Nordischer Klang und Bachwoche: Diese Musikfeste sind ebenfalls von überregionalem Rang; ersteres schlägt die Brücke zu den nordischen Nachbarn, letztes ist sehr traditionell angelegt.
- Das Klosterspektakel mit dem Jazzfestival bildet die Brücke zwischen moderner Musik und jahrhundertalter Baukunst.

Die **Region Anklam** bietet folgende Veranstaltungen:

- Dem Andenken des Flugpioniers Lilienthal gewidmet ist das Flugplatzfest.
- Das Theaterspektakel und die Veranstaltungsreihe „Die Peene brennt“ werden vor allem durch das sehr aktive Theater der Stadt (Vorpommersche Landesbühne) in Szene gesetzt.

Usedom bietet über das gesamte Jahr vielfältige Veranstaltungen:

- Auch wenn nicht bewiesen ist, dass die untergegangene Stadt Vineta vor Usedom lag, sind die Vineta-Festspiele wichtige Ereignisse im Sommer.
- Die Kaisertage lassen alte Badetradition und die Bedeutung der 3 Kaiserbäder als Erholungsgebiet der Berliner wieder aufleben.
- Wichtige musikalische Ereignisse sind die Folkstage Zinnowitz und der Usedomer Musiksommer.
- Modetrends vor allem aus dem Ostseeraum werden auf der Veranstaltungsreihe „Heringsdorf goes Fashion“ gezeigt.

Die **Haffregion** ist ebenfalls im Festpielkalender vertreten:

- Traditionelles Volksfest in Ueckermünde ist die Haffwoche mit Segelregatten und stark maritim geprägtem Flair.
- Traditionssegler der Region treffen sich beim Haffsegelertreffen Mönkebude.
- Wichtiges kulturelles Ereignis des Hinterlandes ist das Burgfest Löcknitz.

Die Region **Świnoujście** ist in ihren überregional wichtigen Veranstaltungen ebenfalls sehr maritim geprägt:

- das Festival der Seemannslieder,
- das Musikfestival,
- das FAMA-Festspiele der akademischen Jugend (Studentisches Kunstfestival),
- der Marathon Świnoujście – Wolgast,

³⁸ <http://www.musikland-mv.de/>; <http://www.usedomer-musikfestival.de/>; <http://www.festspiele-mv.de/>.

³⁹ <http://www.wege-zur-backsteingotik.de/>

- die Regatten („Gryf Pomorskie“ u. a.),
- der Ostseejahrmarkt.

Für die **Region Wolin** und **Kamień Pomorski** sind vor allem sehr kulturell geprägte Veranstaltungen typisch:

- das Musik- und Orgelfest Kamień Pomorski,
- das Internationale Sängerfestival Międzyzdroje,
- das Wikingerfestival Wolin,
- das Festiwal Współczesnej Kultury Ludowej,
- die Dni Kultury Ottonalia.

Die eigentliche Metropole **Szczecin** bietet eine große Auswahl an international bedeutsamen Veranstaltungen:

- die Tage der ukrainischen Kultur,
- der Kunstsommer im Schloss (Reihe von Musikveranstaltungen),
- die Lotusławski-Musiktage
- die Seetage: Diese Veranstaltung ist eine der größten maritimen Open-Air-Veranstaltungen in Polen. Bestandteile sind Konzerte, eine Yachtparade, Feuerwerk und verschiedene Sportwettkämpfe,
- das Festival „Stettin unter Dampf“, es zieht zahlreiche Traditionsfahrzeuge aus dem Ostseeraum an,
- der Jazzsommer Szczecin,
- das Europäische Zwillingfestival,
- die Oldtimer-Regatta.

Eher von lokaler Bedeutung sind die zahlreichen **jahreszeitlich** oder **thematisch** orientierten **Volksfeste** im gesamten Untersuchungsgebiet, wie:

- Ostermärkte, Sommermärkte, Erntedankfeste, Weihnachtsmärkte;
- Seebrückenfeste, Hafenfeste, Hornfischfeste, Heringsfeste;
- Schützenfeste, Feuerwehrfeste, Fasching usw.

Diese Veranstaltungen sind wichtiger Bestandteil des Brauchtums der einheimischen Bevölkerung und erfreuen sich zunehmender Beliebtheit auch bei Touristen und Tagesbesuchern.

4.2.3 Sporttourismus

Reittourismus und Pferdesport

Reittourismus und Pferdesport haben sich ebenfalls in den letzten 15 Jahren sehr positiv entwickelt und sind bei bestimmten Bevölkerungsgruppen (v. a. weiblich, ab 14 Jahre) als besonders beliebt. Die Motivation für ein Engagement im Pferdesport ist sehr breit gefächert. Das aktive Naturerlebnis spielt eine wichtige Rolle, der Sportgedanke sicherlich ebenfalls.

Generell ist zu bemerken, dass Mecklenburg-Vorpommern im Vergleich zu anderen ähnlichen Bundesländern aber noch Nachholbedarf hat. Dieses äußert sich u. a. in Kennziffern wie Zahl der Pferde pro Einwohner⁴⁰. Ähnliches gilt auch für die Wojewodschaft Westpommern.

Der Pferdesport hat viele **Facetten**, die sehr unterschiedlich Anforderungen an die touristische Infrastruktur stellen:

- Reit- und Fahrsport (Spring-/Dressurreiten, Military, Traberrennen usw.) beschränkt sich auf Trainings- und Wettkampfgelände sowie entsprechende Stallungen. Von tourismusgeographischem Interesse sind hier vor allem die zahlreichen Zuschauer, die von den Ereignissen angezogen werden und untergebracht und gepflegt werden müssen. Die Zahl der aktiv beteiligten Sportler ist eher geringer.
- Wanderreiten (Trials) bzw. Freizeitreiten wird dagegen auch von Reitlaien aktiv ausgeübt. Die Zahl der Reiter steigt ständig und erfordert entsprechende Infrastrukturen: Stallungen, Unterkunft und Verpflegung.
- Eine Spezialform bildet z.B. das therapeutische Reiten, was eine Übergangsform zum Gesundheitstourismus darstellt.

Auch die **Anbieter** und deren Infrastruktur sind sehr vielgestaltig, die Übergänge sind oft fließend:

- Gestüte (in privater wie in staatlicher Hand) widmen sich in erster Linie der Pferdezucht und dem Pferdesport. Touristen sind als Käufer natürlich willkommen.
- Reiterhöfe sind in erster Linie für Hobbyreiter da. Entweder werden dort eigene Pferde untergestellt oder Mietpferde angeboten. In der Regel ist um diese Reiterhöfe ein dichtes Netz von Reitwegen angelegt und eine Kombination mit Hotel- oder Pensionsbetrieb üblich (siehe auch Karte 14).
- Nicht zuletzt bieten auch Bauernhöfe (Ferien auf dem Bauernhof) die Möglichkeit zum Reiten. Auch hier gibt es Reitwege, die intensiv genutzt werden.

Die Gestüte sind in der Regel Traditionsbetriebe und haben auch die planwirtschaftlichen Zeiten überlebt. Reiterhöfe sind oft Chancen für Neuorientierung von Landwirten, Reitmöglichkeiten für Urlauber auf dem Bauernhof Zuverdienstmöglichkeit für bestehende Landwirtschaftsbetriebe. Allerdings setzen die Pferdehaltung und Reittourismus als spezielles Angebot auch besondere Kenntnisse voraus. Notwendig sind ebenfalls spezielle Dienstleister (Hufschmiede, Sattler, Tierärzte...).

Viele der Reittouristen sind nicht organisiert. Die Organisationsformen der Akteure im Untersuchungsgebiet reichen von privaten Anbietern bis hin zu Vereinen.

Mecklenburg-Vorpommern

Die Zahl der privaten Reiterhöfe im Untersuchungsgebiet liegt derzeit bei etwa 50. Die Größe und Ausstattung variieren sehr stark. Regionale Schwerpunkte sind vor allem:

⁴⁰ Vgl. RULLE, Reittourismus, S. 119ff.

- die Insel Usedom (auch das Hinterland der Außenküste, besonders die alten Inselkerne),
- die Haffregion sowie
- das Umland der größeren Städte, insbesondere Greifswald⁴¹.

Gestüte befinden sich derzeit nicht im Untersuchungsgebiet.

Die Zahl der Vereine in Mecklenburg-Vorpommern (gesamt) lag 2003 bei 249, die Mitgliederzahl insgesamt bei 7550. Nicht alle Reiterhöfe und andere Anbieter sind im Landesverband für Reiten, Fahren und Voltigieren e.V. organisiert⁴².

Wojewodschaft Westpommern

Im polnischen Teil des Untersuchungsgebietes sind derzeit 11 Reiterhöfe vorhanden. Schwerpunkte sind vor allem die Umgebung von Szczecin, die Umgebung von Goleniów und die Insel Wolin⁴³. Die Zahl der Anbieter dürfte in den nächsten Jahren erheblich zunehmen. Darüber hinaus sind derzeit (allerdings in der gesamten Wojewodschaft) 19 Pferdesportvereine registriert, darunter mehrere in Szczecin⁴⁴.

Radwandern und Fahrradfahren

Radwandern und Fahrradfahren erfreuen sich im Untersuchungsgebiet steigender **Beliebtheit**. Gründe dafür sind nicht zuletzt:

- Fahrradfahren erfüllt bei vielen den Wunsch, sich aktiv in der Natur fortzubewegen. Gerade die Kombination Naturnähe und gesundheitsfördernder Bewegung ist im Radfahren sehr gut realisiert.
- Radfahren ist eine Möglichkeit, sich auch in – z.B. für Autos gesperrten - Großschutzgebieten fortzubewegen.

Das Untersuchungsgebiet ist generell sehr gut zum Radwandern und Radfahren **geeignet**. Besonders positiv sind folgende Faktoren:

- Das Relief ist nicht zu stark ausgeprägt. Auch untrainierte und ungeübte Fahrer kommen mit den wenigen vorhandenen Steigungen zurecht.
- Die Regionen sind bereits gut auf Radwanderer eingestellt. Das ohnehin schon dichte Radwegenetz wird immer noch ausgebaut bzw. in der Qualität verbessert.
- In der Region enden einige der bedeutenden Fernradwanderwege. Das bringt zusätzlich Radtouristen ins Land.
- Unterkunftsmöglichkeiten, vor allem auch Zeltplätze, sind großflächig in landschaftlich attraktiven Gegenden vorhanden.

Die **Radwege** sind in einem sehr unterschiedlichen Zustand. Die Spanne reicht von asphaltierten, mehr als 2 Meter breiten Wegen bis hin zu völlig unbefestigten Wald- und Feldwegen

⁴¹ <http://www.reiten-in-mv.de>.

⁴² <http://www.mecklenburger-pferde.de/pferdesport/>

⁴³ <http://jazdakonna.pl/w/zachodni/zachodni.phtml>; <http://gryfnet.pl/>.

⁴⁴ Statistische JB der Wojewodschaft Westpommern 2003.

oder Kopfsteinpflasterstraßen. Zum Teil ist auch die Beschilderung sehr widersprüchlich. Dieses gilt sowohl von den regional wichtigen, als auch von den großen Fernradwegen. Nicht alle Radwege sind offiziell von den Organisationen (z.B. ADFC) angelegt oder betreut. Vielmehr sind auch Kommunen und regionale Fremdenverkehrsorganisationen zuständig. Die Vielfalt der vorhandenen Radwege des Untersuchungsgebietes ist sehr groß, im Folgenden soll nur eine Auswahl vorgestellt werden, einen Überblick über die Gesamtheit der Radwege bietet die Karte 15.

Fernradwege

Im Untersuchungsgebiet enden bzw. beginnen mehrere große europäisch bedeutende Fernradwege:

- Die Küste des Kleinen Haffs ist Endpunkt des Oder-Neiße-Radweges. Im Untersuchungsgebiet (in der Umgebung von Löcknitz) werden teilweise auch Bahndämme stillgelegter Eisenbahnen mit benutzt⁴⁵.
- Der Ostsee-Fernradweg reicht von Travemünde bis nach Ahlbeck. Im Untersuchungsgebiet führt er entlang der Südküste des Greifswalder Boddens und der Außenküste Usedom bis an die polnische Grenze⁴⁶.
- Rund um das Große und Kleine Haff geht der Stettiner Haff-Rundweg. Er verläuft auch auf polnischer Seite weiter. Ein Hindernis ist die nicht immer verkehrende Fähre Altwarp – Nowe Warpno.
- Weiterhin wird von einigen Anbietern der Radfernweg Usedom-Gdansk vorgeschlagen. Dieser Weg ist jedoch nicht offiziell in den Fernwegeplan aufgenommen.

Regionale Radwege

Auf Usedom und um das Haff herum werden von verschiedenen Anbietern (Fremdenverkehrsverbänden und kommerziellen Anbietern) vor allem folgende Touren für Tagesradwanderer, die in der Region Urlaub machen, vorgeschlagen⁴⁷:

- die Kleine Usedom-Rundreise (6 Tage),
- die Große Usedom-Rundreise (9 Tage),
- eine Radwanderung von Berlin nach Usedom (8 Tage),
- der Stettiner Grenzweg,
- der Radweg Tollensesee – Haff,
- eine Rundfahrt durch das Ducherower Land,
- die Radwege entlang der Peene.

Auf Wolin werden vor allem Touren durch den Wolinski-Nationalpark angeboten, so z.B.: Dziwnów – Wolin und Międzyzdroje – Wolin⁴⁸.

⁴⁵ <http://www.oder-neisse-radweg.de/seite/a6.html>.

⁴⁶ <http://www.europaradweg.de/Ostsee/Ostsee%20Radwanderweg.htm>.

⁴⁷ <http://www.vorpommern.de/terra/wegeuebe.htm>; <http://www.radreisen-odermuendung.de/>;
<http://www.ostsee-radtouren.de/>; <http://www.radreisen-mecklenburg.de/>.

⁴⁸ Siehe auch http://www.ostsee-urlaub-polen.de/insel_wolin_fahrrad_touren.htm.

Viele der Radwanderwege werden thematisch zusammengefasst, beliebte Mottos sind u. a.: die Eiszeitroute (entlang glazialmorphologisch interessanter Stationen, das Untersuchungsgebiet nur im Südwesten tangierend)⁴⁹ sowie jahreszeitlich orientierte Touren (z.B. entlang des Kranichzuges) oder Touren entlang der Schlösser und Herrenhäuser. Die Tagestouren mit 30 bis 50 km Streckenlänge sind auch für ungeübte Radfahrer zu bewältigen.

Im gesamten Untersuchungsgebiet sind mehr oder weniger dicht **Verleihstationen** für Fahrräder vorhanden, so allein auf Usedom 36 Anbieter. Für die polnische Seite liegen derzeit keine Zahlen vor. Es muss aber davon ausgegangen werden, dass das Netz der Verleihstationen noch dünn ist. Viele der deutschen Anbieter dehnen ihren Service bis auf das polnische Nachbargebiet aus und betreuen z.B. Radwanderer auf dem Haff-Rundweg auch auf polnischem Territorium.

Der Trend geht zu einem Rundum-Service mit Gepäcktransport, Pannenservice, Organisation der Unterkunft usw.

Wandern

Der Wanderurlaub ist nicht unbedingt die klassische Urlaubsform im norddeutschen Raum, sondern findet eher in Mittel- und Hochgebirgsräumen größere Verbreitung. Unter Wanderurlauber fallen Touristen, die von einer Unterkunft zur nächsten zu Fuß (gelegentlich auch als Anhalter) unterwegs sind und in der Regel nur wenig Gepäck mit sich führen. Wegen der oft vorhandenen *low cost*-Ausrichtung sind diese Touristen nicht unbedingt bei den Touristikunternehmen beliebt.

Dennoch ist auch im Untersuchungsgebiet für Wanderurlauber eine entsprechende Infrastruktur vorhanden. Das sind vor allem Wanderwege (vergleiche Karte 16), die entsprechend beschildert sind und sich an Sehenswürdigkeiten, möglichen Unterkünften und landschaftlich besonders schön gelegenen Wegabschnitten orientieren. In das europäische **Fernwanderwegenetz** sind derzeit folgende Wanderrouten eingebunden⁵⁰:

- der Naturparkweg: Er führt im Untersuchungsgebiet von Torgelow über Eggesin und Vogelsang nach Altwarp.
- der Fernwanderweg Travemünde – Ahlbeck: Er führt im Untersuchungsgebiet von Greifswald über Wrangelsburg und Wolgast an der Usedomer Außenküste nach Ahlbeck.

Auf polnischer Seite sind derzeit keine derartigen Wanderwege ausgewiesen.

Wesentlich weiter verbreitet ist das Wandern als Urlaubsaktivität im Sinne von **Tageswanderungen** mit Rückkehr an den Ausgangs- (Übernachtungs-)Ort. Fast in allen Kreisen sind viele Wanderwege dafür ausgewiesen, vor allem durch reizvolle Landschaften oder entlang interessanter Sehenswürdigkeiten. Zur Ausgestaltung zählen Informationstafeln, vorbereitetes Kartenmaterial sowie ggf. Schutzhütten bzw. vorbereitete Rastplätze⁵¹. Initiativen gehen sowohl

⁴⁹ Reg. Planungsverband Meckl. Seenplatte (2004): Eiszeitroute.

⁵⁰ Vgl. Regionaler Fremdenverkehrsverband Vorpommern, Erlebniskarte Vorpommern.

⁵¹ Siehe auch <http://www.stettiner-haff.de/fremdenverkehrsverein/wanderw.htm>.

von lokalen bzw. regionalen Fremdenverkehrsverbänden als auch von den privaten Anbietern aus.

- Auf Usedom sind vor allem Rundwanderwege durch die Endmoränenlandschaften (um den Wolgastsee, Golm, Streckelsberg, Wolgaster Ort, Lieper Winkel und Gnitz) sowie die Mellenthiner Heide und das Thurbruch vorbereitet.
- Im Kreis Uecker-Randow sind Wanderwege u. a. in der Ueckermünder Heide, entlang des Haffs, rund um das Ahlbecker Fenn (Hintersee-Gegensee) sowie entlang der Reste der ehemaligen Randower Kleinbahn ausgewiesen. Ebenfalls extra bezeichnet ist die via regia Mönkebude – Ueckermünde.
- Im Raum Greifswald-Wolgast sind es vor allem Wege entlang des Greifswalder Boddens oder durch die Laubwälder im südlichen Teil des Landkreises Ostvorpommern, die zu Wanderrouen zusammengefasst sind.

Auf polnischer Seite sind ebenfalls mehrere vorbereitete Wanderwege – teils auch thematisch orientiert (Geschichte, Natur u. a.) – in Karten ausgewiesen⁵²:

- Szczecin – Puszcza Wkrzańska – Brzózki - Trzebież,
- ein Weg entlang des Ostufers des Großen Haffs Golczewo – Stepnica – Wolin,
- ein Rundweg durch den Wolinski Nationalpark,
- ein Weg entlang der Außenküste Wolins,
- ein Weg entlang des Ostufers der Dziwna,
- und südlich von Szczecin ein Weg durch die Puszcza Bukowa bzw. die Seenlandschaft.
-

Fliegen und Ballonsport

Fliegen unterlag vor 1990 der strengen staatlichen Kontrolle der Behörden und war den paramilitärischen Organisationen *GST* auf deutscher und *LOK* auf polnischer Seite vorbehalten. Die Traditionen der Fliegerei (u. a. Lilienthal in Anklam) wurden nach 1990 wieder verstärkt aufgenommen und fortgeführt.

Infrastruktur ist in Form zahlreicher **Flugplätze** vorhanden:

- Peenemünde ist ehemaliger Militärflugplatz und kann derzeit nur von kleineren Maschinen angefliegen werden.
- Anklam ist ehemaliger Agrarflugplatz, ebenfalls Schmolow bei Greifswald. Zum Teil wird dort neben Landemöglichkeit für private Sportflieger auch Segelfliegen angeboten.
- Wichtiger Flugplatz südlich des Haffs ist Pasewalk-Franzensfelde. Auch er hat eine lange Tradition.
- Militärisch und zivil genutzt wurde bis 1990 Heringsdorf-Garz. Auch hier ist Flugsport grundsätzlich möglich, wenngleich auch noch Linienverkehr – vor allem im Sommer – stattfindet.
- Speziell für Drachen- und Ultraleichtflugzeuge ist der Landeplatz Mellenthin vorgesehen.

⁵² Mapa Turystyczna Wojewodstwa Zachodnio-Pomorskiego, o.J.

- Auf polnischer Seite sind vor allem die Flugplätze Szczecin und Goleniow wichtig, die auch privat genutzt werden.

Mehrere **Vereine** bzw. **Flugfirmen** sorgen für interessante Angebote wie Rundflüge, Fallschirmspringen und ähnliches und bieten teilweise auch Flugunterricht an⁵³:

- der Flughafen Heringsdorf: Inselrundflüge,
- der Flugplatz Peenemünde: ebenfalls Inselrundflüge,
- der Luftsportclub "Die Ueckerfalken" mit Schnupperflügen, Flugplatz Pasewalk,
- der Segelfliegerclub Greifswald e.V. mit Schnupperflügen, Flugplatz Schmoldow,
- die Usedomer Fluggesellschaft mbH, Rundflüge über die Inseln Usedom und Rügen, Flugplatz Peenemünde,
- der Usedomer Fliegerclub e.V. Flugplatz Mellenthin,
- der Usedomer Fliegerclub e.V. Karlshagen,
- der Aeroklub Bałtycki, Bagicz,
- der Aeroklub Szczecin.

Ballonfahren hat sich ebenfalls stark entwickelt und wird auch im Untersuchungsgebiet angeboten:

- Ballonfahrten Peer Wittig, Greifswald⁵⁴.

4.2.4 Gesundheitstourismus

In vielen der Hotels und Ferienparks existiert ein breites Angebot an Wellness-, Fitness- und Gesundheitsprogrammen. Diese sind stark von Trends abhängig und variieren sehr. Medizinisch relevant sind sie eher selten, werden aber trotzdem immer stärker nachgefragt. Innerhalb der Dreigliederung des Gesundheitstourismus zählen diese Sparten aber zum gesundheitsbetonten bzw. Wellness-Tourismus. Im Gegensatz zum Kurtourismus, um den es im Folgenden gehen soll, benötigen die anderen beiden Tourismusarten nicht zwingend eine eigene Infrastruktur, sondern sind den eigentlichen Beherbergungsstätten angeschlossen.

Für den Gesundheitstourismus im engeren Sinne bzw. Kurtourismus kommen in der Regel ausgewiesene Kur- und Rehabilitationskliniken bzw. –sanatorien in Frage. Diese nutzen vor allem das medizinisch günstige **Bioklima** mit salzhaltiger und feuchter Luft, Temperaturschwankungen, hoher Sonnenscheindauer und großer Luftreinheit. Die Nähe zu Moorkomplexen und Kreide unterstützte eine Ansiedlung von Kur- und Rehaeinrichtungen zusätzlich.

Folgende **Indikationen** sind für Kuren (Vorsorge oder Rehabilitation) im Untersuchungsgebiet angezeigt⁵⁵:

- rheumatische Erkrankungen und Erkrankungen des Bewegungsapparates,
- Herz-Kreislauf-Erkrankungen,

⁵³ <http://gryfnet.pl/>; http://www.vorpommern.de/1/index_fliegen.htm.

⁵⁴ <http://www.ballon-mbb.de/doc/MbB-Ballonverein-35.htm>.

⁵⁵ <http://www.all-in-all.com/>.

- stationäre Heilverfahren bei onkologischen Erkrankungen,
- spezielle Hauterkrankungen (Neurodermitis, Psoriasis vulgaris),
- Stoffwechselerkrankungen,
- Atemwegserkrankungen (einschließlich Asthma),
- psychosomatische und psychovegetative Erkrankungen,
- Erkrankungen bei Mutter und Kind sowie Kinderrehabilitation.

Neben den normalen Krankenhäusern der medizinischen Grundversorgung (Anklam, Greifswald, Wolgast, Ueckermünde, Pasewalk) existieren auf deutscher Seite im Untersuchungsgebiet 12 Vorsorge- und Rehakliniken (im Landkreis Ostvorpommern auf Usedom 9, in der Stadt Greifswald 3). Insgesamt stehen in den Vorsorge- und Rehabilitationskliniken 1720 Betten zur Verfügung⁵⁶.

Auf polnischer Seite wird die Zahl der Reha- und Vorsorgekliniken mit 13 angegeben (1927 Betten), dazu kommen noch einmal 36 Kursanatorien mit 5200 Betten⁵⁷. Die meisten der Kurkliniken befinden sich in den klassischen Kurorten Świnoujście und Międzyzdroje.

4.3 Wassergebundener Tourismus

Allgemeines zum wassergebundenen Tourismus

Die Nähe zum Wasser ist die Basis für eine erfolgreiche Entwicklung der Tourismuswirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern und in der Wojewodschaft Westpommern. Nicht nur weltweit ist der wassergebundene Tourismus im Aufwärtstrend, auch deutlich an der deutschen Küste: Rund 70 % der Gäste in Mecklenburg machten Urlaub im Land wegen der Möglichkeit zu baden und Wassersport zu treiben⁵⁸. Ähnliches kann für die polnische Küste vorausgesetzt werden, ohne dass hier der Beweis geführt werden soll.

Wassergebundener Tourismus hat viele Facetten⁵⁹:

- er bewegt sich räumlich zwischen Binnengewässern und Hochsee;
- die Angebote sind teils sehr naturbezogen, teils völlig naturunabhängig;
- die Erholungsmöglichkeiten liegen zwischen aktiver Urlaubsgestaltung oder passiver Erholung.

Das Untersuchungsgebiet nimmt eine **vermittelnde Stellung** zwischen Binnengewässern und (Hoch-)See ein. Der vorhandene Naturraum ist in weiten Teilen des Untersuchungsgebietes weitgehend unzerstört und ermöglicht „wirkliche“ Naturerlebnisse. Die Angebotspalette ist so groß, dass kaum Wünsche offen bleiben.

⁵⁶ 2002, aus: Stat. JB Mecklenburg-Vorpommern 2004.

⁵⁷ Zahlen für die gesamte Wojewodschaft Westpommern, Stat. JB der Wojewodschaft Westpommern 2003.

⁵⁸ Siehe auch dwif, Maritimer Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern, auf <http://www-mv-maritim.de>.

⁵⁹ Vgl. auch ORAMS (1999).

Die Beschäftigung mit dem wassergebundenen Tourismus macht jedoch auch zwei **Probleme** deutlich:

- Dieser Tourismus kann nur in sehr wenigen Fällen (nicht im Untersuchungsgebiet!) völlig autark existieren. Er ist vielmehr mit allen möglichen Formen des landgebundenen Tourismus (Städte, Kultur, Gesundheit, ländlicher Tourismus) eng verzahnt. Der Reiz für die Besucher liegt in der Kombinationsmöglichkeit, die Übergänge sind fließend. Das bedingt auch gewisse methodische Probleme bei der Analyse des Tourismus.
- Die fast im Selbstlauf zustande gekommene und historisch gewachsene Ausrichtung des Untersuchungsgebietes auf den wassergebundenen Tourismus hat dazu geführt, dass die Destinationen auf deutscher wie auf polnischer Seite einseitig auf die Küste ausgerichtet sind, das Hinterland zwischen Küste und den Seenplatten dagegen touristisch kaum entwickelt wurde und zu den strukturärmsten Gebieten Deutschlands und Polens zählt.

Wassergebundener Tourismus ist in den offiziellen Statistiken kaum extra verzeichnet und wird dort – im Unterschied zum landgebundenen Tourismus – nur in einzelnen Teilbereichen abgedeckt.

4.3.1 Segeln und Motorbootfahren

Generelles

Segeln und auch das Motorbootfahren haben als Wassersport eine lange Tradition und sind aus der Berufsfischerei und Küstenschiffahrt hervorgegangen. Die ersten Segelvereine im Untersuchungsgebiet wurden um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert gegründet. Mit Ausnahme der Kriegszeiten hat sich die Weiterentwicklung des Wasserfahrortes mehr oder weniger kontinuierlich vollzogen.

Nach 1945 war in der eh. DDR das Segeln im wesentlichen auf die inneren Seegewässer beschränkt, nur mit Ausnahmegenehmigungen durften auch Reisen auf der Ostsee oder ins (sozialistische) Ausland unternommen werden. Trotzdem lag die Zahl der seegehenden Segelyachten 1990 bei ca. 1500. Die Zahl der kleineren Sportboote dürfte bei mehreren Tausend gelegen haben.

Die Beschränkungen auf polnischer Seite waren weniger streng: Polnische Segler waren regelmäßig auch auf Regatten in westlichen Staaten am Start oder auf Weltumseglungen unterwegs. Allerdings war die Zahl der Boote bei weitem nicht so hoch wie in der DDR. Das lag auch an der Wirtschaftslage der polnischen Bevölkerung. Bereits seit Ende der 1960er Jahre gingen polnische Sportbootwerften – so auch in Szczecin – *joint ventures* mit Produzenten aus dem westlichen Ausland ein und bauten Sportboote westlicher Werften in Lizenz. Diese Zusammenarbeit bescherte der polnischen Industrie bereits damals einen enormen *know-how*-Schub, von der sie heute noch profitiert.

Seit 1990 hat – vor allem auf deutscher Seite nach Wegfall der Beschränkungen – ein erheblicher Aufschwung im Segel- und Motorbootssport eingesetzt. Die Zahl der Segelyachten und Motorboote stieg auf ein Mehrfaches an. Segeln und Motorbootfahren gehören nach wie vor

zu den Sportarten mit einer steigenden Nachfrage⁶⁰. Typisch ist allerdings die Saisonalität: Wie auch bei anderen Wassersportarten reicht die Hauptsaison von April bis Oktober. Außerdem bestimmen auch der Verlauf der vorhergehenden Saison („Qualität des Sommers“) nicht nur die Verkaufszahlen der Werften, sondern auch die Nachfrage bei allen anderen Anbietern⁶¹.

Akteure

Die im Bereich Motorbootfahren und Segeln agierenden Akteure sind den beiden wesentlichen Gruppen Vereine und kommerzielle Anbieter zuzuordnen.

Auf deutscher wie auf polnischer Seite existiert eine Vielzahl von **Vereinen**. Sie sind in sehr unterschiedlicher Weise entweder sportlich auf Regattasegeln ausgerichtet und/oder auf Fahrtsegeln. Sie bieten in der Regel Mitsegelgelegenheiten und Ausbildung an, vermieten (aus rechtlichen Gründen) aber kaum Boote. Die Zahl der reinen Wassersportvereine auf deutscher Seite des Untersuchungsgebietes ist mit rund 15 anzugeben, auf polnischer Seite mit rund 40⁶². Schwerpunkte sind auf deutscher Seite vor allem Greifswald, Wolgast, Ueckermünde; auf polnischer Seite Szczecin, Dziwnów, Kamièn Pomorski und Świnoujście. Touristisch sind die Vereine nur in untergeordnetem Maße relevant: Sie sind eher auf längerfristige Mitgliederbindung orientiert, allerdings sind auch viele auswärtige Wassersportler, die in die Rubrik Touristen fallen, Mitglieder in Wassersportvereinen an der Küste geworden. Das hat aber dann die Ursache darin, dass die Vereine oft Vertragspartner der Wasser- und Schifffahrtsbehörden über Nutzung von Wasserflächen für Bootsanleger sind und an einen (preiswerten) Liegeplatz nur über die Mitgliedschaft in einem Verein zu kommen ist. Einige von größeren Vereinssportboothäfen an der deutschen Küste (allerdings nicht im Untersuchungsgebiet) sind auf diese Art überhaupt entstanden.

Auch das Bild der **kommerziellen Anbieter** ist stark heterogen. Schwerpunkte des Angebots bilden vor allem:

- Segelausbildung,
- Betreiben von Häfen und Bootservice wie Winterlager, Reparaturen usw.,
- Verchartern von Booten.

Bereits vor 1990 war auf deutscher wie auf polnischer Seite eine Anzahl (teils noch privater oder genossenschaftlich organisierter) **Serviceunternehmen** (Bootswerften, Segelmacher, Zubehörhandel...) vorhanden, die eine Grundversorgung der Sportbootfahrer gewährleisten konnten und an der Küste das Angebot der staatlichen Produktionsbetriebe ergänzten. (Viele Sportboote entstanden darüber hinaus im Eigenbau.) Seit 1990 entwickelte sich die Branche relativ kontinuierlich, insbesondere war mit der Nachfragesteigerung auch ein Ansteigen der

⁶⁰ Siehe auch dwif, Maritimer Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern, auf <http://www-mv-maritim.de>.

⁶¹ Informationen des Bundesverbandes für Wassersportwirtschaft e.V.

⁶² <http://www.svmv.de/>; <http://www.ezagle.republika.pl/>. Es gibt dabei Überschneidungen mit Anglervereinen: die Mehrzahl der Motorbootbesitzer ist nicht in Wassersportvereinen i. e. S., sondern in Anglervereinen organisiert und nutzt das Motorboot zum Angeln.

Produktionskapazität für Sportboote (auch im Untersuchungsgebiet) verbunden: Inzwischen gilt das Yachtzentrum Greifswald als zweitgrößte deutsche Sportbootwerft. Weitere Standorte (Auswahl) sind Freest, Kröslin, Wolgast, Lassan, Ueckermünde, Szczecin, Świnoujście und Trzebież. In der Regel handelt es sich dabei um Kleinbetriebe mit nicht mehr als 10 Beschäftigten. Sie bieten Bootsbau, Reparatur und Winterlager an.

Schwerpunkte der Charterunternehmen im Untersuchungsgebiet sind Greifswald, Wolgast, Ueckermünde, Szczecin, Świnoujście und Trzebież⁶³. Die Zahl der Anbieter und damit die Zahl der angebotenen Boote schwanken stark; die Branche ist - trotz der allgemein guten Nachfrage nach Wassersportaktivitäten – von Insolvenzen u. ä. betroffen. Trotzdem lassen sich folgende generelle Trends erkennen⁶⁴:

- Die durchschnittliche Größe der Boote wächst schneller als bei privaten Eignern. Boote von mehr als 12 m Länge sind nicht die Ausnahme, sondern die Regel.
- Die Qualität der Ausstattung der Boote steigt. Sie orientiert sich zunehmend auch in Richtung Saisonverlängerung (Einbau von Heizungen, Warmwasserbereitern usw.).
- Immer mehr wird auch Charter mit Skipper angeboten und nachgefragt. Hierbei bietet sich die Chance, das Revier gezielt bekannt zu machen und auch hinsichtlich Risiken (z.B. Naturschutz) regulierend einzuwirken.

Sicherheitsaspekte

Jährlich sind im Untersuchungsgebiet mehrere tödliche Sportbootunfälle zu verzeichnen. Auf Ursachen soll hier nicht weiter eingegangen werden, folgende sicherheitsrelevante Aspekte sollten jedoch erwähnt werden:

- Das Stationsnetz der Seenotrettungsgesellschaften (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger bzw. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa) ist angemessen. Rettungskreuzer sind derzeit auf der Greifswalder Oie, in Freest, Ueckermünde, Zinnowitz, Świnoujście Dziwnów und Trzebież stationiert. Die vorhandenen Fahrzeuge sind gut den Erfordernissen angepasst, die teils freiwilligen Besatzungen sind hervorragend auf ihre Aufgaben vorbereitet und motiviert, die Zusammenarbeit grenzübergreifend ist ebenfalls gut⁶⁵.
- Das Netz der Außenhäfen könnte – vor allem auf Usedom – dichter sein. Die vorhandenen Seebrücken sind bei Starkwind kein Ersatz für Häfen. Zusätzliche Sperrgebiete (Nordteil Usedom, vor Wolin) gestalten die Situation für in Not geratene Wassersportler noch komplizierter.

⁶³ <http://www-mv-maritim.de>.

⁶⁴ Eigene Erhebungen, Befragungen von Skippern im Sommer 2004.

⁶⁵ <http://www.sar.gov.pl/ang/menu.php>; <http://www.dgzrs.de>.

Häfen⁶⁶

Wichtigste – auch raumwirksame - Infrastruktur für Segler und Motorbootfahrer sind Häfen. Inzwischen haben moderne Häfen mehr anzubieten als nur die Liegemöglichkeit, vielmehr wird von einem Hafen die gesamte Palette der Ver- und Entsorgungsmöglichkeit und Service verlangt, zumindest:

- Trinkwasser
- Elektroenergie
- Müll- und Fäkalienentsorgung
- sanitäre Einrichtungen
- ggf. Einkaufsmöglichkeit.

Die Häfen erfüllen je nach Zustand und Vorgeschichte diese Anforderungen auf sehr unterschiedliche Weise. Generell ist zu sagen, dass es auf polnischer Seite noch erheblichen Nachholbedarf gibt (mit Ausnahmen). Viele der zumeist ländlich geprägten Häfen sind (noch) in einem desolaten Zustand, weisen keine entwickelte Infrastruktur auf und können derzeit kaum von Sportbooten genutzt werden. Ländlich geprägte Häfen haben auf deutscher Seite oft das Problem der Versorgung (Einkaufsmöglichkeiten), auf polnischer Seite sind dagegen die oft omnipräsenten Kioske eine gute Versorgungsmöglichkeit. Häfen auf polnischer Seite, die westlichen Standard aufweisen, sind vor allem in Szczecin, Świnoujście, Trzebież und Kamień Pomorski vorhanden.

Allerdings haben die nicht ausgebauten Häfen auch einen Vorteil: Ruhe und Erholung finden Urlauber hier wesentlich schneller. In der Regel sind die Häfen – auch die nicht ausgebauten - gut in die übrige touristische Infrastruktur eingebunden und mit den übrigen Angeboten verzahnt. Dies gilt insbesondere für die in Städten gelegenen Häfen, deren Nutzer kulturelle Angebote wahrnehmen, oder nahe der Außenküste gelegene Häfen, die auch zum Badetourismus genutzt werden.

Die vorhandenen Häfen haben sehr unterschiedliche **Entstehungsgeschichten**, die sich immer noch auf das weitere Schicksal auswirken. Folgende Gruppen sind dabei zu unterscheiden:

- klassische Sportboothäfen (vor allem der „alten“ Sportvereine), z.B. Szczecin, Dabie;
- ehemalige Fischereihäfen, gelegentlich auch noch mit Mischnutzung, wie Trzebież und Kamień Pomorski und Altwarp, Kamminke und Karlshagen;
- ehemalige Industrie- und Handelshäfen (Szczecin, Świnoujście oder Wolgast);
- ehemalige Militärhäfen (Konversionsobjekte), wie Peenemünde;
- Neubauten (neu angelegt), wie Ueckermünde Lagunenstadt oder Krummin;
- Seebrücken (nur als Notanlegestellen nutzbar, keine regulären Sportboothäfen).

⁶⁶ Zusammengestellt nach Hafenhandbuch Mecklenburg-Vorpommern/Polen des BSH (2004) und BSH-Sportschifffahrtskarten D 3007 und 3020; N.V. Hafentotse (2004) und N.V. Sportschifffahrtskarten Binnen Set 3; BRANDENBURG (2002); JAATH (2001); Sejlere's. Logbuch und Hafentotse/4: Deutsche Ostseeküste, Elbe, Polen ; Werner (2002) sowie eigenen Erhebungen.

Wesentliche **Betreibergruppen** für die vorhandenen Sportboothäfen mit Gastliegeplätzen sind:

- Kommunen;
- Vereine;
- private Anbieter (mit und ohne Service).

Auf polnischer Seite sind die Häfen oft auch mit Campingplätzen verbunden.

Darüber hinaus existieren zahlreiche ausschließlich privat genutzte Anleger von Anliegern mit Wasserzugang. Oft ist der rechtliche Status dieser Anlagen nicht ganz klar.

Das **Netz** der Häfen ist insgesamt als relativ dicht zu bezeichnen. Lücken gibt es derzeit noch an der Außenküste Usedom, wo die vorhandenen Seebrücken – vor allem bei Starkwind – keine sichere Liegemöglichkeit bieten. Eine derzeit in Planung befindliche Anlage im Bereich Ahlbeck/Heringsdorf würde die Situation entspannen, aber auch Konkurrenz zu Świnoujście bilden. Eine Anlage an der Nordhälfte Usedom würde ebenfalls zu einer wesentlichen Entspannung der Situation beitragen.

Die **Gesamtzahl** der Liegeplätze auf deutschem Teil des Untersuchungsgebietes ist mit ca. 3900 anzugeben⁶⁷. Insgesamt wurden 64 Hafenstandorte im Untersuchungsgebiet erfasst. Davon sind insgesamt 53 Sportboothäfen. Die Häfen der Inseln Oie und Ruden bilden als Not- bzw. Schutzhäfen eine Sondergruppe. Außerdem befinden sich 9 weitere Häfen in Planung bzw. in Realisierung. Räumlich sind diese auf die größeren Städte Wolgast und Ueckermünde (der Yachthafen mit 619 Liegeplätzen und der Yachtclub mit 222) sowie das Wassersportzentrum Kröslin (mit 500 Liegeplätzen) konzentriert.

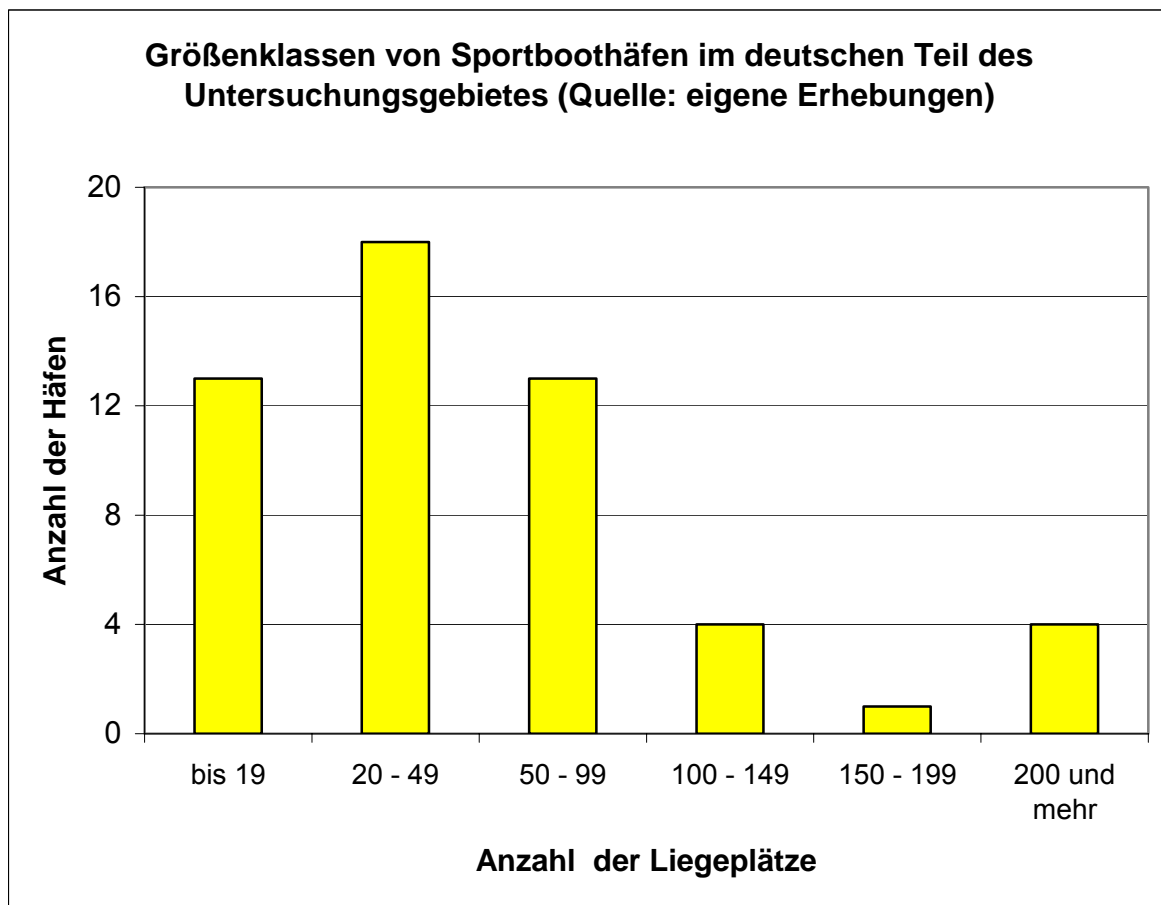
Auf polnischer Seite ist die Zahl der vorhandenen Liegeplätze wesentlich schwieriger anzugeben: Hier sind – im Gegensatz zur deutschen Seite – abgegrenzte Liegeboxen, die eine verlässliche Zahlenangabe ermöglichen würden, nicht allgemein üblich. Stattdessen gibt es – wie in anderen Ländern auch – Heckbojen, an denen ein Boot, aber auch 3 kleinere Boote festgemacht werden können.

Eine noch ungenügend geklärte Frage ist die **Entwicklung der Zahl der Liegeplätze** in der Zukunft:

- Mittelfristig wird mit einem Bedarf von 6.000 Liegeplätzen an der Ostseeküste in Mecklenburg-Vorpommern gerechnet, längerfristig von sogar 15.000 bis 20.000 (in ganz Mecklenburg-Vorpommern).
- Diese Zahlen ergeben sich aus dem erwarteten Anstieg der Nachfrage am Segeln und Motorbootfahren sowie der Tatsache, dass mit der Verlagerung des deutschen Regierungssitzes nach Berlin auch Bootsbesitzer nach Mecklenburg-Vorpommern drängen.
- Davon ist – wegen der Nähe an Berlin und der nach Fertigstellung der BAB 20 guten Verkehrsanbindung – auch mit Zuzug in das Untersuchungsgebiet zu rechnen. Auf polnischer

⁶⁷ Eigene Erhebungen.

Seite hat sich der Bedarf an Liegeplätzen sowie deren Zahl allerdings in den letzten Jahren nicht wesentlich erhöht, mit Ausnahme einer geplanten Marina in Świnoujście.



Analyse der Häfen und des Sportbootverkehrs im Untersuchungsgebiet⁶⁸

Für die Bearbeitung der Bestandanalyse der wassertouristischen Nutzung wurde folgende Untergliederung in Teilgebiete vorgenommen:

1. Peenestrom vom Greifswalder Bodden bis zur Zecheriner Brücke (mit Achterwasser)
2. Peene von Gützkow bis zur Mündung in den Peenestrom
3. Kleines Haff westlich der Linie Mielizna Osiecka – Wysok Warpieński
4. Wielki Zalew östlich der Linie Mielizna Osiecka – Wysok Warpieński (einschl. Swina)
5. Dziwna vom Großen Haff bis zur Mündung in die Ostsee
6. Odra von Trzebież bis einschl. Szczecin
7. Außenküsten von Usedom und Wolin bis Pobierowo

⁶⁸ Zusammengestellt nach Hafenhandbuch Mecklenburg-Vorpommern/Polen des BSH (2004) und BSH-Sportschiffahrtskarten D 3007 und 3020; N.V. Hafenslotse (2004) und N.V. Sportschiffahrtskarten Binnen Set 3; BRANDENBURG (2002); JAATH (2001); Sejlere's. Logbuch und Hafenslotse/4: Deutsche Ostseeküste, Elbe, Polen; WERNER (2002) sowie eigenen Erhebungen.

Diese Aufteilung wurde primär anhand der naturräumlichen Untergliederung vorgenommen, die den Wassertourismus in erster Linie prägt. Administrative Gesichtspunkte spielten dabei nur eine zweitrangige Rolle.

1. Südküste des Greifswalder Boddens und Peenestrom

Oberzentrum der Region (zusammen mit Stralsund) ist **Greifswald**. Entlang des Flusses Ryck im Stadtgebiet von Greifswald befinden sich zahlreiche Liegeplätze von Wassersportvereinen, kommerziellen Serviceunternehmen sowie in kommunaler Trägerschaft. Besondere Bedeutung hat der nahe des Greifswalder Stadtzentrums liegende Museumshafen. Der nördlich des Sportboothafens Wieck liegende Industriehafen Ladebow hat als Sportboothafen keine Bedeutung. Gleiches gilt für den Industrieanleger Vierow an der Südküste des Greifswalder Boddens.

Im ehemaligen Kühlwassereinlaufkanal des stillgelegten Kernkraftwerks **Lubmin** ist ein weiterer Hafen entstanden, der auch Sportbootliegeplätze bietet.

Die Häfen **Ruden** und **Greifswalder Oie** dürfen derzeit nur in Notsituationen angelaufen werden. Sie bilden – das soll an dieser Stelle nicht verschwiegen werden – seit längerer Zeit ein Streitobjekt zwischen Naturschutzorganisationen und Wassersport. Nachvollziehbare Nutzungskonzepte, die wissenschaftlich begründbaren Naturschutz zur Grundlage haben, sind bislang noch nicht entwickelt worden und machen eine Einigung problematisch.

Spandowerhagen hat derzeit einen kleinen Steg für die einheimischen Angelsportler mit rund 25 Liegeplätzen. Diese weisen allerdings nur geringe Wassertiefen auf und werden von Gästen fast nicht angelaufen.

Der ehemalige Marinehafen **Peenemünde-Nord** wird gegenwärtig vor allem durch einen Werftbetrieb für das Restaurieren alter Schiffe benutzt. Dieser Betrieb belegt zusätzlich einen Teil der noch vorhandenen Militärinfrastruktur (Slipanlage). Der Hafen ist auch von größeren Schiffen anzulaufen. Eine Erweiterung ist derzeit geplant. Wenige Seemeilen weiter peenestromaufwärts liegt der zweite Hafen von Peenemünde. Auch dieser Hafen wurde bis 1990 vom Militär genutzt und ist durch die Konversion inzwischen zum Standort verschiedenster Aktivitäten geworden. In direktem Zusammenhang mit dem Hafen ist das Kraftwerk der ehemaligen Heeresversuchsanstalt Peenemünde zu sehen, das heute als Museum bzw. Gedenkstätte dient. Neben dem touristisch nur durch das Anlaufen von Fahrgastschiffahrt genutzten Hafenbecken liegt der Sportboothafen Peenemünde mit 20 Plätzen, der Wassertiefen zwischen einem bis drei Metern aufweist. Für größere Fahrzeuge werden Liegeplätze außerhalb der Mole angeboten. Der Hafen ist mit einer guten Infrastruktur ausgestattet.

In **Freest** befindet sich ein gut ausgebauter und ausgestatteter Fischerei- und Yachthafen mit Werftbetrieb. Die Einfahrt hat eine garantierte Wassertiefe von 4 m, im Hafenbecken des separaten Sportboothafens beträgt die Wassertiefe wenigstens 1,5 m. Insgesamt sind 140 Liegeplätze vorhanden. Freest wird ebenfalls von Fahrgastschiffen angelaufen.

Die **Marina Kröslin** bietet Booten mit einem Tiefgang von bis zu 3 m etwa 500 Liegeplätze an und ist mit allen notwendigen Serviceeinrichtungen ausgestattet. Kröslin ist einer der wichtigen Standorte mit Sommerliegeplätzen für Bootseigentümer aus dem Binnenland.

Im Yacht- und Fischereihafen von **Karlshagen** gibt es 115 Liegeplätze für Boote mit einem Tiefgang von 3 - 4 m. Auch hier ist die Hafen-Infrastruktur sehr gut. Der Hafen wird noch von der Fischerei und dem Wasser- und Schifffahrtsamt genutzt.

In **Zecherin** befindet sich ein kleiner Hafen mit 40 Liegeplätzen für Boote mit einem Tiefgang von ca. 1,5 m. Er kann nur tagsüber angelaufen werden. Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten gibt es hier jedoch nicht. Der Hafen wird fast ausschließlich von einheimischen Wassersportlern genutzt. Ähnliches gilt für den Anleger **Mahlzow**. Er wird ausschließlich von einheimischen Anglern frequentiert.

In **Wolgast**, einem weiteren Zentrum der Region, befinden sich vier Häfen. Der nördlichste Yachthafen Dreilindengrund bietet 42 Booten mit einem Tiefgang von einem bis zwei Metern Liegeplätze. Er kann jedoch nur am Tage angelaufen werden. Wegen der vorhandenen Flachstellen werden Revierkenntnisse vorausgesetzt. Dauerliegeplätze und Winterlager können angemietet werden. Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten sind vorhanden. Südlich des Hafens des Segelvereins sind weitere kleinere Steganlagen vorhanden, die aber touristisch kaum relevant sind.

Der Hafen eines weiteren Vereins auf der Schlossinsel hat rund 140 Liegeplätze, allerdings nur für Boote mit einem Tiefgang von maximal einem Meter. Er geht unmittelbar in den Yachthafen der Schiffswerft Horn über. Diese stellt 90 Liegeplätze für Boote mit einem Tiefgang von 1 – 2,5 m zur Verfügung. Dieser Hafen ist mit einer umfangreichen Infrastruktur ausgestattet. Im Stadthafen ist das Anlegen für Boote mit einem Tiefgang von 4,5 m möglich, allerdings nur, wenn die Liegeplätze nicht von der Berufsschifffahrt in Anspruch genommen werden. Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten sind vorhanden. Dieser Hafen ist wegen der kurzen Entfernung in die Wolgaster Altstadt beliebt. Südlich der Peenebrücke befindet sich der Hafen der Nansen-Werft, der durch Konversion einer militärischen Anlage entstanden ist. Dieser Hafen bietet parallel zum Peenestrom 20 – 30 Liegeplätze.

In **Ziemitz** stehen etwa 40 Gastliegeplätze für Boote mit einem Tiefgang von 2,5 m zur Verfügung. Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten sind vorhanden. Einkaufsmöglichkeiten gibt es jedoch erst in Wolgast.

In **Neeberg** befindet sich ein kleiner Hafen, der von Einheimischen und Anglern genutzt wird. Er weist nur Wassertiefen von unter einem Meter auf und spielt touristisch so gut wie keine Rolle.

Krummin verfügt über einen größeren Naturhafen mit 150 Liegeplätzen für Boote mit einem Tiefgang von 1,5 – 2 m. Bei der Ansteuerung muss mit Reusen- und Stellnetzfisherei gerechnet werden. Für Dauerlieger aus dem Binnenland ist Krummin ebenfalls wegen der Möglichkeit, Winterliegeplätze im Freilager zu mieten, attraktiv. Neben Einkaufsmöglichkeiten sind auch Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten vorhanden.

Das Wassersportcamp **Wehrland** ist kein Hafen im eigentlichen Sinne. Hier besteht durch den Schilfgürtel hindurch ein Zugang zum Peenestrom, der von einer Segelschule (Katamaransegeln) genutzt wird.

Der südlich davon gelegene Wasserwanderrastplatz **Lassan** bietet rund 50 Boote Liegemöglichkeit. Hier ist neben der Bootswerft mit Serviceangebot auch die Möglichkeit für Kanuwanderer vorhanden, auf dem Lassaner Campingplatz zu übernachten. Lassan ist darüber hinaus traditioneller Fischereistandort.

Der kleine Sportboothafen **Quilitz** bietet rund 30 kleineren Sportbooten mit Tiefgang von bis zu einem Meter Platz. Er wird fast ausschließlich von einheimischen Wassersportlern genutzt und ist für den Tourismus nicht relevant.

Rankwitz ist ebenfalls ein alter Fischereihafen. Er wurde jedoch zu einem Wasserwanderrastplatz erweitert und bietet rund 20 Sportbooten mit bis zu 2 m Tiefgang Platz. Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten sind vorhanden.

In **Lütow** im Achterwasser ist ein kleiner Hafen vorhanden, der aber auch nur von Einheimischen genutzt wird. An diesem Anleger sind nur Wassertiefen von etwa einem Meter und weniger vorhanden.

Netzelkow besitzt wiederum einen größeren Yachtanleger in der Bucht zwischen der Insel Görmitz und der Halbinsel Gnitz mit 96 Liegeplätzen für Boote mit einem Tiefgang von 1 – 1,5 m. Er kann aber nur tagsüber angelaufen werden. Eine ausreichende Infrastruktur ist vorhanden.

Der Hafen in **Zinnowitz** bietet Booten mit einem Tiefgang von 1,5 – 2 m 96 Liegeplätze und eine sehr gute Infrastruktur an, kann allerdings nur am tagsüber angelaufen werden. Es gibt Überlegungen, den Hafen zu erweitern.

In **Zempin** gibt es im Hafen 27 Liegeplätze für Boote mit geringem Tiefgang. Er kann jedoch nur am Tag angelaufen werden und wird ausschließlich von Einheimischen genutzt. Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten sind nicht vorhanden.

Im Hafen von **Koserow** stehen 80 Liegeplätze für Boote mit geringem Tiefgang für einheimische Sportboote zur Verfügung. Nur wenn diese unterwegs sind, werden freie Plätze als Gastliegeplätze angeboten. Er kann nur tagsüber angelaufen werden. Außer Toiletten gibt es keine weiteren Einrichtungen.

Loddin besitzt einen Hafen mit 46 Liegeplätzen für Boote mit einem Tiefgang von 1,7 m. Er kann nur tagsüber angelaufen werden. Außer Toiletten gibt es keine weiteren Einrichtungen.

Im Gegensatz zum nördlichen Teil des Achterwassers bestehen im südlichen Achterwasser nur wenige Häfen. Darüber hinaus schränken Versandungen, die oft vor der Einfahrt der Häfen bestehen, die Nutzung dieser ein. Die **Mell** nördlich des Hafens **Ückeritz** ist ein alter Naturhafen. Die Wassertiefe ist hier mit weniger als einem Meter bzw. noch weniger im Inneren sehr begrenzt. Sportboote mit mehr als einem Meter Tiefgang können diesen Hafen nicht anlaufen. Feste Liegemöglichkeiten sind nicht (mehr) vorhanden, Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten fehlen. Dieser Hafen wird in der Regel nur von einheimischen Wassersportlern benutzt. Die gegen alle Hauptwindrichtungen geschützt gelegene Bucht südlich vor der Ein-

fahrt wird als Ankerplatz genutzt. Problematisch bei der Mell ist das unmittelbar angrenzende Naturschutzgebiet südlich der Ortslage Loddin.

Der Hafen **Ückeritz** ist zwar mit fast zwei Metern Wassertiefe durchaus für größere Sportboote geeignet und nach der Rekonstruktion gut ausgestattet, die Wassertiefe in der Einfahrt beträgt indes nur einen Meter. Es sind rund 70 Liegeplätze an Festmachertonnen vorhanden. Der Hafen bietet die üblichen Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten. Es ist außerdem eine Segel- und Surfschule vorhanden. Von Ückeritz aus wird eine Fahrgastschiffahrtlinie aus betrieben.

Die Einfahrt vom Hafen **Stagniess** ist ebenfalls durch Versandung auf eine Wassertiefe von rund 1,2m begrenzt. Der Hafen selbst bietet auf 2 bis 2,5m Wassertiefe ca. 60 Liegeplätze und ist mit den notwendigen Ver- und Entsorgungseinrichtungen ausgestattet, die teilweise auch vom benachbarten Campingplatz mit genutzt werden. Stagniess ist auch Ausgangsort für lokale Ausflugsschiffahrt. Außerdem nutzen einige Berufsfischer den Hafen mit.

Im Bereich des **Balmer Sees** und des **Nepperminer Sees** bestehen zwar keine offiziellen Sportboothäfen, dafür viele private Anleger an den Wassergrundstücken mit insgesamt rund 70 Plätzen. Teilweise sind am Ufer auch feste Bootshäuser errichtet. Problematisch ist die unmittelbare Nähe zu den Naturschutzgebieten sowie der bei vielen Grundstücken durch den Schilfgürtel reichende Zugang zu den Anlegestegen. Die wasserseitige Zufahrt zu den Anlegestellen ist nur an den Naturschutzgebieten vorbei möglich.

Der Anleger **Grüssow** an der Ostseite des Lieper Winkels ist derzeit verfallen. Gelegentlich wird er von einheimischen Wassersportlern zum kurzzeitigen Anlegen benutzt, die nutzbare Wassertiefe beträgt aber nur maximal einen Meter. Wegen der zahlreichen Steine im relativ flachen Wasser sind Revierkenntnisse zwingend erforderlich, so dass dieser Anleger kein Ziel für auswärtige Wassersportler ist.

Im **Krienker See** gibt es keine offizielle Liegemöglichkeit für Sportboote. Trotzdem wird dieser natürliche Hafen (relativ selten) von einheimischen Wassersportlern benutzt, auch hier sind zwingend Revierkenntnisse erforderlich.

Der gesamte Peenestrom wird intensiv von einheimischen und auswärtigen Wassersportlern genutzt. Die Auswärtigen nutzen das Gewässer in erster Linie als Transitgebiet in Richtung der Tourismusdestinationen auf Rügen, während die einheimischen Boote auch die traditionellen Ziele – so auch die kleineren Ankerbuchten insbesondere auf der Usedomer Seite - mit ihren Booten mit weniger Tiefgang nutzen.

Insbesondere für kleinere, flach gehende Segelboote und Motorboote ist das geschützte Achterwasser interessant. Die vorhandenen kleineren Buchten mit Ankermöglichkeit und die Naturhäfen Mell und Krienker See sind allerdings schwierig anzulaufen, zahlreiche kleinere und größere Steine müssen unbedingt respektiert werden. Aus diesem Grund ist das südliche Achterwasser nur für einheimische Wassersportler, die in der Regel über ein geeignetes (flachgehendes) Boot verfügen, ein lohnenswertes Zielgebiet. Es ist davon auszugehen, dass sich die Mehrheit der einheimischen Wassersportler der Bedeutung des Naturraumes bewusst ist und sich den Erfordernissen entsprechend verhält.

2. Peene von Gützkow bis zur Mündung in den Peenestrom

Derzeit existiert im Untersuchungsgebiet entlang der Peene eine Vielzahl von kleinen Häfen und Anlegestellen in sehr unterschiedlichen Ausbaustufen und Größenordnungen⁶⁹. In der Regel werden diese Häfen nur von einheimischen Wassersportlern benutzt, wenige Anleger bieten Rastmöglichkeiten für Wasserwanderer. Problematisch ist generell, dass sich diese Häfen in direkter Nachbarschaft zu den in Renaturierung befindlichen Moorflächen des Peenetals befinden. Durch das Auflassen der Entwässerung ist damit zu rechnen, dass sich die Erreichbarkeit einiger Anlagen in der Zukunft verschlechtert.

Der Hafen **Gützkower Fähre** ist von Land über eine erschlossene Straße erreichbar, bietet jedoch aufgrund der baulichen Situation (verfallenes Bollwerk) kaum Attraktivität.

Der Hafen **Pentin** wird ebenfalls von einheimischen Anglern genutzt, die im Hafenbereich einige Bootsschuppen haben; der Anleger selbst ist derzeit in schlechtem baulichem Zustand. Der Hafen ist landseitig gut erreichbar.

Der Anleger **Lüssow** wird ebenfalls vorwiegend von Wassersportlern der näheren Umgebung genutzt. Auch hier gilt, dass die Hafenanlagen in baulich unbefriedigendem Zustand und für Gäste wenig anziehend sind. Über einen mit Betonplatten befestigten Weg ist der Anleger landseitig gut erreichbar.

Der Anleger **Stolpmühl** dient dem Fährverkehr nach Stolpe und ist aus diesem Grund gut erschlossen und landseitig gut erreichbar.

In Nähe der Wikingersteinsetzung **Menzlin** befindet sich der von örtlichen Wassersportlern benutzte Anleger, der relativ gut ausgebaut ist und über eine kleine Badestelle verfügt. Der Hafen ist über eine ausgebaute Straße landseitig gut erreichbar.

Der einzige gut erschlossene und neu ausgebaute Anleger ist der Wasserwanderrastplatz **Stolpe**. Im Gegensatz zu den anderen Anlegern liegt die Ortschaft ebenfalls direkt an der Peene. Die Erreichbarkeit des Anlegers ist gut; er dient dem Fährverkehr zur Stolpmühle. Der Wasserwanderrastplatz bietet 28 Gastplätze und ist Standort eines Bootsverleihs.

Der Anleger **Grüttower Grund** befindet sich dagegen in einem schlechten Zustand. Die Erreichbarkeit von Land über einen Plattenweg ist gegeben.

Im **Liepener Kanal** befinden sich derzeit ca. 10 Liegeplätze für örtliche Wassersportler. Die baulichen Anlagen sind allerdings sanierungsbedürftig. Die Erreichbarkeit von Land aus ist gegeben.

Kagenow ist ein alter Fischereistandort. Die Anlagen (sowohl Bollwerk als auch Fischerhaus) sind verfallen und sanierungsbedürftig, die Erreichbarkeit von Land aus ist ebenfalls nicht gut.

Der Hafen **Anklam** ist ein traditioneller Binnenhafen an der Peene. Im Bereich der Stadt existieren mehrere Hafenanlagen mit zahlreichen Liegeplätzen, so der Vereinshafen östlich der Eisenbahnbrücke, der neu ausgebaute Wasserwanderrastplatz sowie zahlreiche Bootsschuppen am Nordufer der Peene. Limitierend für größere Fahrzeuge sind die Peenebrücken im

⁶⁹ vgl. Entwicklungskonzept Vorpommersche Dorfstraße.

Bereich Anklam mit 2,4m (geöffnet 12m) Durchfahrtshöhe (Eisenbahnbrücke) sowie 4,4 bzw. 5,5m bei den beiden Straßenbrücken. Der Hafen Anklam wird auch als Wirtschaftshafen genutzt und von den Flusskreuzfahrtschiffen regelmäßig angelaufen. In Anklam ist für Wassersportler in begrenztem Umfang Service (Werft, Zubehörhandel usw.) vorhanden.

Wegen der vorhandenen Brücken in Anklam, Jarmen und weiter peeneaufwärts ist die Peene allenfalls für Jollen ein interessantes Segelrevier. Hier gilt Ähnliches wie bei den Wasserwanderern per Kanu: Die derzeit vorhandenen Anlegestellen mit Ausnahme der ausgebauten Wasserwanderrastplätze sind für Wasserwanderer, die per Jolle unterwegs sind, kaum attraktiv. Die in Anklam beheimateten Segler nutzen ausschließlich das Haff bzw. den Peenestrom zur Ausübung ihres Sports.

Mit einer weiteren Zunahme zu rechnen ist bei den Motorbootfahrern bzw. auch Hausbootfahrern, die auch die Peene immer häufiger nutzen.

3. Kleines Haff westlich der Linie Mielizna Osiecka – Wysok Warpieński

Entlang der Nord- und Südküste des Kleinen Haffs gibt es neben dem einzigen bedeutenderen Hafen Ueckermünde eine Vielzahl kleinerer Häfen und Anleger, die in erster Linie der örtlichen Fischerei und Wassersportlern der Umgebung als Ausgangspunkt für die Ausübung ihrer Freizeitaktivitäten dienen.

Um die beiden Brückenköpfe der **Zecheriner Brücke** herum existieren mehrere kleinere Anleger. Eine sichere Liegemöglichkeit vor der Brücke ist aus Sicht des Wassersports wünschenswert, jedoch sollte sich diese auf die vorhandenen Anlagen beschränken. Der Anleger Zecheriner Brücke bietet mit einem kleineren Steg und sehr schnell flach werdendem Wasser nur kleineren Booten Liegemöglichkeit. Die Anbindung von Land über eine befestigte Zufahrt auf das unmittelbar am Anleger liegende ehemalige Fährgehöft ist gut, Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten an Land sind vorhanden.

Mehrere Häfen gibt es im Bereich **Karnin**. Westlich des derzeit nicht genutzten Eisenbahndammes besteht ein Naturhafen. Er ist nicht weiter erschlossen (z.B. mit Festmachemöglichkeiten ausgestattet), bietet aufgrund seiner Wassertiefe aber auch größeren Sportbooten Platz. Der östlich vom Eisenbahndamm gelegene Hafen wird gegenwärtig in erster Linie von Booten des Bundesgrenzschutzes und des Zolls genutzt; das Bollwerk des Hafens wurde vor kurzem erneuert, so dass der Hafen für Sportboote mit bis zu 1,8m Tiefgang zum Teil wieder nutzbar ist, größere Teile des Hafenbeckens weisen jedoch geringere Wassertiefen auf und können nur von kleineren Sportbooten erreicht werden. Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten sind in beiden Hafenbecken (noch) nicht vorhanden. Der dritte Hafen im Bereich Karnin ist der weiter ostwärts gelegene Hafen „Vadder Gentz“, der zur gleichnamigen Gaststätte gehört. Die rund 20 Gastplätze weisen nur geringe Wassertiefen (max. 1,2 m) auf. Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten sind vorhanden.

Die Stadt **Usedom** ist das Grundzentrum des südwestlichen Teils der Insel Usedom. Die Stadt am Usedomer See ist traditioneller Fischereistandort; der dazugehörige Hafen ist jedoch in sanierungsbedürftigem Zustand. Ein Ausbau ist geplant. Insgesamt sind ca. 20 Liegeplätze

vorhanden, die jedoch nur (im Bereich des Vereinshafen des Segelclubs) Wassertiefen von rund einem Meter aufweisen. Der Hafen ist derzeit mit Booten mit bis zu 1,5m Tiefgang anzulaufen. Ein Teil des Hafens ist für die Fischerei sowie Fahrgastschiffahrt reserviert. Die vorhandenen sanitären Einrichtungen im Hafen sind nur Behelfslösungen. In Usedom besteht eine Segel- und Kanuschule mit Ausleihmöglichkeit. Ein Ausbau ist geplant.

Die an der Mündung des Usedomer Sees vorhandenen Anleger **Westklüne** und **Ostklüne** sind private Fischereianleger und können gegebenenfalls von Sportbooten genutzt werden. Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten sind jedoch nicht vorhanden. Touristisch attraktiv sind diese Liegeplätze indes trotzdem wegen der vorhandenen Grillmöglichkeit.

Am Nordufer des Kleinen Haffs zwischen Mündung des Usedomer Sees und Kamminke liegt der ehemalige Industriehafen **Dargen**. Der Hafen mit ca. 15 Plätzen ist in der Regel mit Booten örtlicher Wassersportler belegt. Er weist nur Tiefen von maximal 1,5m auf und ist somit kleineren Boote vorbehalten. Die Ansteuerung ist ohnehin wegen der zahlreichen vorhandenen Betonreste vor dem Hafen schwierig. Dargen ist kein lohnenswertes Ziel für Gäste, Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten fehlen.

Ebenfalls am Nordufer des Haffs liegt der Hafen **Gummlin**. Dieser ebenfalls nur mit flachgehenden Booten anzulaufende Hafen bietet rund 15 Plätze und wird von einheimischen Anglern genutzt. Ähnliches gilt für den Kleinhafen **Stolpe**.

Der östlichste Hafen am nördlichen Ufer des Kleinen Haffs ist **Kamminke**. Dieser Hafen ist Sportboot-, Fischerei- und Fahrgastschiffahrtshafen zugleich. Es stehen ca. 10 Liegeplätze für Sportboote zur Verfügung. Dieser Hafen ist wegen der Schlickansammlung ebenfalls nur mit flachgehenden Sportbooten anzulaufen; der tiefere Teil des Hafens ist den Fahrgastschiffen vorbehalten. Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten sind vorhanden. Die häufig ein- und auslaufenden Ausflugsschiffe wirbeln regelmäßig den angesammelten Schlick vom Hafenboden auf, so dass es im Sommer zu starker Geruchsbelästigung kommen kann. Ebenfalls wird durch die Fahrgastschiffahrt erheblicher Wellenschlag verursacht.

Ebenfalls durch eine Mischnutzung durch Fischerei, Fahrgastschiffahrt und Sportboote weist der unmittelbar an der Grenze zu Polen am südlichen Ufer des Kleinen Haffs gelegene Hafen **Altwarp** auf. Von hier aus gehen mehrere Ausflugsschiffahrtslinien sowie eine Fährverbindung nach Nowe Warpno ab. Im Hafen selbst stehen ca. 15 Liegeplätze mit ausreichend Wassertiefe für Sportboote zur Verfügung, weiter in Richtung Südosten außerhalb des Hafenbeckens befindet sich ein kleinerer Steg des örtlichen Wassersportvereins mit etwa 15 Liegeplätzen. Der Hafen Altwarp wurde vor einigen Jahren völlig umgestaltet und bietet im Hafengebiet auch Stellplätze mit Elektro- und Wasseranschluss für Caravans. Für den Anleger des Wassersportvereins ist in Neubau geplant, der als Wasserwanderrastplatz mit ca. 45 Liegeplätzen gestaltet werden soll. Der von Altwarp ausgehende Ausflugs- (insbesondere Einkaufs-) Verkehr ist für die Ortschaft Altwarp eine erhebliche Belastung, die allerdings nach Ende der zollfreien Einkaufsmöglichkeit spürbar nachgelassen hat.

Der am Südufer des Neuwarper Sees gelegene, flache Hafen **Rieth** ist den örtlichen Fischern und wenigen Wassersportlern (ca. 10 Plätze) vorbehalten. Derzeit ist hier der Ausbau zum

Wasserrastplatz geplant. Der Hafen liegt inmitten eines ökologisch sehr sensiblen Gebietes (Vogelbrutgebiet, Laichschonbezirk).

Bereits auf polnischer Seite liegt der Hafen **Nowe Warpno**, der in erster Linie wichtige Funktionen als Fährhafen innehat. Die Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten sind begrenzt. Die vorhandenen Liegeplätze (nur Fischerei) sind weitestgehend ungeschützt und für Sportboote eher ungeeignet.

Der Hafen **Warsin-Vogelsang** wird nur von der einheimischen Fischerei und wenigen Wassersportlern (Anglern) genutzt. Er ist inmitten des Schilfgürtels gelegen, die Umgebung des Hafens ist ebenfalls ökologisch sensibel.

Ueckermünde als Mittelzentrum mit Teilfunktion ist mit mehreren Häfen unterschiedlicher Größe und Funktion das Zentrum des maritimen Tourismus an der südlichen Haffküste. Im Stadthafen stehen ca. 80 Gastplätze zur Verfügung. Entlang der Uecker sind mehrere Vereins- und Privathäfen mit insgesamt 400 Liegeplätzen vorhanden. Der größte Sportboothafen ist die Marina Ueckermünde mit ca. 400 Liegeplätzen. In Ueckermünde sind im Hafengebiet mehrere Bootswerften und Servicebetriebe sowie Fachhandel angesiedelt. Östlich der Ueckermündung liegen am Südufer des Haffs in Stichkanälen weitere Häfen. Der ehemalige Ziegeleihafe **Berndshof** ist als Industriehafen noch im Ausbau begriffen, die kleineren Häfen in Bellin werden von Wassersportlern benutzt. Erweiterungsmöglichkeiten sind hier vorhanden. Sie sind teilweise auch Sitz von Campingplätzen. Der Hafen Ueckermünde ist außerdem Ausgangsort für mehrere Fahrgastschiffahrtslinien; der Ort selbst ist mit seinen zahlreichen Sehenswürdigkeiten und weiteren Freizeitangeboten der Verknüpfungspunkt zwischen maritimem und ländlichem Tourismus an der südlichen Haffküste.

Ein Sportboothafen mit lokaler Bedeutung ist im Bereich der Zarowmündung (**Grambin**) westlich von Ueckermünde vorhanden. Derzeit sind ca. 40 Liegeplätze für örtliche Wassersportler vorhanden, die nutzbare Wassertiefe beträgt allerdings nur wenig mehr als einen Meter. Ein Ausbau zum Wasserwanderrastplatz ist derzeit geplant. Die Zarow wird auch von Kanusportlern befahren und hat Anschluss an die Peene.

Das nach Ueckermünde wichtigste Zentrum des Wassersportes im Haffbereich ist **Mönkebude**. Der Hafen wird von Fischerei, Fahrgastschiffahrt und Wassersportlern des örtlichen Segelvereins genutzt. Vielfältige Servicemöglichkeiten sind vorhanden.

Ein örtlicher Wassersportverein nutzt derzeit den Anleger **Leopoldshagen**. Dieser bietet allerdings nur flachgehenden Booten Platz.

Neu gestaltet wurde vor einiger Zeit der Wasserwanderrastplatz Kamp gegenüber von **Karmin**. Der Hafen bietet ca. 45 Liegeplätze mit Wassertiefen bis zu 2m und Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten.

Derzeit wegen baulicher Mängel der Uferbefestigung nur eingeschränkt nutzbar ist der ehemalige Fährhafen **Anklamer Fähre** mit rund 10 Plätzen. Insbesondere die landseitige Anbindung ist problematisch.

Am Kleinen Haff sind zahlreiche Sportsegel- und Motorboote beheimatet. Im Gegensatz zu den Booten in den Boddengewässern mit mehr Tiefgang sind die Boote am Haff auf die ver-

gleichsweise flachen Gewässer angepasst. Aufholbare Ballastkiele bzw. Schwerter erlauben auch das Befahren von Bereichen mit weniger als einem Meter Wassertiefe bzw. sogar das Heranfahen an die Uferbereiche.

Das Kleine Haff ist zwar Ausgangsort für Segler aus dem Binnenland, die ihre Boote auf Dauerliegeplätzen in Ueckermünde zu liegen haben, diese Wassersportler nutzen das Haff aber in der Regel nur als Transitraum und fahren über die Kaiserfahrt oder den Peenestrom in Richtung Norden weiter. Häfen bzw. die kleineren Buchten mit Ankermöglichkeit werden – da Revierkenntnis vorausgesetzt wird – fast ausschließlich von örtlichen Wassersportlern benutzt.

Die in der Hauptsaison in den Flachwasserbereichen des Haffs stehenden Fischereireusen schränken die Befahrbarkeit des Haffs für Sportboote teilweise erheblich ein. Die Zufahrt zu den Häfen ist dann fast ausschließlich auf die offiziellen Fahrrinnen beschränkt.

4. Wielki Zalew (Großes Haff) östlich der Linie Mielizna Osiecka – Wysok Warpieński (einschl. Świna)

Das Netz der Häfen ist im Bereich des Großen Haffs (Wielki Zalew) bei Weitem nicht so ausgeprägt wie im westlich gelegenen Kleinen Haff. Die Westküste des Großen Haffs besteht in der Regel aus flachen Ufern mit teilweise dichtem Schilfbestand ohne Zugangsmöglichkeiten zum Wasser.

Eine nicht weiter ausgebauten Zugangsmöglichkeit für Wassersportler zum Ufer befindet sich im Bereich des Campingplatzes **Podgrodzie**. Er wird sowohl von örtlichen Wassersportlern wie auch Wassersportlern, die auf dem Campingplatz übernachten, genutzt.

Ein kleiner Anleger mit etwa 10 Liegeplätzen örtlicher Wassersportler befindet sich östlich von **Warnołęka** in einem Stichkanal. Dieser Anleger ist für fremde Wassersportler nicht nutzbar.

Im Bereich des Campingplatzes **Brzózki** befinden sich ein kleiner Anlegesteg sowie eine Slippmöglichkeit für kleinere Sportboote. Diese werden ebenfalls sowohl von Einheimischen als auch von Gästen des Zeltplatzes benutzt und sind ebenso für fremde Wassersportler, die mit dem Boot anreisen, nutzbar. Der Anleger ist gegen Winde aus östlichen Richtungen völlig ungeschützt.

Der einzige bedeutende Hafen am Westufer des Großen Haffs ist **Trzebież**. Er wird sowohl von der Sport- wie der Berufsschiffahrt genutzt und ist wichtige Zoll- bzw. Grenzkontrollstation. Für Sportboote ist ein separates Hafenbecken vorgesehen, die ca. 40 Liegeplätze werden von einer Segelschule des polnischen Seglerverbandes betrieben. Die Liegeplätze weisen mit teilweise bis zu 4 m Wassertiefe auch genügend Platz für größere Boote auf. Der Hafen bietet allen erdenklichen Service (Ver- und Entsorgung, Reparaturmöglichkeit, Winterlager). Er wird auch von ausländischen Seglern (vor allem deutschen Yachten) stark frequentiert. Der Hafen Trzebież ist aufgrund seiner zentralen Lage auch für Ausflüge in die dichten Waldgebiete der Umgebung sehr attraktiv, ebenfalls bietet sich die Möglichkeit, per Bahn nach Szczecin zu gelangen.

Ebenfalls gilt für die Ostseite des Großen Haffs, dass das Ufer relativ wenige Möglichkeiten für Häfen bietet und in erster Linie aus dichten Schilfgürteln besteht. Der Trzebież gegenüber liegende Fischereianleger von **Gąsierzyno** ist zwar bezeichnet und ausreichend tief, bietet fremden Wassersportlern aber keine Liegemöglichkeit.

Ähnliches gilt von dem Stichkanal südlich **Kopice** (sehr flach), der von örtlichen Wassersportlern mit wenigen Liegeplätzen genutzt wird. Wegen fehlender Bezeichnung ist die Nutzung durch auswärtige Wassersportler so gut wie ausgeschlossen.

Auch die in einer Mündung eines Baches nördlich von **Czarnocin** gelegenen Liegeplätze sind wegen fehlender Bezeichnung den Einheimischen vorbehalten.

Die Südküste der Insel Wolin, die die Nordbegrenzung des Großen Haffs darstellt, ist im Wesentlichen durch den Wolinski-Nationalpark geprägt. Touristische Nutzung, die mit baulichen Anlagen (und damit nicht gewünschten Eingriffen in die Natur) verbunden sind, gibt es hier so gut wie nicht. Häfen sind erst wieder in den Mündungsarmen der Swina, insbesondere im Bereich des Jeziero Wicko Wielkie vorhanden.

Der südlichste Hafen an dessen Ostufer ist **Lubin**, der in erster Linie Fischereihafen ist. Liegeplätze für Sportboote sind dennoch vorhanden, ebenfalls Ver- und Entsorgungsgelegenheiten sowie Reparaturmöglichkeiten. Dennoch wird der Hafen derzeit kaum von auswärtigen Sportbooten frequentiert. In der Nähe befindet sich ein weiterer Hafen, der mit dem Hafen Lubin zusammen zum Verladen von Raketen im zweiten Weltkrieg genutzt wurde. Aus diesem Grund prägen Ruinen immer noch die Umgebung der Häfen.

Der nördlich gelegene Hafen **Wapnica** ist derzeit offiziell außer Betrieb, wird aber dennoch durch örtliche Kleinschiffahrt (Angler und Fischer) genutzt. Liegemöglichkeiten für größere Sportboote sind kaum zu finden. Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten befinden sich nicht in Hafennähe.

Der Hafen **Zalesie-Wicko** hat ebenfalls eine industrielle Vergangenheit und bietet wenige Liegeplätze an einer Pier in schlechtem baulichem Zustand. Der Hafen ist dennoch attraktiv, da von hier aus der Weg zur Ostsee (vor allem in das Ostseebad Międzyzdroje) nicht mehr weit ist.

Ein gut ausgebauter Hafen befindet sich in der Mitte des Nordufers des Jeziero Wicko Wielkie bei **Lunowo**. Der Hafen ist sehr geschützt und bietet alle Servicemöglichkeiten, die zusammen mit dem unmittelbar benachbarten Campingplatz genutzt werden. Wegen der Wassertiefe von nur wenig mehr als einem Meter ist er jedoch nur für kleinere Sportboote geeignet.

In den zahlreichen Seitenarmen der **Stara Świna** befinden sich viele kleinere Anleger einheimischer Wassersportler. Die Fahrwasser sind nur in seltenen Fällen so bezeichnet, dass diese Anleger auch von auswärtigen Nutzern angelaufen werden können.

Wichtigster Hafen der Region ist **Świnoujście**. Dieser Hafen ist in erster Linie für die Berufsschiffahrt vorgesehen und Ausgangsort für eine Vielzahl von Fähr- und Ausflugslinien. Er wird außerdem durch die polnische Marine sowie Werftindustrie genutzt. Aus diesem Grund ist die direkte Umgebung der Sportbootanleger teilweise wenig attraktiv. Der Hafen erfüllt

eine wichtige Nothafenfunktion entlang der Außenküste und ist bei jeden Witterungsbedingungen zu befahren. Derzeit befinden sich Liegeplätze für Sportboote an einem stadtnahen Anleger beim Winterhafen. Diese ca. 12 Liegeplätze sind nicht bei allen Windrichtungen nutzbar. Der Sportboothafen „Vier Winde“ ist mit nicht mehr als 1,2 m Wassertiefe von größeren Sportbooten nicht befahrbar. Ebenfalls Sportbootliegeplätze befinden sich im Nordhafen. Dieser Hafen soll zu einem größeren Sportboothafen ausgebaut werden und wird die derzeit noch unzureichende Hafensituation im Bereich Świnoujście wesentlich entspannen.

Ein breites Wassersportangebot hält die südlich der Stadt gelegene Marina **Karsibór** bereit. Die Liegemöglichkeiten sind allerdings für größere Sportboote beschränkt.

Segeln und Motorbootfahren ist im Bereich des Großen Haffs weit verbreitet. Hier befinden sich allein 6 Segelvereine unterschiedlicher Größe sowie zahlreiche weitere Vereine, die sich u. a. auch dem Wassersport widmen, vor allem auch dem Angeln.

Das Segeln ist im Revier etwa seit der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert etabliert und hat sich nach Ende des 2. Weltkrieges positiv entwickelt. Der Schwerpunkt des Segelns liegt einerseits im Seesegeln auf der Ostsee (hier vor allem ausgangs der Häfen Świnoujście und Trzebież) sowie andererseits im Sportsegeln mit kleineren Booten entlang der zahlreichen Mündungsarme der Swina und der flachen Bereiche des großen Haffs. Das Revier wird auch von zahlreichen Seglern aus den Berliner Gewässern genutzt, die das Große Haff sowohl als Zielgebiet nutzen als auch die Swina als Transitweg in die Ostsee. Dabei ist zu beobachten, dass der Trend auch dahin geht, Boote dauerhaft in Polen unterzubringen.

Von den Fahrwassern im Bereich des Großen Haffs sind nur die wichtigsten so bezeichnet, dass sie auch nachts sicher befahren werden können. Auch am Tag sind beim Befahren der kleineren Seitenarme ausreichende Revierkenntnisse erforderlich, so dass diese Bereiche den einheimischen Sportbootfahrern bzw. Booten mit geringem Tiefgang vorbehalten bleiben, sofern die Fahrwasserbezeichnung in der Zukunft nicht wesentlich ausgedehnt wird.

Attraktiv ist das Revier vor allem wegen der naturbelassenen Umgebung. Wassersportler mit Interesse an Natur und ländlichem Tourismus (Fahrradfahren und Wandern) finden um das Große Haff herum zahlreiche Möglichkeiten.

5. Dziwna vom Großen Haff bis zur Mündung in die Ostsee

Entlang des östlichsten der Mündungsarme der Oder liegen zahlreiche attraktive Häfen, die sich zunehmender touristischer Nutzung erfreuen. Die Zufahrt dieser Häfen von Süden her ist wegen der nicht zu öffnenden Eisenbahnbrücke bei Wolin nur Boote mit einer maximalen Masthöhe von rund 12 m möglich. Die Dziwna selbst ist nur sicher mit Booten von nicht mehr als 1,6 m Tiefgang befahrbar.

Wolin selbst bietet entlang des Flusses Dziwna gut ausgebaute Liegeplätze, die von der Kommune betrieben werden. Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten sind in der nahe gelegenen Stadt vorhanden. Neben diesem Anleger, der auch von der Fahrgastschiffahrt mit genutzt wird, sind weitere kleinere Anleger örtlicher Wassersportvereine entlang der Dziwna vorhanden. Diese bieten – sofern Gastliegeplätze vorhanden sind – auch weiteren Service.

Liegeplätze örtlicher Wassersportler befinden sich weiterhin bei **Darzówice**, **Sibin** und **Kukolowo**. Diese Anleger sind jedoch nicht bezeichnet und von revierunkundigen Wassersportlern nicht nutzbar. Sie bieten abgesehen von der Liegemöglichkeit auch keinen weiteren Service. Ähnliches gilt für **Polchowo** am Ausgang zur Zatoka Madejska.

Auch in diesem Seitenarm der Dziwna sind zahlreiche private Anlegestege vorhanden, die – schon wegen der schwierigen wasserseitigen Erreichbarkeit – nur Einheimischen vorbehalten sind. Das gilt ebenso für Anleger bei **Sierosław** sowie **Zastań** und **Buniewice**.

Ein Sportbootanleger, der auch von nicht einheimischen Wassersportlern angelaufen werden kann, befindet sich in **Międzywodzie** an der Nordwestecke des Zalew Kamieński. Dieser Hafen ist allerdings noch nicht ausgebaut und befindet sich in eher baufälligem Zustand. Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten sind nur im nahe gelegenen Ort vorhanden. Die Wassertiefe beträgt nur maximal 1,4 m, der Hafen liegt relativ ungeschützt.

Einen ausgebauten Sportboothafen weist das Zentrum des Kreises, **Kamień Pomorski**, auf. Hier sind rund 50 Liegeplätze für Sportboote vorhanden, darüber hinaus bietet der Hafen alle Servicemöglichkeiten für Wassersportler. Dieser Hafen bietet sich auch für einen längeren Aufenthalt in der Region an, von hier aus sind Ausflüge entlang der Boddenküste sehr gut möglich, die Verkehrsanbindung ist ebenfalls gut.

Die vorhandenen kleinen Bootsstege um den Jeziero Wrzosowskie herum sind den örtlichen Anglern vorbehalten.

Der Hafen **Dziwnów** bietet Sportbooten Liegeplätze im Fischereihafen sowie entlang des Flussufers. In Dziwnów ist auch eine Grenz- und Zoll-Abfertigungsstation. Servicemöglichkeiten sind derzeit wenig an Wassersportlern orientiert, sondern eher auf die Bedürfnisse der Fischerei, die diesen Hafen ebenfalls stark nutzt, zugeschnitten. Der Hafen ist bei nahezu allen Wetterbedingungen sicher anzulaufen.

Ähnlich wie die inneren Boddengewässer auf deutscher Seite – vor allem das Achterwasser – auch, ist die Dziwna mit ihren zahlreichen Buchten und Seitenarmen nur mit kleinen Booten zu befahren. Die Häfen sind – mit Ausnahme von Dziwnów und Kamień Pomorski – nur mit Booten unter 1,3 m Tiefgang zu nutzen. Das Netz der auch für auswärtige Boote zu benutzenden Häfen ist derzeit noch sehr weitmaschig. Die zahlreichen Buchten bieten jedoch vielfältige Möglichkeiten, relativ geschützt zu ankern. Allerdings ist die Möglichkeit, an Land zu gelangen, nur selten gegeben.

Die vorhandenen Brücken schränken die Durchlassfähigkeit des Odermündungsarms ein, Transitverkehr über die Dziwna ist aus diesem Grund kaum vorhanden. Dennoch ist der Sportbootverkehr nicht zu unterschätzen. Die einheimischen Sportbootfahrer haben sich – wie auch auf deutscher Seite zu beobachten ist – auf die Situation eingestellt und benutzen Segel- und Motorboote mit wenig Tiefgang und klappbaren Masten.

Die Wassersportler sind in zahlreichen Vereinen organisiert, allein Segelsportvereine im Einzugsgebiet gibt es 6, dazu kommen noch mehrere Surfclubs und Angelvereine.

6. Odra von Trzebież bis einschl. Szczecin

Entlang der Odra von Trzebież bis südlich von Szczecin befinden sich zahlreiche Häfen unterschiedlicher Größe, Ausstattung und Zweckbestimmung. **Szczecin** ist derzeit einer der wichtigsten Ostseehäfen Polens und Ausgangsort einiger wichtiger Fährlinien über die Ostsee nach Skandinavien. Darüber hinaus sind beide Ufer der Odra sowie ihrer Nebenarme dicht mit Industrie besiedelt, mehrere Großbetriebe haben ihre eigenen Hafenbecken mit einer speziellen, dem Umschlagsgut angepassten Ausstattung. An der Odra befinden sich mehrere Großwerften sowie zahlreiche andere maritime Serviceunternehmen.

Dennoch befinden sich entlang der Odra zwei – allerdings sehr unterschiedlich ausgestattete – Sportboothäfen. Direkt vor der Hakenterrasse liegt der **Stadthafen von Szczecin**, der allerdings keine Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten direkt im Hafenumfeld bietet. Hier sind Besucher auf die nahe Altstadt angewiesen.

Der Hafen Szczecin Interster in **Golecino** hat eine lange Tradition. Hier befand sich bereits vor den 2. Weltkrieg der Hafen des traditionsreichen Stettiner Yachtclubs. Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten sind hier vorhanden, alle Servicemöglichkeiten für Sportbootfahrer sind ebenfalls gegeben. Der Hafen hat rund 50 Liegeplätze mit mehr als 3 m Wassertiefe und ist somit auch für größere Yachten geeignet. Eine gute Verkehrsanbindung in die Innenstadt ist ebenfalls vorhanden, so dass der Hafen auch für das längere Verweilen im Raum Szczecin geeignet ist.

Am Südufer des **Jeziro Dąbie** befinden sich mehrere Sportboothäfen unmittelbar nebeneinander gelegen. Dieser Bereich ist das eigentliche Zentrum des Wassersports im Bereich Szczecin. Am Dabska Struga (Westzufahrt) befindet sich der Hafen des Segelvereins Pogon, weiter im See die private Marina Porta. Beide sind mit ausreichend Wassertiefen auch für größere Boote geeignet. Winterlagerplätze sind ebenfalls vorhanden. Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten sind in begrenztem Umfang vorhanden, Servicemöglichkeiten ebenfalls. In der Marina Porta wurde eine Zeitlang auf ein benachbartes Hotel zurückgegriffen, was nach Insolvenz dieser Einrichtung nicht mehr möglich war.

Unmittelbar schließen sich die Liegeplätze des Akademischen Segelvereins Szczecin an. Diese sind – ähnlich wie bei der Marina Porta – mit Schwimmstegen und Festmachebojen ausgestattet. Winterlagerstellplätze, Ver- und Entsorgungseinrichtungen sowie Service sind in begrenztem Umfang vorhanden. Ähnliches gilt auch für die Marina des Pomorskie Centrum Edukacij. Typisch ist für das Südufer des Jeziro Dąbie ist eine Mischnutzung zwischen Wassersportanlagen und Camping. Dies gilt insbesondere für die Camping Marina. In kommunaler Trägerschaft ist der Hafen von **Dąbie**, er ist der östlichste Hafen am Südufer.

Die Häfen am Südufer des Jeziro Dąbie sind durchweg in gutem Zustand. Problematisch ist, dass sie gegen Winde aus nördlichen Richtungen völlig ungeschützt sind. Hinzu kommt, dass vielfach nur Festmachemöglichkeiten an Bojen statt an Pfählen (sicherere Variante) vorhanden sind. Aus diesem Grund ist kaum exakt die Zahl der Liegeplätze benennbar.

Die Ausstattung der Häfen ist den westeuropäischen Standards durchaus vergleichbar. Wasser, Elektrizität und sanitäre Einrichtungen sind in allen Häfen vorhanden, Möglichkeit zum

Tanken in ausgewählten. Gut ist die Verkehrsanbindung in das Stadtzentrum von Szczecin, so dass ein Besuch dieser Stadt auch von diesen Häfen aus problemlos möglich ist.

Eine Erweiterung dieser Häfen weiter in den See hinein ist denkbar, jedoch derzeit nicht in Aussicht. Entsprechende Bauvorhaben waren jedenfalls im Sommer und Herbst 2004 nicht geplant bzw. stillgelegt. Wie sich ein möglicher Umzug von Booten aus Berlin auch auf diese Häfen auswirken wird, bleibt abzuwarten: Im Sommer 2004 war jedenfalls nicht erkennbar, dass dieser Boom bereits eingesetzt hatte.

In der Nordostecke des Jeziero Dąbie befindet sich der Hafen **Lubczyna**. Teile des Hafens sind sehr flach und für Boote mit mehr als einem Meter nicht nutzbar, der Rest wird von Booten einer Segelschule genutzt. Sanitäre Anlagen sind nur im nahe gelegenen Strandbad vorhanden. Hinsichtlich Versorgungsmöglichkeiten muss auf den Ort zurückgegriffen werden. Unmittelbar neben dem Hafen befindet sich ein Strandbad.

Am Ostufer der Jeziero Dąbie liegen noch einige weitere Anleger, die aber nicht bezeichnet sind, eine sehr geringe Wassertiefe aufweisen und nur von lokalen Wassersportlern benutzt werden. Hierunter fallen die Anleger **Czarna Łąka** sowie Mündungsbereiche von Bächen, die in den See münden.

Am Ostufer einer Ausweitung der Odra vor der Mündung in das Große Haff befindet sich der Hafen **Stepnica**. Das eine Becken dieses Hafens ist zum Umschlag von Baustoffen genutzt, kann aber auch von Sportbooten genutzt werden; auch der Fischereihafen kann von Besucherbooten angelaufen werden. Serviceeinrichtungen sind in diesem Hafen nicht vorhanden.

Auch entlang der Odra bzw. ihrer nicht von der Großschifffahrt genutzten Seitenarme liegen zahlreiche kleinere Häfen, die vor allem von einheimischen Anglern genutzt werden. Diese Häfen sind weder in offiziellen Verzeichnissen enthalten noch in den Kartenwerken verzeichnet. Gästen bleiben diese Häfen, die oft nur wenige Plätze mit sehr geringen Wassertiefen haben, verschlossen.

Szczecin als Hafenstadt hat auch eine lange Tradition als Wassersportstandort. Mehrere Sportbootwerften sind im Stadtgebiet vorhanden, die Zahl der Wassersportvereine liegt derzeit bei über 20.

Die Odra wird stark von der Berufsschifffahrt frequentiert. Mehrere Fährlinien kreuzen das Hauptfahrwasser. Damit verbunden ist – insbesondere nahe der Hauptfahrwasser – starke Schwellbildung, die die Sportboote empfindlich stören kann.

Insbesondere östlich der Hauptarme der Odra gelegene Gewässerteile – vor allem der Jeziero Dąbie – sind fastausschließlich dem Sportbootverkehr vorbehalten. Diese Gewässer sind in der Regel nicht durchgehend bezeichnet, aber tagsüber gut befahrbar. Gefährliche Untiefen sind die Ausnahme; Steine oder andere Unterwasserhindernisse sind selten und in der Regel auch bezeichnet. Die einheimischen Wassersportler verfügen nicht selten über Boote, mit denen sie auch die flacheren Bereiche der Gewässer befahren können. Weit verbreitet ist das Angeln in Kombination von Motorbootfahren.

Die Nebenarme bieten zahlreiche Gelegenheiten, um zu ankern. Geschützte Buchten dafür sind vielfältig vorhanden, oft kann man sehr dicht an die Ufer heranfahren, der Zugang ist

dennoch häufig durch die vorhandene Schilfgürtel sehr erschwert. Zu beachten ist hier ebenfalls, dass Teile der Ufer unter Schutz stehen.

Als Zielgebiet ist dieses Gebiet vor allem für Besucher der Stadt Szczecin attraktiv, dennoch wird die Odra vor allem von Sportbooten aus dem Berliner Raum als Transitgebiet genutzt. Eine Verlagerung von Sportbooten in größerer Zahl aus den Berliner Gewässern in den Großraum Szczecin hat (noch) nicht stattgefunden.

7. Außenküsten von Usedom und Wolin bis Pobierowo

Häfen i. e. S. bestehen an der Außenküste von Usedom nicht. Die vorhandenen Seebrücken (Ahlbeck, Heringsdorf, Bansin, Zinnowitz und Koserow) sind als Liegeplätze für Sportboote in der Regel nicht geeignet, da sie nicht über die notwendige technische Infrastruktur verfügen bzw. zu ungeschützt liegen. Sie sind in erster Linie als temporäre Liegeplätze für die Ausflugsschiffahrt gedacht. Derzeit läuft ein Genehmigungsverfahren für einen Sportboothafen im Bereich Ahlbeck/Heringsdorf. Die Häfen von Świnoujście und Dziwnów wurden bereits beschrieben. Weitere Außenhäfen gibt es derzeit nicht, mit Ausnahme der Seebrücke von Międzyzdroje.

Für Segler und Motorbootfahrer ist die Außenküste Usedom's eher als Transitraum interessant. Die vorhandenen Seebrücken bieten insbesondere bei auflandigem Wind kaum Schutzmöglichkeiten, die einzig möglichen Häfen sind die Greifswalder Oie (nur als Nothafen) sowie der Ruden (ebenfalls) bzw. der Hafen Świnoujście.

Wasserski

Wasserski ist touristisch kaum bedeutsam. Diese Sportart ist zwar traditionsreich, hat aber an der Küste relativ wenig Verbreitung gefunden und ist eher für Binnenseen typisch, da in der Regel ruhiges Wasser vorausgesetzt wird. Hier wird Wasserski dann auch als Wettkampfsportart betrieben.

Trotzdem sind einige Wasserskireviere im Untersuchungsgebiet ausgewiesen. Diese werden vor allem von Motorbootfahrern, die auch (nebenbei) Wasserski betreiben, benutzt. Schwerpunkte bilden vor allem:

- die Südküste des Greifswalder Boddens
- das Achterwasser
- die Südküste des Kleinen Haffs, Teile des Großen Haffs
- Teile der Oder (Bucht bei Stepnica)
- Teile des Peenestroms und der Dziwna

Anbieter befinden sich im deutschen Teil des Untersuchungsgebietes lediglich einer (Wassersportschule Karlshagen), in Szczecin ebenfalls eine Wasserskischule⁷⁰. Vereine befinden

⁷⁰ <http://www.waterski.com/>; <http://www.mv-maritim.de/>.

sich auf deutscher Seite nicht im Untersuchungsgebiet, auf polnischer Seite ist ein Verein registriert⁷¹.

4.3.2 Windsurfen und verwandte Sportarten

Diese Wassersportarten entwickeln sich derzeit sehr unterschiedlich. Während das klassische Windsurfen eher zu stagnieren scheint, erfreut sich das (auch publikumswirksamere) Kite-Surfen und Parasailing zunehmender Beliebtheit⁷².

Typisch ist für diese Sportarten, dass der Sport sehr individuell ausgeübt wird. Vereine, die sich (mehr oder weniger ausschließlich) diesen Sportarten widmen, sind die Ausnahme. Auf deutscher Seite gibt es einen Verein, auf polnischer Seite 3⁷³. Das schließt jedoch nicht aus, dass sich – ohne an Vereine gebunden zu sein – lokale Interessengruppen zusammenschließen und ihren Sport in dieser Organisationsform ausüben. Das ist Bestandteil des Selbstverständnisses der Sportler.

Typisch für diesen Sport ist eine hohe Mobilität der Akteure. Mittels Autos werden je nach Wetterlage verschiedene Surfspots angefahren, die entsprechende Wellenverhältnisse aufweisen. Dazu sind dann nur ein Strandzugang und ein Parkplatz (auch zum Übernachten geeignet) notwendig. Oft bildet aber bereits dieses ein gewisses Problem, in dem auch nicht vorgesehene Strandzugänge „neu erschlossen“ werden.

Trotzdem haben sich mit dem Mitte der 1980er Jahre einsetzenden Boom mehrere Zentren herausgebildet, die immer wieder gern besucht werden:

- Surfschulen und Kite-Surf-Schulen sind vorhanden in: Ueckermünde-Ost, Ückeritz, Karlshagen, Heringsdorf
- Surfshops sind vorhanden in: Greifswald, Ückeritz, Karlshagen, Wolgast

Die Außenstrände von Usedom und Wolin gelten als Fortgeschrittenenreviere, das Achterwasser und das Große und Kleine Haff mit weniger Wellenbildung sind auch für Anfänger geeignet⁷⁴.

Es muss jedoch vermerkt werden, dass das Untersuchungsgebiet kein klassisches Surfgebiet ist. Entlang der deutschen Ostseeküste sind das vor allem Fehmarn und die mecklenburgische Außenküste, auf polnischer Seite die Küste Hinterpommerns und die Halbinsel Hela.

Der Greifswalder Bodden vor Lubmin ist ein ideales Surf-Revier, da er recht flach ist. Allerdings befinden sich an einigen Stellen direkt unter der Wasseroberfläche einige große Steine, die ein hohes Verletzungsrisiko darstellen. Surfen auf dem Peenestrom ist wegen der kaum vorhandenen Zugänge zum Wasser nur an ausgewählten Stellen möglich. An den Steilufern

⁷¹ Statistische JB der Wojewodschaft Westpommern 2003; <http://www.wasserski-mv.de/>.

⁷² Siehe auch dwif, Maritimer Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern, auf <http://www-mv-maritim.de>.

⁷³ <http://www-mv-maritim.de>; Statistisches JB der Wojewodschaft Westpommern 2003.

⁷⁴ <http://www.windsurfing.pl/spoty>.

schränken vorhandene Steine im Wasser wegen des hohen Verletzungsrisikos das Surfen zusätzlich ein.

Das Gebiet vor Koserow ist ein beliebtes Surfgebiet, da es sich um ein flaches und meist ruhiges Gewässer handelt. Auch vor der Insel Görnitz und vor dem Gnitz sind bei entsprechenden Windlagen Surfer unterwegs. Die anderen ufernahen Gebiete sind wegen der vorhandenen Steine eher ungeeignet zum Surfen. Die südliche Hälfte des Achterwassers ist als Surfrevier gerade für Anfänger wegen ihrer weitgehenden Abgeschlossenheit geeignet. Problematisch für die Surfer sind zahlreiche Steine vor den Steilufern sowie die vorhandenen Schilfgürtel. Die Zahl der möglichen Einsatzstellen für Surfer – außerhalb der Häfen - ist begrenzt und macht das Gebiet wenig attraktiv.

Die Peene als Binnenwasserrevier wird derzeit von Surfern so gut wie nicht genutzt. Die notwendigen Voraussetzungen wie attraktive Strände zum Ein- und Aussteigen sowie Wellen fehlen. Ähnliches gilt auch für das Kite-Surfing

Das Kleine Haff ist als Surfrevier nur eingeschränkt nutzbar. In Bereichen mit Röhrichtbestand am Ufer fehlen in der Regel geeignete Einstiegsmöglichkeiten. Surfen bzw. auch Kite-Surfen werden aus diesem Grund vor allem vor der Südküste des Kleinen Haffs – z.B. vor den Strandbädern Mönkebude, Bellin oder vor Altwarp – ausgeübt. In Bellin besteht im Ferienresort auch eine Surfschule. Am Nordufer des Kleinen Haffs schränken an den Ufern vorhandenes Schilf sowie vor den Steilufern vorhandene Steine die Möglichkeiten für diesen Sport noch mehr ein. Gelegentlich wird auch von Nowe Warpno aus der Neuwarper See zum Surfen genutzt. Die zahlreichen Fischereireusen im Kleinen Haff auf den Schaarflächen schränken das Surfen zusätzlich ein.

Attraktive Strände und Wasserflächen mit ausreichender Wellenbildung, was für das Surfen unbedingt notwendig ist, sind nur in eingeschränktem Maße um das Große Haff herum vorhanden. Surfen beschränkt sich im Wesentlichen auf die Umgebung der Zeltplätze mit Wasserzugang (Brzózki) sowie Trzebież. Jedoch ist in diesen Sportarten auch im Bereich des Großen Haffs mit einer Zunahme zu rechnen, da die Attraktivität dieser Sportarten ständig steigt und die Bedingungen gerade für Anfänger ideal sind (flaches Wasser, nicht so starke Wellenbildung).

Ähnlich wie das Große Haff ist die Dziwna als Surf- und Kitesurfrevier derzeit kaum attraktiv. Hierzu fehlen die notwendigen Strandzugänge sowie attraktive Wellenverhältnisse.

Ach auf den Hauptarmen der Odra ist kaum Gelegenheit, diese Funsportarten auszuführen. Begrenzte Möglichkeiten – dafür auch für Anfänger geeignet – bieten die Buchten bzw. der Jeziero Dąbie. Hier sind auch mehrere Strände vorhanden, die als Einstiegsmöglichkeiten genutzt werden können. Besonders Bereiche wie Lubczyna oder Czarna Łąka sowie die Bucht von Stepnica sind geeignet.

Usedoms und Wolins Außenküsten mit den vorhandenen hochwertigen Sandstränden ohne Steine sind für das Surfen gut geeignet.

4.3.3 Kanufahren und Rudern

Kanufahren ist derzeit ebenfalls sehr im Trend. Fast 50 % der Wassersportler, die nach Mecklenburg-Vorpommern kommen, zeigen starkes oder sehr starkes Interesse an Wasserwandern mit Kanus⁷⁵. Das Naturerlebnis ist beim Kanuwandern sehr direkt, und wegen der weitgehenden emissionsfreien Fortbewegungsart ist Kanuwandern auch primär als sehr naturverträglich einzuschätzen. Problematisch können allerdings Unterkunft und Rast der Wasserwanderer sein.

Aus Sicht des Tourismus spielt nur das Kanuwandern eine Rolle, Kanusport (Rennsport, Wildwasser) dagegen kaum. Diese Sportarten werden vor allem von in Vereinen organisierten Sportlern betrieben. Natürlich sind auch diese Sportler gelegentlich als Wasserwanderer unterwegs.

Kanus können in Gewässer vordringen, die für andere Wassersportarten (Segeln, Motorbootsfahren) rechtlich tabu sind (aus Naturschutzgründen) oder technisch nicht befahrbar sind (zu geringe Wassertiefe). Dies birgt natürlich auch die Gefahr, dass durch Kanuwanderer ein Störpotenzial aufgebaut wird.

Folgende **Gebiete** kommen als Kanu-Wandergebiete generell in Frage:

- Außenküste Usedom und Wolins: Dieses Gebiet ist für Seekajakfahrer durchaus attraktiv. Problematisch sind die möglicherweise unsichere Wetterlage, die zum Abbruch der Tour zwingen kann, und die notwendige Umfahrung gesperrter Gebiete, die ein Abweichen von der strandnahen Route erfordert (z.B. Nordspitze von Usedom mit einem munitionsverseuchten ehemaligen Schießgebiet). Übernachtungsmöglichkeiten sind an den Stränden selbst oder auf den zahlreichen Campingplätzen entlang der Außenküste vorhanden.
- Boddengewässer, Peenestrom, Großes und Kleines Haff: Diese Gewässer und ihre anschließenden Buchten eignen sich wegen der geschützten Lage auch für weniger Geübte Kanutouristen. Problematisch sind die vorhandenen Schilfgürtel an den Ufern, die ein Anlanden oft unmöglich machen. Übernachtungsmöglichkeiten ergeben sich ebenfalls auf den Campingplätzen oder extra ausgewiesenen Wasserwanderrastplätzen oder den vorhandenen Häfen.
- Flüsse: Hier ist vor allem die Peene als das Kanu-Revier zu nennen. Die Peene ist bis einschließlich des Malchiner Sees zu befahren, hat kaum Strömung und eine größere Zahl von Übernachtungsmöglichkeiten, Rastplätzen und Kanuverleihern. Die bei Grambin in das Kleine Haff mündende Zarow ist ebenfalls mit Kanus befahrbar und hat über die verschiedenen Zweige des Großen und Kleinen Landgrabens Verbindung zur Tollense und Peene. Die Uecker ist ebenfalls über weite Strecken (bis zu den Ueckerseen) befahrbar und touristisch gut erschlossen. Die Oder ist wegen des starken (Groß-) Schiffsverkehrs dagegen weniger geeignet. Die Zuflüsse (z.B. die Ina) sind dagegen wieder geeignet, e-

⁷⁵ Siehe auch dwif, Maritimer Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern, auf <http://www-mv-maritim.de>.

benso die Dziwna. Das klassische polnische Kanuwandergebiet Drawski Nationalpark liegt jedoch bereits außerhalb des Untersuchungsgebietes.

- Auf einigen isolierten Seen besteht ebenfalls die Möglichkeit, Kanu zu fahren, wie dem Jeziero Miedwie oder dem Jeziero Weltyńskie.

Touristische Infrastruktur wird vor allem in Form von Rastplätzen und Verleihen von Booten und zusätzlicher Ausrüstung benötigt. Es hat sich ein unterschiedlich dichtes Netz von Rastplätzen herausgebildet, im Vergleich zwischen dem deutschen und dem polnischen Teil des Untersuchungsgebietes fällt auf, dass auf polnischer Seite (zumindest im Untersuchungsgebiet, in anderen Teilen Polens, wo Kanufahren etablierter ist, sieht es anders aus) noch Nachholbedarf besteht.

Auf deutscher Seite finden sich derzeit 5 **Vereine**, auf polnischer Seite lediglich ein Verein⁷⁶. Die Vereine bieten zum Teil auch Nichtmitgliedern Teilnahme an Wanderfahrten an.

Die Zahl der **kommerziellen Anbieter** ist dagegen größer. Der Trend geht hier eindeutig zum Rundumservice mit Gepäckbeförderung, Unterkunftsorganisation/Zelten, Verpflegung, One-way-Touren mit Rückführung der Boote oder geführten, thematischen Wanderungen etwa zum Thema Naturschutz/Tierbeobachtung. Im deutschen Teil bewegt sich derzeit die Zahl der Anbieter bei 10. Nicht immer ist das Angebot ausschließlich auf Kanutouristik ausgelegt⁷⁷.

Der nördliche Teil vom Peenestrom ist ein oft genutztes Revier für Ruder- und Kanutouren. Allerdings ist der nördliche Peenestrom wegen der hier starken Frequentierung durch die Berufsschiffahrt und der stärkeren Wellenbildung bei Starkwind nur geübten Kanufahrern zu empfehlen.

Die vielen Buchten, das flache und meist ruhige Gewässer machen das Achterwasser zu einem attraktiven Gebiet für den Kanufahrer und Ruderer. Für Kanuwanderer bieten sich die vorhandenen Häfen als Übernachtungsmöglichkeit an; bei Zempin besteht eine Übergangsmöglichkeit zur Außenküste, so dass insgesamt eine Umrundung der Nordhälfte von Usedom (bei gutem Wetter) möglich ist. Der Südtteil des Achterwassers ist vergleichsweise geschützt. Das macht diesen Teil als Gebiet für Kanuwanderer interessant, zumal auch Übergangsmöglichkeiten an die Ostseeküste (z.B. Ückeritz, allerdings länger als bei Zempin) vorhanden sind. Übernachtungsmöglichkeiten bestehen in den vorhandenen Sportboothäfen, besonders bietet sich Stagniess mit dem Campingplatz an.

Für Wasserwandern mit Kanus bietet die Peene ideale Bedingungen. Strömung ist nahezu nicht vorhanden, mit Wellengang ist ebenfalls kaum zu rechnen. Die Wasserwanderer nutzen normalerweise die Peene selbst, laufen aber gelegentlich auch die ehemaligen Torfstiche an, sofern sie befahrbar sind. Kanu-Ausleihstationen befinden sich in Anklam, Stolpe und Gützkow, von dort aus werden auch geführte Touren auf der Peene angeboten. Aus Sicht der Kanu-Wasserwanderer wäre ein dichteres Netz gut ausgebauter Anlandestellen mit Übernach-

⁷⁶ <http://www.mvweb.de/kanu/>; Statistisches JB Wojewodschaft Westpommern 2003; <http://www.pzkaj.pl/>.

⁷⁷ <http://www.michael-hennemann.de/>; <http://www.mv-maritim.de/>; <http://www.mvweb.de/kanu/verleih.html>.

tungsmöglichkeit wünschenswert. Die derzeit existenten Anlegestellen – mit Ausnahme von Stolpe und Anklam - sind entweder für Kanuwanderer in nicht nutzbarem Zustand oder von einheimischen Sportbooten belegt.

Das Kleine Haff ist nicht unbedingt das typische Kanurevier. Allerdings sind zunehmend auch Wasserwanderer mit Seekajaks auf dem Haff unterwegs. Speziell für sie ausgerichtete Anlegemöglichkeiten mit Übernachtungsgelegenheit sind derzeit nicht vorhanden, zum Teil werden jedoch vorhandene Zeltplätze mit benutzt. Die südlich von Ueckermünde anschließende Uecker ist für das Kanuwandern dafür umso geeigneter. Im Verlauf der Uecker stehen mehrere Wasserwanderrastplätze (außerhalb des Untersuchungsgebietes liegend) zur Verfügung. Ähnliches gilt auch von der Zarow, die von Friedland bis zur Mündung bei Grambin für Kanus befahrbar ist.

Die Region um das Große Haff ist sehr wasserreich und daher für Kanu-Touren gut geeignet. Neben dem Großen Haff selbst gibt es in der Westpommerschen Seenplatte zahlreiche kleine und große Seen und etliche kleinere Flüsse (Parseta, Radwia und andere gleich interessante Wasserstraßen). Der Fluss Drawa wird als einer der schönsten Wasserwege in Polen bezeichnet. Das Ausleihen von Kanus ist vielerorts möglich. Es werden auch geführte Touren mit diversen Schwierigkeitsstufen angeboten oder verschiedene Routen vorgeschlagen.

Wegen der geschützten Lage ist auch die Dziwna als Kanu- und Ruderrevier sehr geeignet. Übernachtungsmöglichkeiten sind jedoch derzeit relativ rar; ein Übernachten an den privaten Stegen einheimischer Angler ist nicht in jedem Fall möglich.

4.3.4 Angeln

Generelles

Angeln gilt ebenfalls als sehr naturnaher Wassersport. Nicht umsonst nehmen die Angler – wie auch die Jäger – für sich in Anspruch, aktiven Umweltschutz zu betreiben. Das Nachfragepotenzial ist beim Angeln allerdings nicht so stark ausgeprägt wie in anderen Sportarten. Die Zahl der Sportler, die das Angeln aktiv ausübt, ist relativ konstant, nennenswerte Zuwächse sind in den letzten Jahren kaum aufgetreten⁷⁸.

Das Ausüben des Angelsportes ist auf deutscher Seite rechtlich wie folgt geregelt: Notwendig sind hierzu ein Fischereiberechtigungsschein (mit Prüfung) sowie eine Angelerlaubnis für die entsprechenden Gewässer. Diese wird von Behörden oder bei privaten Gewässern von den Eigentümern bzw. Pächtern ausgestellt⁷⁹. Auf polnischer Seite ist ebenfalls ein Angelberechtigungsschein erforderlich⁸⁰.

Auch wenn nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Sportfischer wesentlich zur Bestandsminimierung der Ichthyofauna beitragen, gelten für sie – wie die Berufsfischerei auch - zeitliche (Schonzeiten) und räumliche Beschränkungen (Laichschonbezirke).

⁷⁸ Siehe auch dwif, Maritimer Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern, auf <http://www-mv-maritim.de>.


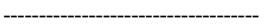
⁷⁹ <http://www.portal-fischerei.de>.

⁸⁰ <http://www.zgpzw.pl/>; http://www.panektouristik.de/katalog_pl/angeln/angeln.html.

Angeln ist prinzipiell das ganze Jahr über möglich, auch im Winter (Eisangeln). Die folgende Aufstellung vermittelt einen Überblick über die Fangzeiten und die am häufigsten gefangenen Fischarten.

	Jan	Feb	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
Hecht												
Zander												
Karpfen												
Aal												
Barsch												
Blei												
Schlei												
Güster												
Plötz												
Dorsch												
Hering												
Hornhecht												
Flunder												
Meerforelle												

Zeichenerklärung:

-  beste Fangzeit
-  ungefähre Zeitspanne des Laichzuges

Als **Angelgewässer** (die eigentlichen Destinationen für Angeltourismus) kommen vor allem folgende Gewässer in Frage⁸¹:

- Außenküsten Usedom und Wolins: Hier wird von Molen, Seebrücken sowie vom flachen Wasser aus geangelt. Eine weitere Möglichkeit sind Angelausfahrten, die Fischereibetriebe immer häufiger anbieten und Möglichkeiten sind, Verdienstausschlag in Folge der Einführung von Quoten zu kompensieren. Ausgangsorte sind vor allem die Häfen Świnoujście und Dzwinoń sowie Saßnitz, Greifswald und Peenemünde auf der deutschen Seite. Die Angebote wechseln allerdings sehr schnell. Nicht nur die klassischen Angebote für das Kutterangeln mit den einschlägigen Reedereien gelten als Möglichkeiten, sondern auch individuelle Absprachen mit Fischern.
- Haff und restliche innere Seegewässer: Hier sind vor allem die Wasserflächen mit Kan-tenabfall, tieferen Rinnen und stärker strukturiertem Untergrund und Übergänge zu den Uferbereichen interessant.
- Flüsse: Die Oder ist als Angelgewässer wegen der immer noch schlechteren Wasserqualität nicht so geeignet, dafür ihre Zuflüsse Peene, Ina sowie die (nicht mehr im Untersu-

⁸¹ Siehe auch SCHMIDT-LUCHS (2002 und 2004), sowie eigene Erhebungen durch Befragungen von Anglern und Informationen des Landesanglerverbandes Mecklenburg-Vorpommern.

chungsgebiet liegenden) Flüsse Rega und Parsęta. Hier sind vor allem angesiedelte Lachs- und Meerforellen-Populationen Ziel der Angler.

- Seen: Diese – vor allem kleinere - sind oft in privater Hand. Sie werden im Zusammenhang mit den dort betriebenen Pensionen und Campingplätzen genutzt.

Das Angeln wird auf polnischer Seite sehr individuell ausgeübt, die Mehrheit der polnischen Angler ist nicht Mitglied in Angelvereinen (im der Wojewodschaft Westpommern war 2002 nur ein einziger Verein gemeldet)⁸². Zahlenangaben über die Sportfischerei können kaum gemacht werden.

Die Mehrheit der deutschen Angler übt den Sport dagegen organisiert aus: In Mecklenburg-Vorpommern waren 2004 fast 700 Vereine mit ca. 50.000 Mitgliedern registriert⁸³. Dazu kamen noch rund 20.000 Gastangler pro Jahr.

Die Zahl der kommerziellen Anbieter im Untersuchungsgebiet ist relativ schwierig anzugeben. Auf deutscher Seite sind es ca. 25 Firmen, die sich *vorrangig* mit Angelsport (Ausfahrten, Verkauf von Ausrüstung und Ködern) beschäftigen⁸⁴, auf polnischer Seite dürfte die Zahl ähnlich hoch liegen. Dazu kommen noch weitere Geschäfte, die *auch* ein Grundangebot an Angelequipment vorrätig halten.

Regionale Analyse⁸⁵

Während am Greifswalder Bodden bis auf die Frühjahrsheringssaison kaum noch gewerbliche Fischerei betrieben wird, liegen Zentren des gewerblichen Fischfangs (auch mit Verarbeitungskapazität) am Peenestrom in Freest und Karlshagen. Darüber hinaus sind weitere Berufsfischer (Kleinbetriebe) im Revier aktiv.

Fischerei-standorte	Anzahl der Fischereibetriebe und Fahrzeuge				Fischereiart	Befischte Gewässer
	Haupt-erwerbs-betriebe	Fahr-zeuge	Neben-erwerbs-betriebe	Fahr-zeuge		
Lubmin	2	4	1	2	Stellnetz	Greifsw. Bodden, Peenestrom
Spandowerhagen	5	5	2	2	Stellnetz	Greifsw. Bodden, Peenestrom
Freest	23	42	4	7	Stellnetz/ Schleppnetz	Greifsw. Bodden, Peenestrom, Außenstrand
Peene-münde	-	-	1	2	Stellnetz	Peenestrom

⁸² Statistisches JB der Wojewodschaft Westpommern 2003.

⁸³ Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Forsten und Fischerei 2004.

⁸⁴ <http://www.mv-maritim.de>.

⁸⁵ Lt. eigenen Erhebungen.

Fischerei-standorte	Anzahl der Fischereibetriebe und Fahrzeuge				Fischereiart	Befischte Gewässer
	Haupt-erwerbs-betriebe	Fahr-zeuge	Neben-erwerbs-betriebe	Fahr-zeuge		
Kröslin	2	4	-	-	Stellnetz	Peenestrom
Karlshagen	9	13	1	1	Stellnetz/ Schleppnetz	Greifsw. Bodden, Peenestrom, Au- ßenstrand
Hollendorf	-	-	1	2	Stellnetz	Peenestrom
Zecherin	1	5	5	6	Stellnetz	Peenestrom
Wolgast	4	5	2	3	Stellnetz	Peenestrom
Mahlzow	-	-	1	1	Stellnetz	Peenestrom
Negenmark	1	4	-	-	Stellnetz	Peenestrom

Quelle: Angaben des Landesamtes für Fischerei M-V vom 19.2.01

Aber auch für Angler ist das Gebiet insbesondere in der Umgebung von Hohendorf und Spandowerhagen interessant. Schwerpunkte sind auch hier die Übergangsbereiche von flachen Schaarflächen zu den tiefer gelegenen Rinnenbereichen des Peenestroms. Einige Reedereien bieten das ganze Jahr über Hochseeangel-Fahrten ab Peenemünde und Wolgast an.

Der Peenestrom ist ein traditionelles Angelrevier. Geangelt wird in der Regel von den Booten aus, bevorzugte Angelgründe sind die Flachstellen sowie die Übergänge zu den Rinnenbereichen des Peenestroms. Eine Besonderheit stellt die in Rankwitz unterhaltene Forellenmastanlage dar, die allerdings zum Angeln nicht zur Verfügung steht. Die Gewässer vor Zinnowitz und Loddin sind bevorzugte Angelreviere einheimischer Angler. Auch hier sind die Übergangsstellen zu den tieferen Bereichen des Achterwassers die lokalen Schwerpunkte. Allerdings sind diese nur per Boot erreichbar. Das Angeln vom Ufer aus ist nur an sehr wenigen Stellen (Anlegern) aus möglich. Die Flachwassergebiete um den Lieper Winkel herum und die Abbruchkanten zu den tieferen Bereichen des Achterwassers sind bevorzugte Angelgebiete einheimischer Sportfischer. Diese können allerdings nur auf dem Wasserweg erreicht werden, der Zugang über die Schilfgürtel ist normalerweise nicht möglich. Somit ergibt sich hier – von der Fischbestandsproblematik abgesehen – ein Konflikt hinsichtlich Störungen der rastenden bzw. brütenden Wasservögel.

Das Sportangeln ist eine der wichtigsten Wassersportformen an der Peene. Der Fluss ist wegen der relativ artreichen Ichthyofauna ein bei den einheimischen Anglern beliebtes Revier, hat sich aber bei den Touristen noch nicht als Urlaubsangelrevier etabliert. Als potentielle (und genutzte) Angelgewässer sind sowohl der Peenelauf selbst als auch die inzwischen gefluteten Polder bzw. die in die Peene einmündenden Kanäle in Gebrauch. Der Angelsport wird von Land aus an Stellen ausgeübt, die vom Festland aus erreichbar sind (befestigte Zu-

gänge im Bereich der genannten Häfen) bzw. auch noch ausgehend von noch vorhandenen Deichen. Selbstkritisch schätzten die Vertreter der Verbände ein, dass gelegentlich auch direkt aus dem Schilfgürtel heraus geangelt wird, was aber eigentlich die Ausnahme ist. Eine weitere Form ist das Angeln von Booten aus. Diese Boote sind entlang der genannten Anleger beheimatet.

Die Flachwassergründe des Großen und Kleinen Haffs (insbesondere Repziner Haken, Hart-schaar und Kamighaken sowie Wyskok Warpienski, Mielizna Osiecka und Krzecki Wyskok auf polnischer Seite) bieten sich zum Angeln an, allerdings sind die bestehenden Laichschonzeiten zu beachten. Konfliktstoff bietet auch hier die Notwendigkeit, diese Gebiete mit Booten zu befahren, um dort überhaupt angeln zu können. Die vom submarinen Relief stärker gegliederten Bereiche – vor allem Schaarkanten und Rinnen – sind bevorzugte Angelbereiche. Konkurrenz durch die örtliche Fischerei ist jedoch vorhanden. Auf der Odra wird ebenfalls vielfach geangelt. Auf noch vorhandene Industrieabwässereinleitungen muss jedoch geachtet werden.

4.3.5 Tauchen

Generelles zum Tauchsport

Der Tauchsport hat sich in den vergangenen fünfzehn Jahren zu einer der beliebtesten Wasserportarten entwickelt. Das liegt nicht nur daran, dass das Tauchen ein sehr direktes Naturerlebnis vermittelt, vielmehr ist es auch deswegen attraktiv, weil es mit anderen Wassersportarten (Segeln und Motorbootfahren) und Tourismusformen zu verbinden ist. Tauchsport ist bei verhältnismäßig geringem finanziellen Aufwand für Ausrüstung auch an anderen Orten der Welt individuell auszuüben und kommt dem immer größeren Verlangen nach Individualität und Mobilität im Urlaub entgegen⁸⁶. Tauchen ist nicht so stark saisonabhängig wie andere Wassersportarten, Tauchsport kann – entsprechende Ausrüstung vorausgesetzt - auch im Winter ausgeübt werden. Das zeigt sich auch bei den zahlreichen Aktivitäten im Untersuchungsgebiet.

Tauchen war eine der Sportarten, die vor dem politischen Umbruch 1989/90 sehr unter Kontrolle der staatlichen Behörden in der DDR und Polen stand; deren praktische Ausübung wurde in der Regel von den paramilitärischen Organisationen (Gesellschaft für Sport und Technik *GST* auf deutscher Seite bzw. *LOK* in Polen) beaufsichtigt⁸⁷. Auch aus diesem Grund bestand nach 1990 ein enormes Interesse, diesen Sport neu zu entdecken.

Normalerweise ist der Tauchsport nicht genehmigungspflichtig. Ausnahmen bilden die Hafengewässer sowie private bzw. verpachtete Gewässer, deren Pächter Genehmigungen ausstellen.

⁸⁶ Siehe auch dwif, Maritimer Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern, auf <http://www-mv-maritim.de>.

⁸⁷ <http://www.pzp-n.pl/>; <http://www.vdst.de>.

Die Motive für das Tauchen sind vielgestaltig: Neben dem reinen (Wettkampf-)Sport, der hier nicht zur Diskussion steht, da er touristisch nicht relevant ist und in der Regel in der Halle ausgeübt wird, gehen Sporttaucher mit ihrem Hobby auch anderen Interessen nach: Unterwasserfotografie, Unterwasserarchäologie sowie Meeresbiologie sind hierfür nur einige Beispiele. Hieraus definieren sich auch tauchtouristische **Destinationen**. Im Untersuchungsgebiet sind vor allem von Interesse⁸⁸:

- Die Unterwasserfauna und –flora ist zwar den tropischen Gewässern nicht vergleichbar, aber für ernsthaft interessierte Tauchsportler durchaus reizvoll. Das betrifft in der Regel aber die Außenküste, da hier das Wasser sauberer ist und entsprechende Sichtweiten anzutreffen sind.
- Vor den Küsten liegen zahlreiche Wracks. Diese sind teils von erheblichem kulturhistorischem Wert (und daher denkmalgeschützt), teils aber auch aus den beiden Weltkriegen und bergen erhebliche Gefahren und/oder sind als Kriegsgräberstätten tabu. Ähnliche Beschränkungen gelten auch (wenngleich immer wieder ignoriert) von jüngeren Wracks wie der „Jan Heweliusz“. Trotzdem sind die Wracks große Anziehungspunkte und Ziele organisierter Tauchausfahrten.
- Die Flüsse (Peene, Oder und Zuflüsse) sind tauchtouristisch dagegen uninteressant. Zum Teil starker Schiffsverkehr stellt hier eine Gefahr dar. Wegen der schlechteren Wasserqualität und der geringen Tiefe sind auch die Bodden- und Haffgewässer kaum als Tauchgebiete interessant. Ausnahmen bilden Teile des Großen Haffs, wo Reste von Befestigungsanlagen aus dem zweiten Weltkrieg Tauchtouristen anlocken.
- Einige Binnenseen werden gern betaucht. In der Regel ist hier die Wasserqualität wieder wesentlich besser, oft ist auch in den Binnenseen eine interessante Unterwassertier- und -pflanzenwelt vorhanden. Verglichen mit der Mecklenburgischen oder der Masurischen Seenplatte sind die Binnengewässer im Untersuchungsgebiet kaum interessant.

Die **Anbieter** für Tauchtourismus gliedern sich in zwei Gruppen:

- Vereine bieten in erster Linie ihren eigenen Mitgliedern, aber auch Fremden die Möglichkeit, einen Tauchschein zu erwerben und an organisierten Tauchausflügen teilzunehmen. In der Regel laufen diese Angebote (Schulung und Ausbildung) allerdings längerfristig und sind für Touristen weniger geeignet, sondern eher für einheimische „Einsteiger“ vorgesehen.
- Kommerzielle Anbieter haben dagegen neben Schulung und organisierten Ausfahrten auch Verkauf von Ausrüstung und anderen Dienstleistungen (z.B. Füllen von Druckluftflaschen) im Programm. Manchmal haben sie Binnengewässer gepachtet und erlauben gegen Gebühr deren Benutzung.

Auf deutscher Seite sind im Untersuchungsgebiet derzeit 3 **Vereine** vorhanden (Greifswald und Wolgast), auf polnischer Seite ebenfalls 3 (Szczecin).

⁸⁸ Siehe WIELAND (1999); HUMBERG (1994)

Die **kommerziellen Anbieter** konzentrieren sich auf deutscher Seite auf die Standorte Wolgast, Kröslin und Zinnowitz⁸⁹. Auf polnischer Seite sind die Anbieter vor allem im Raum Szczecin und Goleniów (6 Tauchschulen) angesiedelt⁹⁰. Derzeit prägen relativ instabile Verhältnisse seitens der kommerziellen Anbieter auf deutscher Seite das Bild: Trotz des relativen Aufschwungs der Branche wechselten die Anbieter sehr kurzfristig, bedingt durch Insolvenz. Sicherheitsrelevant für das Ausüben des Tauchsports ist das Vorhandensein von Möglichkeiten der Behandlung verunfallter Taucher (**Druckkammerbehandlung**). Derzeit befindet sich nur eine derartige Kammer im Untersuchungsgebiet (Heringsdorf). Auf polnischem Gebiet ist eine weitere erst in Gdynia erreichbar.

*Regionale Analyse*⁹¹

Das Kleine und das Große Haff sind als Tauchgewässer wegen ihrer geringen Wassertiefe kaum von Bedeutung, auch wenn sich hier zahlreiche Wracks befinden und durchaus mit einer interessanten Unterwasserflora und -fauna zu rechnen ist. Exkursionen in das Haff werden dennoch ab und zu angeboten, jedoch liegt der Schwerpunkt der Tauchexkursionen eindeutig in die Ostsee hinaus, z.B. von Greifswald aus mit dem Tauchschiff „Artur Becker“. Tauchen ist in der Dziwna wegen der geringen Wassertiefe sowie fehlender interessanter Tauchobjekte derzeit kaum attraktiv. Allenfalls Dziwnów ist Ausgangsort für Tauchexkursionen in die Ostsee. In den dicht befahrenen Armen der Odra verbietet sich das Tauchen von selbst, auch wenn es hier zahlreiche Wracks gibt. Die Seitenarme bzw. die Buchten und Seen sind flach und als Tauchgewässer nicht attraktiv. Die mehreren in Szczecin ansässigen Tauchschulen bzw. Clubs nutzen in der Regel die Seen der Umgebung sowie die Möglichkeiten, von Dziwnów oder Świnoujście aus Tauchausflüge in die Ostsee zu unternehmen.

4.3.6 Fahrgastschiffahrt und Kreuzfahrten

Fahrgastschiffahrt

Fahrgastschiffahrt ist Anfang des 20. Jahrhunderts erheblich aufgeblüht und löste zum Teil Fischerei und Lastschiffahrt als Verdienstmöglichkeit der einheimischen Bevölkerung ab. Auch der erste Urlaubsboom Anfang der 1920er Jahre führte in dieser Zeit zu einem Anstieg der Zahl der in Fahrt gehaltenen Schiffe und der Fahrgastzahlen. Nachdem bis 1990 fast die gesamte Bäderschiffahrt in der Hand von staatlichen Reedereien („Weiße Flotte“) war, setzte danach eine Privatisierungswelle ein, der zahlreiche Neugründungen von Reedereibetrieben folgten. Auch Reedereien aus anderen Küstengebieten drängten auf den Markt. Nach wie vor ist die gesamte **Personenschiffahrt** in einer **Umbruchsituation** verfangen, die u. a. folgende Gründe hat⁹²:

⁸⁹ <http://www.mv-maritim.de/>.

⁹⁰ <http://gryfnet.pl>.

⁹¹ Eigene Erhebungen durch Gespräche mit Anbietern und Sportlern.

⁹² Nach eigenen Erhebungen, u. a. Gesprächen mit Reedereien und Befragungen der Urlauber.

- Zahlreiche sehr kleine Firmen gaben das Geschäft auf, weil die Eigenkapitalausstattung zu gering war und Verluste durch ein schlechtes Saisongeschäft finanziell nicht ausgeglichen werden konnten.
- Maßnahmen zur Senkung der Kosten wie Ausflaggen, die die größeren Reedereien vornahmen, konnten die kleinen Firmen nicht realisieren.
- Mit dem Beitritt Polens zur EU fiel die Haupteinnahmequelle, nämlich die „Butterfahrten“, weg. Zwar ist auf den Schiffen durch Großeinkauf günstigerer Gebinde immer noch ein kleiner Preisvorteil vorhanden, der jedoch bei längeren Anfahrten ausschließlich zum Einkufen keinen Kostenvorteil für die Einkäufer mehr bringt. Selbst größere Reedereien stehen vor der Entscheidung, sich aus dem Geschäft zurückzuziehen.
- Die schlechte gesamtwirtschaftliche Situation und die resultierende Konsumflaute – vor allem in den Anliegerkreisen Ostvorpommern und Uecker-Randow – tragen mit dazu bei.
- Es haben bei Urlaubern gewisse Sättigungseffekte eingesetzt. Von den Touristen ein- oder zweimal gemachte Fahrten werden in der Regel nicht noch einmal wiederholt.

Derzeit sind 12 **Reedereien** an den Standorten Ueckermünde, Altwarp, Eggesin, Lassan, Ückeritz, Wolgast, Peenemünde und Szczecin im Untersuchungsgebiet im Geschäft. Die angegebenen Verbindungen sind in sehr unterschiedlichem Maße entweder saisonal oder ganzjährig im Angebot. Am Ende des Sommers 2004 wurden überdurchschnittlich viele der Verbindungen aus den oben genannten Gründen eingestellt⁹³.

Ausgangshäfen sind vor allem:

- Świnoujście: Verbindungen nach Ahlbeck, Heringsdorf, Altwarp, Inselrundfahrt um Wolin;
- Ueckermünde: Verbindungen nach Mönkebude, Kamminke, Altwarp, Świnoujście, Szczecin, Rundfahrten auf dem Kleinen Haff;
- Nowe Warpno: Verbindungen nach Altwarp, Kamminke und Ueckermünde;
- Stepnica: Verbindungen nach Świnoujście und Altwarp;
- Lassan und Ückeritz: Rundfahrten auf dem Achterwasser und auf dem Peenestrom;
- Peenemünde: Verbindungen nach Freest, Wolgast, zur Insel Ruden und zur Greifswalder Oie;
- Eggesin: Fahrten auf der Uecker, Rundfahrten auf dem Kleinen Haff.

Daneben werden Hafenerundfahrten in Szczecin und Świnoujście angeboten. Von besonderer Bedeutung sind die Autofähren Altwarp – Świnoujście bzw. Altwarp – Nowe Warpno sowie die Verbindung zwischen Świnoujście und Warszów auf Wolin. Bis auf letztere Verbindung, die für die Stadt Świnoujście von großer Wichtigkeit ist, werden die restlichen Linien nicht regelmäßig (selbst im Sommer nicht durchgehend) befahren. Für Radtouristen, die z.B. eine Umrundung des Haffs durchführen wollen, ergeben sich dadurch unvorhergesehene Behinderungen⁹⁴.

⁹³ <http://www.mv-maritim.de>; zusammengestellt nach Prospekten einzelner Reedereien.

⁹⁴ Eigene Erhebungen im Sommer 2004.

Ergänzt werden diese Linienangebote durch eine große Zahl von (teils auch thematisch orientierten) Gelegenheitsfahrten. Das Spektrum reicht hier von Tanz- und Mondscheinfahrten bis hin zu Naturbeobachtung. Eine Brücke zu den Wassersportarten bilden Ausfahrten für Tauch- und Angelsportler. Eine ganz besondere Art der Fahrgastschiffahrt sind Mitfahrgelegenheiten auf den historischen Schiffen, wie z.B. dem Zeesboot ab Mönkebude oder dem Boot des Ukranenlandes.

Seebäderverkehr

Bäderverkehr zwischen den Seebrücken entlang der Inseln Usedom und Wolin gab es bereits seit Anfang des 20. Jahrhunderts⁹⁵. Nachdem die Seebrücken rekonstruiert waren (erste Hälfte der 1990er Jahre), wurde versucht, wieder einen Linienverkehr zu etablieren. Derzeit wird ein derartiger Verkehr nicht durchgehend entlang der Usedomer Küste abgewickelt und ist im Winter eingestellt. Eine Verlängerung entlang der Woliner Außenküste ist zurzeit noch nicht realisiert⁹⁶.

Flusskreuzfahrten

Nach einem zögerlichen Beginn in der ersten Hälfte der 1990er Jahre zeigen die Flusskreuzfahrten auf Oder, Haff und Boddengewässern seit 1999 ständig steigende Passagierzahlen. Bei jährlich rund 120 Anläufen von 10 bis 12 Schiffen in Stralsund werden rund 15.000 Passagiere pro Jahr in die Region gebracht. Die Fahrten verlaufen in der Regel von Berlin über Szczecin nach Stralsund und/oder Hiddensee und zurück, auch die Peene bis zum Kummerower See wird von einigen Reedereien regelmäßig befahren⁹⁷.

Allerdings profitieren die als Zwischenstationen angelaufenen Häfen Szczecin, Trzebież, Ueckermünde, Wolgast, Peenemünde, Greifswald und Anklam kaum von den Binnenkreuzfahrten: Die Passagiere sind nur kurze Zeit in den Häfen, um die Sehenswürdigkeiten anzuschauen; die für die örtliche Wirtschaft lukrativen Passagierwechsel mit Aufbunkern von Betriebsstoffen und Verpflegung werden in der Regel in Stralsund vorgenommen⁹⁸.

Hochseekreuzfahrten

Derzeit sind Häfen im Untersuchungsgebiet – auch die großen Häfen Szczecin und Świnoujście - noch Ausnahme im Programm der großen Kreuzfahrten. In der vergangenen Zeit gab es vereinzelte Anläufe durch die „Hanseatic“ in Szczecin, noch ein singuläres Ereignis war das Ankern der „Europa“ vor Heringsdorf.

Bevorzugte Ziele sind – nicht zuletzt wegen der kürzeren Revierfahrt der häufig sehr großen Kreuzfahrtschiffe – Gdynia und Rostock-Warnemünde. Die in der Regel aus Übersee stam-

⁹⁵ <http://usedom-exclusiv.de/sommer2004/braeunlich.htm>.

⁹⁶ Laut Informationen der Reedereien, vor allem Adler-Reederei.

⁹⁷ Eigene Erhebungen laut Reedereiprospekten; sowie <http://www.kreuzfahrt-verzeichnis.de/flusskreuzfahrten/uebersicht.htm>.

⁹⁸ Eigene Erhebungen, Informationen des Hafenamtes Stralsund.

menden Passagiere sind weniger an den touristischen Destinationen der Küste, sondern an Zielen wie Berlin oder München interessiert.

4.3.7 Traditionsschifffahrt

Die Bevölkerung der Region ist historisch eng mit Fischerei und Schifffahrt verbunden. Diese Wirtschaftszweige spielen allerdings im Einkommen des Großteils der Bevölkerung keine so große Rolle mehr wie früher. Trotzdem ist das Restaurieren und in Fahrt halten historischer Segel-, Motor- und Dampfschiffe seit rund 20 Jahren wieder verstärkt in Mode gekommen und neben den eher sportlich orientierten modernen Wassersportarten ein ganz besonderes Touristenmagnet.

Ein Teil der vorhandenen **Werften** besinnt sich – neben der Ausrichtung auf Service für moderne Segel- und Motorboote – auf ihre Tradition. Begonnen hatte dieses bereits lange vor 1990 mit der Rettung der traditionellen Fischereiboote der Boddengewässer (Zeesboote). Die Flotte dieser Boote ist (wieder) auf fast 100 Boote angewachsen und auch mit einigen Exemplaren in den Gewässern den Untersuchungsgewässern – so in Freest und Mönkebude - vertreten⁹⁹. Insbesondere private Initiative ermöglichte auch, dass sich einige Werften auf die Restaurierung alter Fahrzeuge bzw. die Umrüstung anderer Fahrzeugtypen zu Segelschiffen spezialisieren konnten:

- Die Nansen-Werft (Wolgast) kam nicht zuletzt durch ABM in Fahrt und hat sich mittlerweile eine Spitzenposition in der Branche erarbeitet. Arbeiten für bekannte Großsegler sprechen für sich¹⁰⁰.
- Ähnliches gilt für die Navcon-Werft in Peenemünde-Nord¹⁰¹.
- Die ehemalige Buchholzsche Werft in Greifswald arbeitet eng mit dem Museumshafen Greifswald zusammen und arbeitet als eingetragener Verein. Zweck ist nicht nur das Erhalten alter Fahrzeuge, sondern auch einer kompletten historischen Werftanlage mit Slip und anderer Ausstattung.
- Auch andere Werften wie in Wolgast, Freest oder Ueckermünde sind imstande, traditionellen Holzbootsbau durchzuführen.

In mehreren **Häfen** hat sich ein attraktiver Bestand an **Museumsschiffen** etabliert. Zu nennen sind hier vor allem:

- der Museumshafen Greifswald mit ca. 20 Schiffen unterschiedlicher Größe und Zweckbestimmung (Schwimmkran bis Fischkutter). Zu Greifswald gehören ebenfalls das Segelschulschiff „Greif“ sowie das ebenfalls mehr als 50 Jahre alte Motorschiff „Artur Becker“.
- der Museumshafen Wolgast mit dem restaurierten Fährschiff „Stralsund“, welches Jahrzehnte zwischen Wolgast und der Insel Usedom verkehrte und im Bewusstsein der Bevölkerung eine besondere Rolle spielt.

⁹⁹ <http://www.zeesboot.de>; <http://www.tallship-friends.de>.

¹⁰⁰ <http://www.nansen-werft.de>.

¹⁰¹ <http://www.navcon.de>.

- Mehrere museal erhaltene Schiffe befinden sich in den Häfen Freest, Ueckermünde sowie Mönkebude.

Einige der Museumsschiffe sind regelmäßig in Fahrt und nehmen auch interessierte Gäste mit¹⁰², so z.B. auf den Oldtimertreffen entlang der Küste.

Eine spezielle Form der historisch orientierten Schifffahrt hat sich im Zusammenhang mit der experimentellen Archäologie ergeben. Zwei Beispiele sind im Untersuchungsgebiet präsent:

- das Ukränenland (Pasewalk): Dort wird nicht nur die Lebensweise eines slawischen Stammes in frühmittelalterlicher Zeit nachgestellt, auch ein typisches Schiff dieser Zeit ist entstanden, welches auch für Ausflüge usw. genutzt wird¹⁰³;
- die Niedamira-Werft in Wolin, wo Bootsbau im Wikinger-Stil betrieben wird, diese Aktivität ist mit den Ausgrabungen einer großen Wikingersiedlung von Wolin im Zusammenhang zu sehen¹⁰⁴.

Im Vergleich zu anderen Küstengebieten muss allerdings eingeschätzt werden, dass die Beschäftigung mit Schifffahrtsgeschichte und mit erhaltungswürdigen Schiffen in weiten Teilen des Untersuchungsgebietes noch nicht so eine große Verbreitung gefunden hat wie z.B. in Schleswig-Holstein, an der Unterelbe oder der Weser. In allen diesen Revieren finden regelmäßig Oldtimertreffen und –regatten statt, die im Untersuchungsgebiet – mit Ausnahme der „Gaffelrigg“ – noch die Ausnahme sind. Die Oldtimer werden (noch) auf eine Art „maritime Kulisse“ für eher unspezifische Volksfeste reduziert, ohne eine eigene Aufmerksamkeit zu erlangen.

4.3.8 Baden

Das Baden bzw. der Badeurlaub haben an den Küsten des Untersuchungsgebietes eine lange Tradition. Zwar gibt es im Untersuchungsgebiet nicht so alte Badeorte wie Heiligendamm, aber seit mehr als 100 Jahren können auch die heutigen Spitzendestinationen auf Usedom wie Zinnowitz, Bansin, Heringsdorf, Ahlbeck und Świnoujście sowie Międzyzdroje und Dziwnow auf Wolin auf eine Badetradition zurückblicken. Nicht umsonst galten die Bäder um die Swinepforte als die „Badewanne Berlins“ und wurden speziell mit eigenen Bahnverbindungen über die Karniner Eisenbahnbrücke erschlossen.

Besonders die Außenstrände von Usedom und Wolin weisen hervorragende Strandqualität mit sehr sauberen, feinsandigen Sandstränden auf (siehe Karte 19). Die Breite der Strände – allerdings sind einige auch aufgespült – reicht teilweise über mehr als 100 Meter. Steinige Abschnitte sind auf die Umgebung der Endmoränenzüge (Streckelsberg auf Usedom, Sochan auf Wolin) beschränkt.

Die Wasserqualität an der Außenküste ist ebenfalls sehr gut, viele der Strandabschnitte sind mit der „Blauen Flagge“ ausgezeichnet worden¹⁰⁵.

¹⁰² Angebot ab Mönkebude, Touren auf dem Kleinen Haff, vgl. <http://www.zeesenboot.de>.

¹⁰³ <http://www.ukraenenland.de>.

¹⁰⁴ Siehe KOTLA, Auf touristischen Routen durch Westpommern (2002).

Allerdings kann trotz aller begünstigenden Faktoren das Untersuchungsgebiet nicht mit anderen Badedestinationen der Welt konkurrieren: Limitierend sind hier vor allem die Kürze der Saison, diese geht in der Regel nur von Mai bis Oktober. (Eisbaden erfreut sich zunehmender Beliebtheit, ist aber touristisch kaum relevant.)

Tradition auf deutscher Seite hat das FKK-Baden. Mehrere Strandabschnitte sind dafür freigegeben. Auf polnischer Seite ist das FKK-Baden dagegen nur von untergeordneter Bedeutung. Die Gründe dafür liegen nicht zuletzt im Einfluss der katholischen Kirche und den damit zusammenhängenden Moralvorstellungen.

Absicherung durch die Rettungskräfte

Auf deutscher Seite teilen sich die Deutsche Lebensrettungsgesellschaft (DLRG) und das Deutsche Rote Kreuz (DRK) die Wasserrettung und Sicherung der Strände. Rettungsschwimmer sind in der Badesaison an allen wichtigen Strandabschnitten eingesetzt. Ausnahmen bilden einige Abschnitte am Haff und am Peenestrom¹⁰⁶.

Auf polnischer Seite wird die Wasserrettung durch die Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe (WOPR) sichergestellt. Sie unterhält ebenfalls an allen wichtigen Strandabschnitten – vor allem der Außenküste – Stationen¹⁰⁷.

Regionale Schwerpunkte (vgl. Karte 19)¹⁰⁸

Am Greifswalder Bodden findet Badetourismus hauptsächlich in Lubmin statt. Lubmin wird vor allem aus dem Greifswalder Umland und von „Stammgästen“ genutzt. Die Wasserqualität ist – ebenso wie an der Außenküste Usedom – sehr gut.

Der Peenestrom ist kein klassisches Baderevier. Strände stehen nur an wenigen Uferabschnitten zur Verfügung, so bei Rankwitz oder bei Quilitz und an einigen Steilküstenabschnitten im nördlichen Bereich. Die Wasserqualität ist in der Regel gut, kann sich aber mit der der Usedomer Außenküste nicht messen.

Es gibt einige Badestellen an der Achterwasserseite (z.B. Zempin und Koserow), jedoch werden sie nicht so stark beansprucht wie die an der nahe gelegenen Außenküste Usedom. Wegen der geschützten Lage und wenig Wellenbildung ist das südliche Achterwasser als Badegewässer prinzipiell geeignet, vor allem auch für Kinder. Die Zahl der möglichen Badestellen ist wegen des häufig vorkommenden Röhrichts am Ufer allerdings beschränkt, gebadet wird von den privaten Stegen aus oder einzelnen Strandabschnitten bei Pudagla, Ückeritz oder Stagniess. Das Achterwasser ist in den Sommermonaten häufig von Algenblüte betroffen. Auch wenn eine mikrobiologische Beeinträchtigung des Wassers dadurch nicht gegeben ist, sondern nur mit Sichtverschlechterung zu rechnen ist, ist die Nutzbarkeit eingeschränkt.

¹⁰⁵ <http://www.blaue-flagge.de/>; <http://www.mv-regierung.de/sm/html/normal/html/bw2004/badekarte.html>.

¹⁰⁶ <http://www.dlrg.de/Gliederung/Mecklenburg-Vorpommern/wrd.html>; <http://drk.de/wasserwacht/index.html>.

¹⁰⁷ <http://www.wopr.pl/>.

¹⁰⁸ Nach eigenen Erhebungen.

Die Peene bietet derzeit kaum attraktive Badestellen. Die vorhandenen Badestellen sind kaum ausbaufähig und werden nur von der einheimischen Bevölkerung genutzt.

Badestrände am Kleinen Haff sind vor Mönkebude, Grambin, Ueckermünde, Bellin, Warsin sowie vor Altwarp vorhanden. Die Qualität des Strandes ist der an den Außenküsten Usedom nicht vergleichbar, auch wenn in den vergangenen Jahren an einigen Standorten immer wieder Sand aufgespült wurde, um die Qualität der Strände zu verbessern. Die Wasserqualität im Kleinen Haff ist durch die häufige Algenblüte im Sommer nur durchschnittlich; mikrobiologische Einschränkungen werden zwar nicht festgestellt, aber die Sichtweite beträgt oft wesentlich weniger als einen Meter. Mit Ausnahme der schilffreien Uferpartien befinden sich um das Große Haff herum kaum attraktive Badeplätze. Die Qualität der Strände ist der an der Außenküste von Wolin kaum vergleichbar, gleiches gilt für die Wasserqualität. Wenngleich auch die Wasserqualität in der Regel zum Baden unbedenklich ist, laden aufgewirbelte Bodenteilchen und im Sommer häufig auftretende Algenblüte kaum zum Baden ein. Ähnlich wie für das Große Haff gilt das auch in der Dziwna: Fehlende Badestellen sowie die im Sommer problematische Wasserqualität schränken die Möglichkeiten für das Baden erheblich ein.

Die Wasserqualität der Odra ist derzeit wegen der immer noch vorhandenen Industrieansiedlungen mit entsprechenden Kontaminationsmöglichkeiten für das Baden bedenklich. Außerdem birgt der dichte Schiffsverkehr erhebliche Gefahren. Badestellen befinden sich nur entlang der Ufer des Jeziero Dąbie (Lubczyna und Czarna Łąka) sowie in der Bucht von Stepnica. Hier gilt ebenfalls wie für das Große Haff: Algenblüte und aufgewühltes Sediment mindern die Wasserqualität zum Teil erheblich.

Eine Alternative zum Baden – insbesondere bei schlechtem Wetter und außerhalb der touristischen Hauptsaison – bilden die vorhandenen Erlebnisbäder der Region. Schwimmhallen u. ä. sind vielfach in größeren Hotels oder als Sportstätten vorhanden, sind aber nur untergeordnet von touristischer Bedeutung. Bevorzugte Destinationen für Urlauber – darüber hinaus auch für einheimische Tagesbesucher - sind:

- das Freizeitbad Greifswald
- die Bernsteintherme Zinnowitz
- die Usedomtherme Ahlbeck
- der Laguna-Park Gryfino.

Weitere Badelandschaften - vor allem um Szczecin herum - sind geplant.

Events am Strand

Hierzu zählen vor allem die seit mehreren Jahren durchgeführten Beachvolleyball-Turniere. Inzwischen konnten sich auch Strände des Untersuchungsgebietes, z.B. Zinnowitz oder Świnoujście für wichtige Ranglistenwettkämpfe einen dauerhaften Platz erkämpfen¹⁰⁹.

4.4 Konfliktpotenzial für Tourismus

Tourismus ist zwar einer der wichtigen Wirtschaftszweige im Untersuchungsgebiet, hat aber hinsichtlich der Inanspruchnahme des Raumes vielerlei Konkurrenz. Konfliktpotenzial baut sich einerseits zwischen Tourismus und anderen Nutzergruppen auf, aber auch zwischen Tourismus und Naturschutzinteressen. Gerade letzteres war jahrelang Gegenstand leidenschaftlicher Auseinandersetzungen im Untersuchungsgebiet.

Die Karten der Naturschutzgebiete (Karte 1) und der unterschiedlichen touristischen Nutzungen (Karten 6/7 sowie 12ff) zeigen deutlich, dass es Interessenüberschneidungen gibt. Konflikte ergeben sich vor allem durch räumliche bzw. zeitliche Überlagerung der Ansprüche von Nutzer- und Schützerseite.

Der **Raumanspruch** des Naturschutzes ist über bestehende Schutzgebietsgrenzen der verschiedenen Gebietskategorien relativ klar umrissen und lässt sich kartographisch darstellen. Das gilt für die Raumansprüche der Nutzerseite nur bedingt: In der Regel ist der punktuelle Nutzungsanspruch gut zu definieren, wie Lage von Campingplätzen, Yachthäfen usw. Auch linienhafte Nutzungen (Zufahrten zu Häfen, Radwege, Straßen usw.) sind relativ klar definierbar. Eine Einschätzung, welchen realen Flächenbedarf bzw. flächenhafte Auswirkungen diese punktuellen bzw. linienhaften Elemente haben, ist indes nicht so einfach. Auszuweisen wäre einerseits ein theoretischer Eignungsraum (z.B. mit Booten bestimmten Maximaltiefgangs befahrbare Gewässer mit einer resultierenden Mindesttiefe), andererseits ist fraglich, inwiefern dieser tatsächlich bzw. in welcher Intensität genutzt wird. Manche Nutzungen (z.B. das Surfen/Kitesurfen) sind stark trendabhängig und weisen schnell wechselnde Nutzungsmuster auf, die sich auch räumlich manifestieren.

Hinsichtlich der **zeitlichen Staffelung** ist die Bewertung der Konfliktmöglichkeiten aus Sicht der Naturschutzseite ebenfalls vergleichsweise einfach. Den Rahmen bilden hier natürliche (vor allem biologische) Abläufe, die zeitlich begrenzt und definiert sind, wie Brutzeit, Mauser, Rast bei Vogelzug, Laichzeit usw. – wenn dabei auch im Interesse der Handhabbarkeit eine starke Vereinfachung erfolgen muss. Hinsichtlich der touristischen Nutzung ist eine zeitliche Definition der Konfliktmöglichkeiten wiederum nicht so einfach. Ist der Wassertourismus allgemein durch die limitierenden Faktoren Wassertemperatur, Eis, Windhäufigkeit im Winterhalbjahr usw. auf das Sommerhalbjahr begrenzt, so gilt das bereits für ausgewählte

¹⁰⁹ <http://www.beachvolleyball.de/>.

Sportarten nicht so ohne weiteres: Für den Angler sind ebenso die Übergangszeiten bzw. das Winterhalbjahr interessant; Surfer nutzen immer häufiger auch die windreicheren Übergangsjahreszeiten für ihren Sport. Landtourismus findet generell über das ganze Jahr statt, wenngleich auch in stark variabler Intensität. Wegen der schwächeren Nachfrage in der Neben- und Nachsaison schließen viele der Beherbergungsbetriebe mit Ausnahme der Zeit des Jahreswechsels. Die Nutzung in der Nachsaison beschränkt sich in der Regel auf die ohnehin konfliktärmeren Aktivitäten Wandern, ggf. auch Reiten und Radfahren. Allerdings ist ein erklärtes Ziel der Tourismuswirtschaft, die Haupteinnahmezeit (Sommerhalbjahr) durch geeignete Maßnahmen zu verlängern, was generell auch den Nutzungsdruck durch parallel zu entwickelnde Freizeitaktivitäten erhöhen dürfte. Saisonverlängernde Maßnahmen dürften sich aber vorwiegend auf das Angebot des Landtourismus beschränken.

Die Möglichkeiten für die **Konfliktlösung** sind vielfältiger Natur und sehen derzeit wesentlich günstiger aus als vor 10 oder 15 Jahren: Nutzer wie Schützer befinden sich in einem Umdenkprozess, der folgende Trends erkennen lässt:

- Die Konzeptionen für Naturschutzaktivitäten gehen von statischen Modellen für Schutzgebiete zu eher dynamischen Modellen über, d.h. eine Konservation eines bestimmten Zustandes über einen längeren Zeitraum ist nicht mehr alleiniges Ziel, sondern eher die Gewährleistung der Funktions- und Entwicklungsfähigkeit der Landschaft.
- Wenn Naturschutz Beschränkungen mit sich führen muss, wird nicht mehr primär das Verbot als Mittel zur Durchsetzung benutzt, sondern die Aufklärung (Umweltbildung) und das Wecken von Verständnis für getroffene Maßnahmen.
- Schutzbedürfnisse werden konkreter definiert, d.h. den tatsächlichen biologischen Abläufen angepasst. Oft können dadurch (scheinbare) Konflikte ausgeräumt werden, wenn in Zeiträumen, in denen besonderes Schutzbedürfnis vorliegt und entsprechende Maßnahmen notwendig würden, ohnehin kein Nutzungsanspruch vorliegt (siehe auch BALTCOAST-Begutachtungsverfahren für die Peene-Haff-Region).
- Immer öfter wird vorausgesetzt, dass es sich bei der zu schützenden Landschaft ohnehin um eine Kulturlandschaft handelt.
- Eine eingeschränkte (vor allem nachhaltige) Nutzung ist in Verbindung mit landschaftspflegerischen Maßnahmen dann oft sogar Bestandteil von Schutzmaßnahmen und kann in den Regionen für Arbeitsplätze (und Akzeptanz bei der betroffenen Bevölkerung) sorgen.
- Attraktiver Naturraum wird auch von den Touristikern immer mehr als Grundvoraussetzung für Vermarktung ihrer Destination angesehen; immer häufiger steht das Naturerlebnis (Tierbeobachtung, geführte Wanderungen, Umweltbildungsangebote) als eigenständiges Produkt auf der Angebotsliste.

Regionale Analyse

Trotzdem sind etliche Teilgebiete des Untersuchungsgebietes immer noch konfliktträchtig, wenn auch nicht in dem Maße wie z.B. an der Wattenmeerküste.

Das Gewerbegebiet des ehemaligen KKW-Lubmin soll zu einem industriellen Großstandort ausgebaut werden. In diesem Zusammenhang ist auch der Bau einer größeren Erschließungsstraße mit Anbindung an die A 20 geplant. Das Konfliktpotenzial wird maßgeblich davon abhängen, welche Art von Betrieben sich an diesem Großstandort ansiedeln wird; direkt nördlich des ehemaligen Kraftwerksgeländes (Struck) schließt sich ein Naturschutzgebiet an. Die bereits vorgenommene Erweiterung des Hafens war schon nicht unumstritten.

Eine vermehrte Nutzung der Nordspitze der Insel Usedom wird die dort vorhandenen Verkehrsprobleme noch verstärken. Ob eine Auto-Fähre zwischen Peenemünde und Kröslin wirklich eine Entlastung bringen wird, ist fraglich. Zudem müsste diese Fähre regelmäßig ökologisch sensible Gebiete durchqueren. Auch die Verkehrsbelastung zwischen Lubmin und Freest wird sich dadurch erhöhen. Eine Umgehungsstraße für Wolgast ist dagegen notwendig, um Staus und die damit verbundene Lärm- und Luftbelastung in der Stadt zu vermeiden. Doch die geplante Trasse führt teilweise durch ökologisch sensible Gebiete. Da die dazugehörige Brücke als Hochbrücke geplant ist, wird diese das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen.

Um die Peene-Werft Wolgast und den Hafen zu erhalten, ist eine Vertiefung des nördlichen Peenestroms unumgänglich, zumal es sich um eine Bundeswasserstraße handelt. Trotz der vielfältigen Nutzung bietet das Gebiet des Peenestroms relativ wenig Konfliktstoff. Das Gebiet wird durch die Fischerei in Abschnitten intensiv mit Stellnetzen und Reusen befischt, was (zeitweilig) die Befahrbarkeit für Sportboote erheblich einschränken kann.

Hinsichtlich vorhandenen Konfliktpotenzials sind vor allem die großen Flachwasserbereiche des Peenestroms – vor allem im südlichen Teil – zu nennen. Diese sind bevorzugte Rast- und Brutgebiete (auch die Uferbereiche mit Röhrichtbestand) für Wasservögel und ökologisch besonders sensibel. Sportboote (insbesondere mit Maschinenantrieb) stellen erhebliche Störquellen für diese Gebiete dar. Dies gilt ebenfalls für Angler, die teilweise auch diese Gebiete bevorzugen.

Das nördliche Achterwasser ist relativ arm an möglichen Konflikten. Auch hier gilt, dass die Nutzung durch die gewerbliche Fischerei gegebenenfalls den Sportbootverkehr und das Windsurfen einschränken kann. Konfliktmöglichkeiten zwischen Naturschutz und Nutzerseite zeichnen sich im Bereich vor Görnitz und Koserow ab, wo Surfer in ökologisch sensible Gebiete eindringen. Aber auch Kanufahrer und Ruderer dringen gelegentlich in solche Gebiete ein. Sie haben allerdings ein weitaus geringeres Störpotenzial als Motorbootfahrer und Surfer. Die Flachwassergebiete vor dem Lieper Winkel werden im Sommer für die Reusenfischerei genutzt. Dieses schränkt die Befahrbarkeit in dieser Zeit – auch für Surfer und Jollensegler, für die das Gebiet theoretisch befahrbar wäre – stark ein. Selbstverständlich gilt auch hier, dass die Berufsfischer wie Sportfischer Laichschonzeiten respektieren.

Die ausgedehnten Flachwasserbereiche sind zu unterschiedlichen Jahreszeiten für Wasservögel Rast- und Brutgebiete. Hieraus ergibt sich eine grundlegende Konfliktmöglichkeit mit der Sportbootschiffahrt, die mit Lärm- und Abgasemission sowie Wellenschlag Störungen hervorrufen kann. Dies gilt insbesondere für die sehr eng benachbarten Naturschutzgebiete bzw. Steganlagen am Balmer See bzw. Neddeminer See. Befahrensregelungen wären hier notwendig, die Ausweisung von temporären Schutzzonen wäre eine denkbare Lösung.

Trotz der gegenwärtig nur schwach entwickelten touristischen Nutzung bestehen Konfliktmöglichkeiten im Bereich Peene sowohl zwischen den Nutzergruppen selbst als auch mit den Interessen des Naturschutzes.

Die Peene ist vor allem für Touristen, die die Nähe zur Natur und damit Ruhe suchen, ein überaus geeigneter Erholungsraum. Alle Aktivitäten, die eine Störung des Naturraumes verursachen könnten, müssen als möglicher Konfliktherd angesehen werden. Das betrifft zum einen eine Zunahme des motorisierten Wassersports, z.B. des Motorbootverkehrs, der sowohl durch Lärm- und Abgasemission als auch durch Wellenschlag Störungen verursachen kann. Das betrifft zum anderen den zu erwartenden Verkehr mit Hausbooten, die zwar nicht schnell fahren, aber als Verdrängungsfahrzeuge ebenfalls erheblichen Wellenschlag verursachen. Besonders die Regelung, dass die Nutzer ggf. ohne Sportbootführerschein unterwegs sind und damit auch nicht – wie im Ausbildungsplan der Wassersportberechtigungen vorgesehen ist – mit elementaren Regeln des Natur- und Umweltschutzes durch Sportbootfahrer vertraut gemacht wurden, ist kritisch zu sehen.

Problematisch würde auch eine starke Zunahme der Ausflugsschiffahrt sowie der Binnenkreuzfahrt sein.

Mit der weiteren Ausbreitung von derzeitigen Trendsportarten (Kite-Surfen u. ä.) ist in diesem Gebiet nicht zu rechnen, so dass sich daraus (derzeit) kein Konfliktpotenzial ableitet.

Die Verstärkung des Wasserwanderns mit Kanus – eigentlich sehr begrüßenswert – wird die Nachfrage nach Übernachtungsmöglichkeiten erhöhen. Falls hierauf nicht adäquat reagiert wird, ist mit einer Zunahme illegalen Übernachtens in nicht dafür vorgesehenen Uferbereichen – wie gelegentlich jetzt schon zu beobachten – zu rechnen, die mit erheblichem Störungspotenzial für die Natur (vor allem Unterbrechung des Brutgeschehens, Störungen beider Mauser und der Rast) einhergeht.

Falls es zu einer nennenswerten Zunahme des allgemeinen Ausflugsverkehrs an der Peene (z.B. im Bereich der Wikingersiedlung Menzlin) kommen sollte, ist damit eine Störung des Angelsports grundsätzlich möglich. Eine Möglichkeit der Vermeidung würde in der Ausweisung von Vorrangzeiten für die jeweiligen Nutzungen liegen.

Konfliktmöglichkeiten im Bereich Kleines und Großes Haff ergeben sich zwischen den zwei Nutzergruppen, und zwar der Berufsfischerei und den Wassersportlern: Die zahlreichen Stellnetze und Reusen, die auch in der touristischen Hauptsaison stehen bleiben, schränken den Sportbootverkehr auf dem Haff teilweise erheblich ein. Dies limitiert allerdings auch das Befahren der ökologisch besonders sensiblen Flachwassergebiete durch Wassersportler und Fahrgastschiffahrt. Ebenso bestehen auch Nutzungskonkurrenzen – insbesondere bei noch nicht ausgebauten Häfen - zwischen gewerblichen Nutzern (Fahrgastschiffahrt und örtlichen Fischereibetrieben) und der Sportschiffahrt. Speziell in den kleineren Häfen verursachen die ständig ein- und auslaufenden Fähr- und Ausflugsschiffe Wellenschlag, der – z.B. in Altwarp – die Liegequalität für Sportboote stark einschränkt. Dieses Problem dürfte sich auch nicht mit dem derzeit absehbaren Rückgang der Butterfahrten erübrigen, der Erhalt und die weitere Entwicklung von Fährverbindungen über das Kleine Haff bzw. das Große Haff hinweg ist Ziel der Tourismuswirtschaft. Konfliktmöglichkeiten ergeben sich auch aus dem Anwachsen einzelner Trendsportarten. Insbesondere das Kite-Surfen dürfte sich – speziell an den Strandabschnitten – am südlichen Haffufer ausbreiten. Damit einher wird ein gewisses Risiko für andere Strandnutzer gehen. Hier sollte bereits im Vorfeld eine einvernehmliche Regelung geschaffen werden.

Hinsichtlich der möglichen Konflikte zwischen Naturschutzinteressen und Interessen der Nutzerseite sind die Flachwasser- und Uferbereiche des Kleinen Haffs und Großen Haffs räumlich sehr differenziert zu betrachten: Konfliktmöglichkeiten bestehen hier sowohl auf den Schaarflächen (Laichschonung, ggf. auch Brut- und Rastgebiete für Wasservögel) sowie in den Röhrichtgebieten der Ufer, insbesondere auch in Ausbuchtungen des Haffs, z.B. Neuwarper See oder Usedomer See. Hier sind noch unzerschnittene größere Vorrangflächen für den Naturschutz vorhanden, die unbedingt erhalten werden sollten. Anthropogene Einflussnahme wie Lärmbelästigung, die zu Brutunterbrechung bzw. Störung der Brutaufnahme sowie Unterbrechung der Mauser oder Störung der Rast führt, sollte hier unbedingt vermieden werden.

Weite Teile des Großen Haffs befinden sich noch in einem naturnahen Zustand. Kernpunkt der Bemühungen, diesen Zustand zu halten, ist der Wolinski-Nationalpark. Weitere Schutzgebiete befinden sich wasserseitig auf der Insel Karsibór, sowie im Gebiet Pólwysep Rów bei Wolin. Die Einrichtung weiterer Schutzgebiete ist geplant. Mit einer deutlichen Zunahme des Wassersports und damit des Nutzungsdruckes ist in der nächsten Zeit zu rechnen. Das Interesse der Wassersportler, auch in die ökologisch besonders wertvollen Bereiche der Świna vorzudringen, dürfte ungebrochen sein.

Ebenfalls ist bereits unter den Nutzern mit Konflikten zu rechnen. Einerseits ist die Wasserfläche des Großen Haffs und der Odra – vor allem die Hauptschiffahrtslinie Szczecin - Świnoujście auch stark durch Berufsschiffahrt frequentiert, andererseits sind die Wasserflä-

chen durch örtliche Fischerei zu allen Jahreszeiten – mit Ausnahme der geschützten Flächen und der Zeiten mit Fangverbot zum Zweck des Artenschutzes – stark genutzt. Zahlreiche Stellnetze und Reusen beschränken den Sportbootverkehr auf den Flächen außerhalb der Fahrrinnen teilweise erheblich.

Konfliktmöglichkeiten an den Außenküsten bestehen vor allem hinsichtlich der Nutzer untereinander, wie z.B. Kite-Surfen/Surfen und Baden wegen des relativ hohen Unfallrisikos, das aber durch Nutzung von gekennzeichneten Korridoren für Surfer zum bzw. vom Strand weg zu minimieren ist.

Zwischen Schutzansprüchen und Nutzung birgt vor allem der sensible Küstenschutzwald gewisse Konflikte, da hier häufig auch Nutzungsdruck in Form bestehender Bebauung sowie Nutzung durch Radfahren, gelegentliches (inoffizielles) Camping oder ähnliches auftritt. Nicht zu vernachlässigen ist auch der anthropogene Stoffeintrag in den Küstenschutzwald bzw. die Dünen.

Quellenverzeichnis

A: Gedruckte Quellen

BERG, C.; DENGLER, J.; ABDANK, A.; ISERMANN, M. (Hrsg.) LANDESAMT FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND GEOLOGIE MECKLENBURG-VORPOMMERN (2004): Die Pflanzengesellschaften Mecklenburg-Vorpommerns und ihre Gefährdung – Textband. – Weissdorn-V., Jena: 606 S.

BLAZEJCZYK, K. (2003): Klimat i bioklimat Glucholaz i Jarnoltówka. Warszawa: Polska Akademia Nauk, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Im. Stanisława Leszczyckiego

BORÓWKA, R. et al. (2004): Natur Westpommerns. Szczecin: Oficyna in plus. 479 S.

BRANDENBURG, M. (2002): Küstenhandbuch Mecklenburg-Vorpommern. Hamburg: Edition Maritim. 248 S.

BUNDESAMT FÜR SEESCHIFFFAHRT UND HYDROGRAPHIE (Hrsg.) (2004): Hafenhandbuch Mecklenburg-Vorpommern/Polen

DECKERS, B. (2004): Die raumstrukturelle Wirkung von Transformationen und EU-Osterweiterung. Zur Rolle der ortsansässigen Bevölkerung bei der Regionalentwicklung im nördlichen deutsch-polnischen Grenzraum. Köln. 2003.

DUPHORN, K.; KLIWE, H.; NIEDERMEYER, R.O.; JANKE, W.; WERNER, F. (1995): Die deutsche Ostseeküste. – Sammlung geologischer Führer 88, Berlin, Stuttgart: Borntraeger. 281 S.

DWD (Hrsg.) (2002): Das Bioklima der Bundesrepublik Deutschland. Karte und 32-seitiger Textteil.

- FREYER, W. (1997): *Tourismusmarketing*. München & Wien: Oldenbourg. 764 S.
- GOMOLKA, A. (1987): *Untersuchungen über geomorphologische Veränderungen an Boddenküsten in den letzten drei Jahrhunderten unter besonderer Berücksichtigung des Greifswalder Boddens*. – Diss. B, Univ. Greifswald.
- HEINZ, M.; DAMMANN-DOENCH, K.; KLÜTER, H. (2003): *Vorpommersche Dorfstraße. Entwicklungskonzept. Arbeitsstand 14.05.2003*. – U·R·B·A·N Planungsgemeinschaft, Greifswald: 64 S.
- HUMBERG, B. (1994): *Unterwasserführer europäische Binnengewässer*. Bielefeld: Nagelschmidt. 200 S.
- JAATH, K. (2001): *Polens Norden*. Rump: Reise-Know-How-Verlag. 348 S.
- JANKE, W.; KLIEWE, H. (1982): *Zur holozänen Entwicklung im Bereich der südlichen Ostsee, dargestellt am Beispiel des nordöstlichen Küstengebietes der DDR*. – *Baltica* 7: 75–82.
- KATZUNG, G. (HRSG.) (2004): *Geologie von Mecklenburg-Vorpommern*. Stuttgart: Schweizerbart. 589 S.
- KOTLA, R. (2002): *Auf touristischen Routen durch Westpommern*
- KOZLOWSKA-SZCZESNA, T. (1988): *Types of bioclimate in Poland*. In *Geographica Polonica* **53**, S. 140-153.
- KOZLOWSKA-SZCZESNA, T.; KRAWCZYK, B. & K. BLAZEJCZYK (2004): *The main features of bioclimatic conditions at Polish health resorts*. In: *Geographica Polonica* **77**, S. 45-62.
- LAMPE, R. (1999): *Das Oder-Ästuar – Filter oder Bypass fluvialer Einträge? – Bodden (Kloster)* 7: 45–59.
- LIEDTKE, H. & J. MARCINEK (Hrsg.) (1994): *Physische Geographie Deutschlands*. Gotha: Perthes. 559 S.
- LUNG — Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (1999): *Grundlagen für ein Sanierungs- und Restaurierungskonzept der Seen in M-V. Materialien zur Umwelt, Heft 2*
- LUNG — Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (2001): *Gewässergütebericht Mecklenburg-Vorpommern 1998/1999: Ergebnisse der Güteüberwachung der Fließ-, Stand- und Küstengewässer und des Grundwassers in Mecklenburg-Vorpommern*. – Güstrow.
- N.V.-VERLAG (Hrsg.) (2004): *Hafenlotse Ostseeküste*. Arnis: V.V.-Verlag.
- ORAMS, M. (1999): *Marine Tourism: Development, Impacts and Management*. London: Routledge.
- PFCC (Hrsg.) (2004): *Polen Camping*.

REG. PLANUNGSVERBAND MECKL. SEENPLATTE (Hrsg.) (2004): Eiszeitroute

RULLE, M. (2004): Reittourismus. In: HINSCHING, J. & W. STEINGRUBE (Hrsg.) (2004): Sporttourismus und Region. Hamburg: Czwalina. 177 S.

SCHLUNGBAUM, G. (1994): Das Eutrophierungsproblem der Bodden und Haffe. – Bodden (Kloster, Hidd.) 1: 13–29.

SCHMIDT-LUCHS, C.W. (2002): Meeresangeln in Europa. Bielefeld: Delius Klasing. 288 S.

SCHMIDT-LUCHS, C.W. (2004): Meeresangeln in Deutschland. Bielefeld: Delius Klasing. 272 S.

SEJLEREN'S (Hrsg.) (2004): Logbuch und Hafenlotse/4: Deutsche Ostseeküste, Elbe, Polen.

STATISTISCHES LANDESAMT MECKLENBURG-VORPOMMERN (Hrsg.) (2003): Statistisches Jahrbuch 2003. Schwerin: Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern (Eigenverlag) 476 S.

STATISTISCHES LANDESAMT MECKLENBURG-VORPOMMERN (Hrsg.) (2004): Statistisches Jahrbuch 2004. Schwerin: Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern (Eigenverlag) 476 S.

TINZ, B. & P. HUPFER (1999): Zum Verhalten der Wassertemperatur und bioklimatischer Parameter im Bereich der deutschen Ostseeküste. In: Küste **61**, S. 211-230.

WERNER, J. (2002): Ostseeküste 2. Bielefeld: Delius Klasing. 184 S.

WIELAND, F. (1999): Tauchreiseführer Deutschland. Bielefeld: Delius Klasing. 240 S.

ZENTRALES STATISTISCHES AMT DER WOJEWODSCHAFT WESTPOMMERN (Hrsg.) (2003): Statistisches Jahrbuch der Wojewodschaft Westpommern 2003. (CD-ROM)

B: Kartenmaterial

BSH-Sportschiffahrtskarten D 3007 und 3020, Ausgaben 2004

N.V. Sportschiffahrtskarten Binnen Set 3

Mapa Turystyczna Wojewodstwa Zachodnio-Pomorskiego, o.J.

Regionaler Fremdenverkehrsverband Vorpommern (Hrsg.), Erlebniskarte Vorpommern, Ausgabe 2004

C: Internet-Quellen

http://www.airport.com.pl/rozklad_en.htm

<http://www.all-in-all.com/>

<http://www.bahn.de/>

<http://www.ballon-mbb.de/doc/MbB-Ballonverein-35.htm>

<http://www.beachvolleyball.de/>
<http://www.blaue-flagge.de/>
<http://www.bsh.de>

<http://www.dgzrs.de>
<http://www.dlrg.de/Gliederung/Mecklenburg-Vorpommern/wrd.html>
<http://drk.de/wasserwacht/index.html>

<http://www.europaradweg.de/Ostsee/Ostsee%20Radwanderweg.htm>
<http://www.ezagle.republika.pl/>

<http://www.festspiele-mv.de/>
<http://www.flughafen-heringsdorf.de/de/flughafendaten/>

<http://gryfnet.pl>

<http://www.io-warnemuende.de>

<http://jazardakonna.pl/w/zachodni/zachodni.phtml>

<http://www.kreuzfahrt-verzeichnis.de/flusskreuzfahrten/uebersicht.htm>
<http://www.kunst-offen.com/>

<http://www.mecklenburger-pferde.de/pferdesport/>
<http://www.michael-hennemann.de/>
<http://www.musikland-mv.de/>
<http://www.mv-maritim.de>
<http://www.mv-regierung.de/sm/html/normal/html/bw2004/badekarte.html>
<http://www.mvweb.de/kanu/>

<http://www.nansen-werft.de>
<http://www.navcon.de>

<http://www.oder-neisse-radweg.de/seite/a6.html>
<http://www.ostsee-radtouren.de/>
http://www.ostsee-urlaub-polen.de/insel_wolin_fahrrad_touren.htm

http://www.panektouristik.de/katalog_pl/angeln/angeln.html
<http://www.pkp.pl/english/index.php>
<http://www.portal-fischerei.de>
<http://www.pzkaj.pl/>
<http://www.pzp-n.pl/>

<http://www.radreisen-mecklenburg.de/>
<http://www.radreisen-odermuendung.de/>
<http://www.reiten-in-mv.de>

<http://www.sar.gov.pl/ang/menu.php>
<http://www.stettiner-haff.de/fremdenverkehrsverein/wanderw.htm>
<http://www.svmv.de/>

<http://www.tallship-friends.de>

<http://www.ubb-online.com/>

<http://www.ukranenland.de>.

<http://www.um-zachodniopomorskie.pl/szczecin-de/index.php?wiad=25>

<http://www.um.mv-regierung.de/kuestenschutz/bplan/index.htm>.

<http://usedom-exclusiv.de/sommer2004/braeunlich.htm>

[http://www.usedomer-musikfestival.de/;](http://www.usedomer-musikfestival.de/)

<http://www.vdst.de>

http://www.vorpommern.de/1/index_fliegen.htm

<http://www.vorpommern.de/terra/wegeuebe.htm>

<http://www.wasserski-mv.de/>

<http://www.waterski.com/>

http://webpace.mvnet.de/~lung/index_start.html

<http://www.wege-zur-backsteingotik.de/>

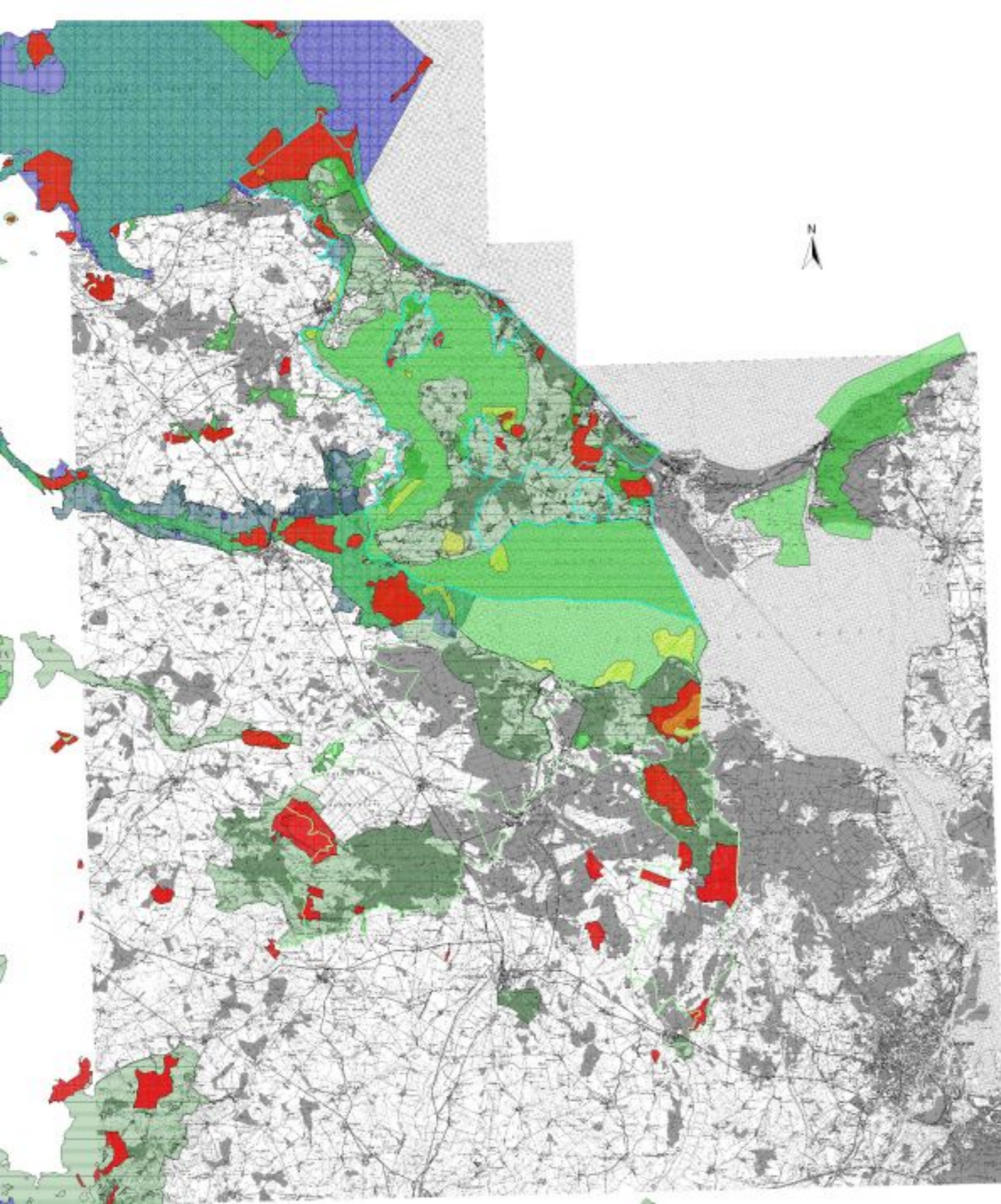
<http://www.windsurfing.pl/spoty>

<http://www.wopr.pl/>

<http://www.zeesboot.de>

<http://www.zeesenboot.de>

<http://www.zgpzw.pl/>



Karte 1: Schutzgebiete

Zeichenerklärung

landesgesetzliche Schutzgebiete

- Wolinski Nationalpark
- Naturschutzgebiete
- Landschaftsschutzgebiete
- Naturpark "Usedom"
- Geplanter Naturpark "Am Stettiner Haff"

Schonbezirke gemäß Fischereigesetz für das Land Mecklenburg-Vorpommern

- Fischlaichschonbezirke

Schutzgebiete des Natura-2000-Netzes der Europäischen Gemeinschaft

- Europäische Vogelschutzgebiete
- Besondere Schutzgebiete gemäß der FFH-Richtlinie



Maßstab: 1 : 100.000

Topographische Karte
Landesvermessungsamt MV



Integriertes Küstenzonenmanagement
in der Odermündung (IKZM-Oder)



UNIVERSITÄT GREIFSWALD
INSTITUT FÜR GEOGRAPHIE UND GEOLOGIE
Lehrstuhl für "Wirtschafts- und Sozialgeographie"







Meklenckstraße 22
17407 Greifswald
Tel.: (03834) 644500
Fax: (03834) 644501

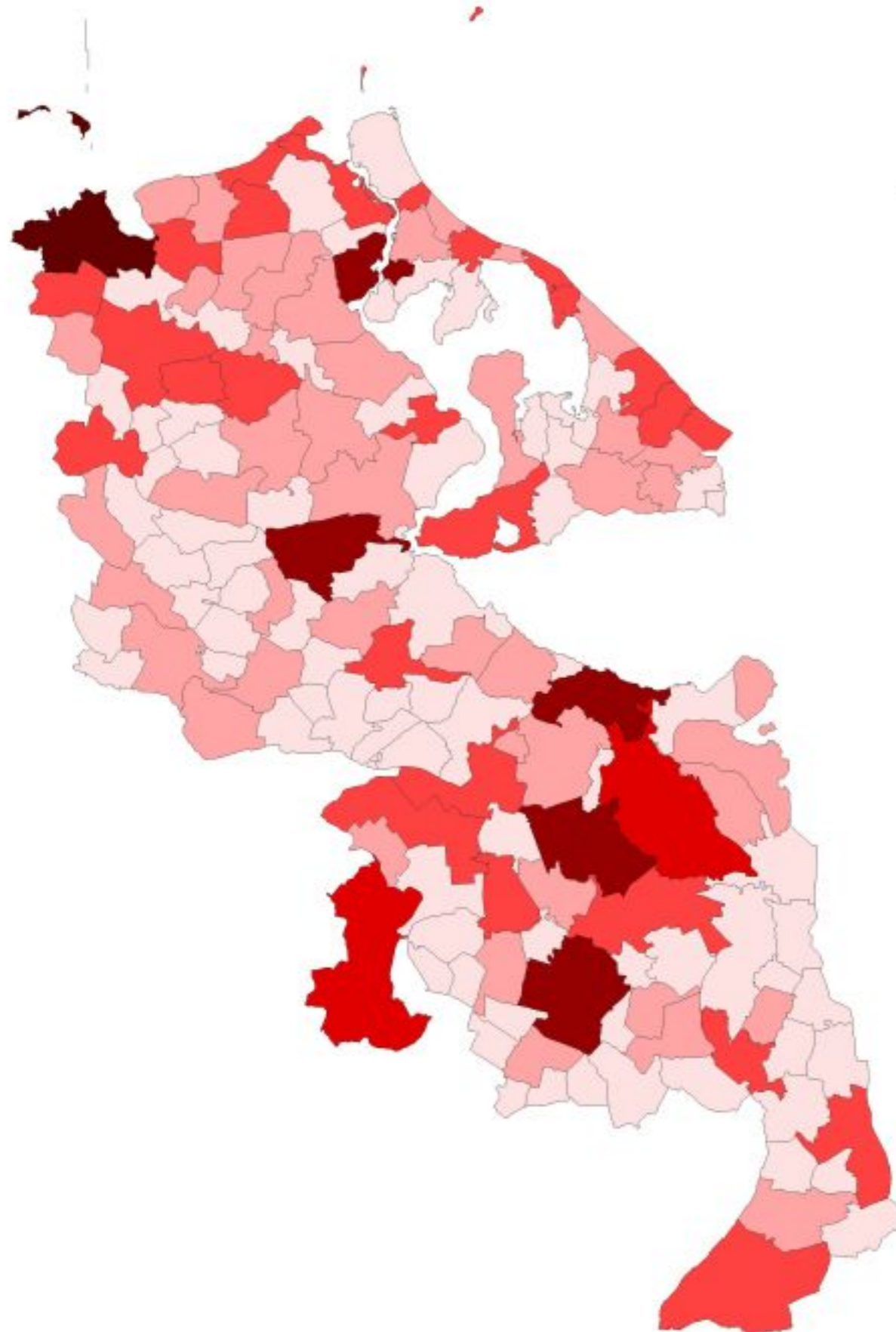
Prof. Dr. Wilhelms Stingsbe
Dipl.-Geogr. Marc Felbach, Dr. Ralf Scheibe

Karte 2: Einwohner 2002

Zeichenerklärung

Einwohner insgesamt 2002

	0 - 500
	500 - 1000
	1000 - 5000
	5000 - 10000
	10000 - 25000
	25000 - 53000



Maßstab 1 : 100.000

Topographische Karte
Landesvermessungsamt MV



Integriertes Küstenzonenmanagement
in der Odermündung (IKZM-Oder)

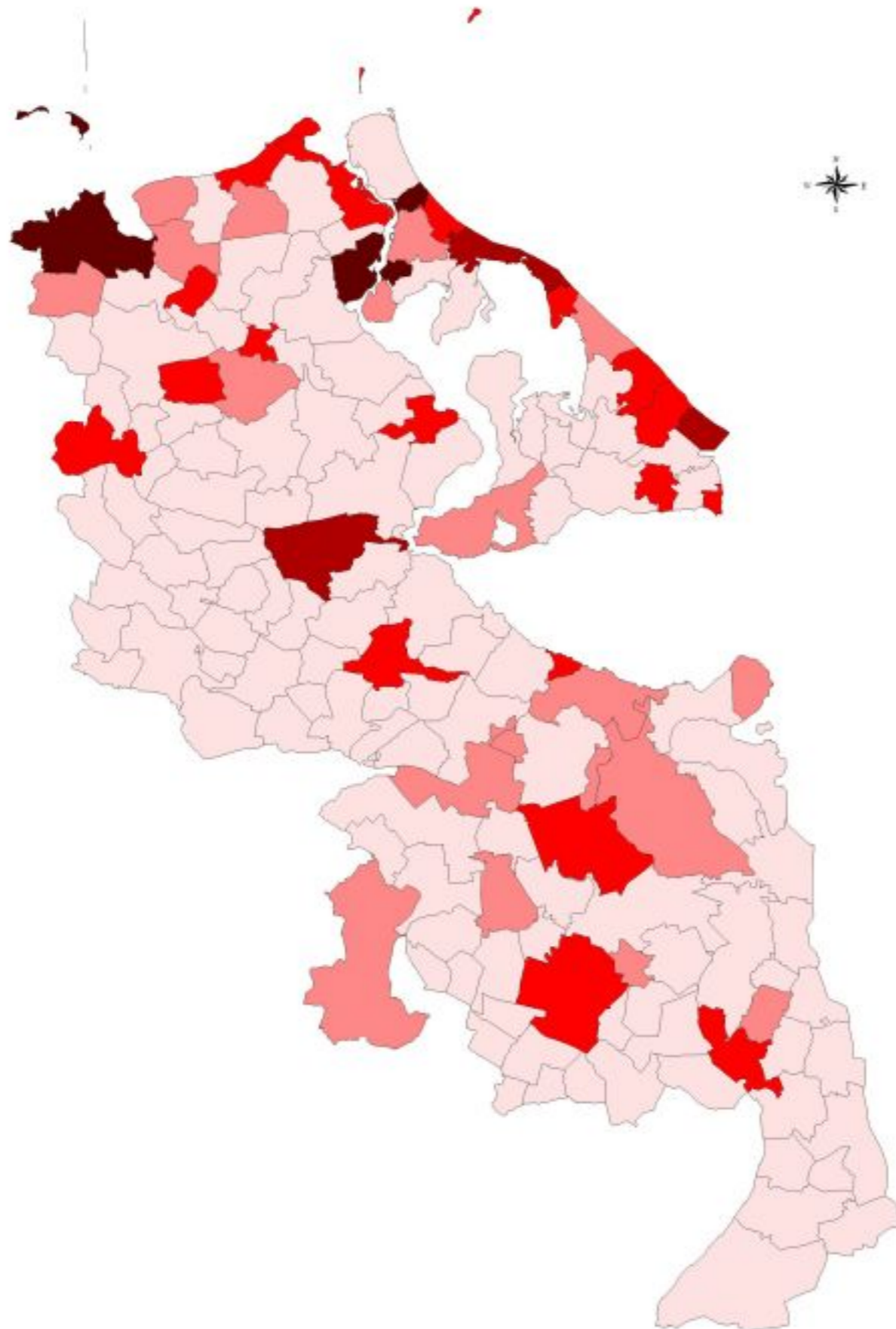


Universität Greifswald
Institut für Geographie und Geologie
Lehrstuhl für "Wirtschafts- und Sozialgeographie"

Prof. Dr. Wilhelm Ohligschläger,
Dipl.-Geogr. Marc Feilbach, Dr. Ralf Scheibe

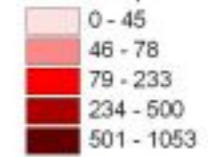
Makulaturstraße 22
17487 Greifswald
Tel.: (03854) 994500
Fax: (03854) 994501

Karte 3: Einwohnerdichte 2002



Zeichenerklärung

Einwohner pro km² 2002



Maßstab 1 : 100.000

Topographische Karte
Landesvermessungsamt MV



Integriertes Küstenzonenmanagement
in der Odermündung (IKZM-Oder)

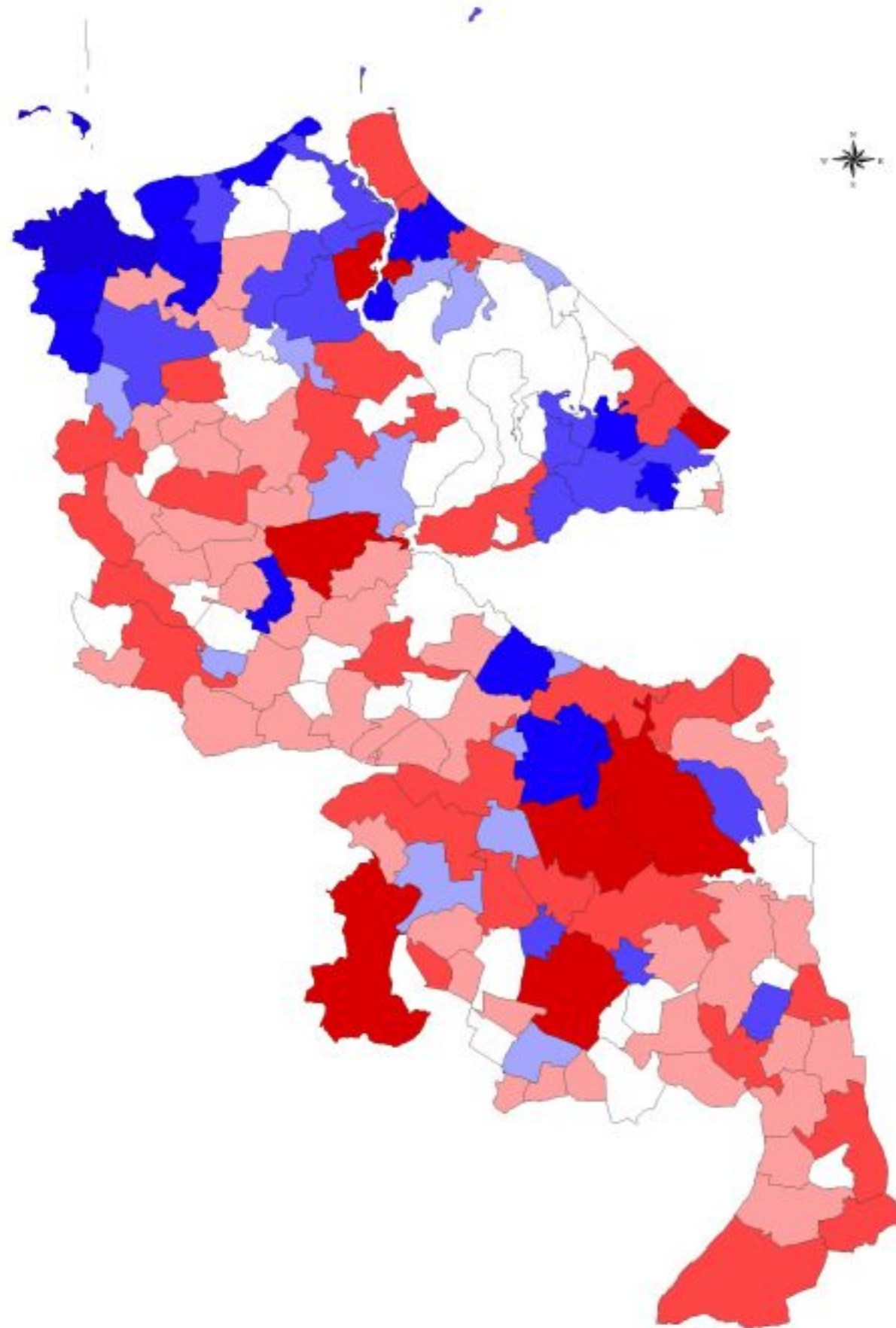


Universität Greifswald
Institut für Geographie und Geologie
Lehrstuhl für "Wirtschafts- und Sozialgeographie"

Prof. Dr. Wilfried Oelze
Dipl.-Geogr. Marc Feilbach, Dr. Ralf Scheibe

Makulaturstraße 22
17487 Greifswald
Tel.: (03834) 994500
Fax: (03834) 994501

Karte 4: Bevölkerungsbewegung 1990 - 2002



Zeichenerklärung

Migration 1990-2002

-4011 - -1001
-1000 - -101
-100 - -31
-30 - -1
0 - 30
31 - 100
101 - 1000
1001 - 13664



Maßstab 1 : 100.000

Topographische Karte
Landesvermessungsamt MV



Integriertes Küstenzonenmanagement
in der Odemündung (IKZM-Oder)



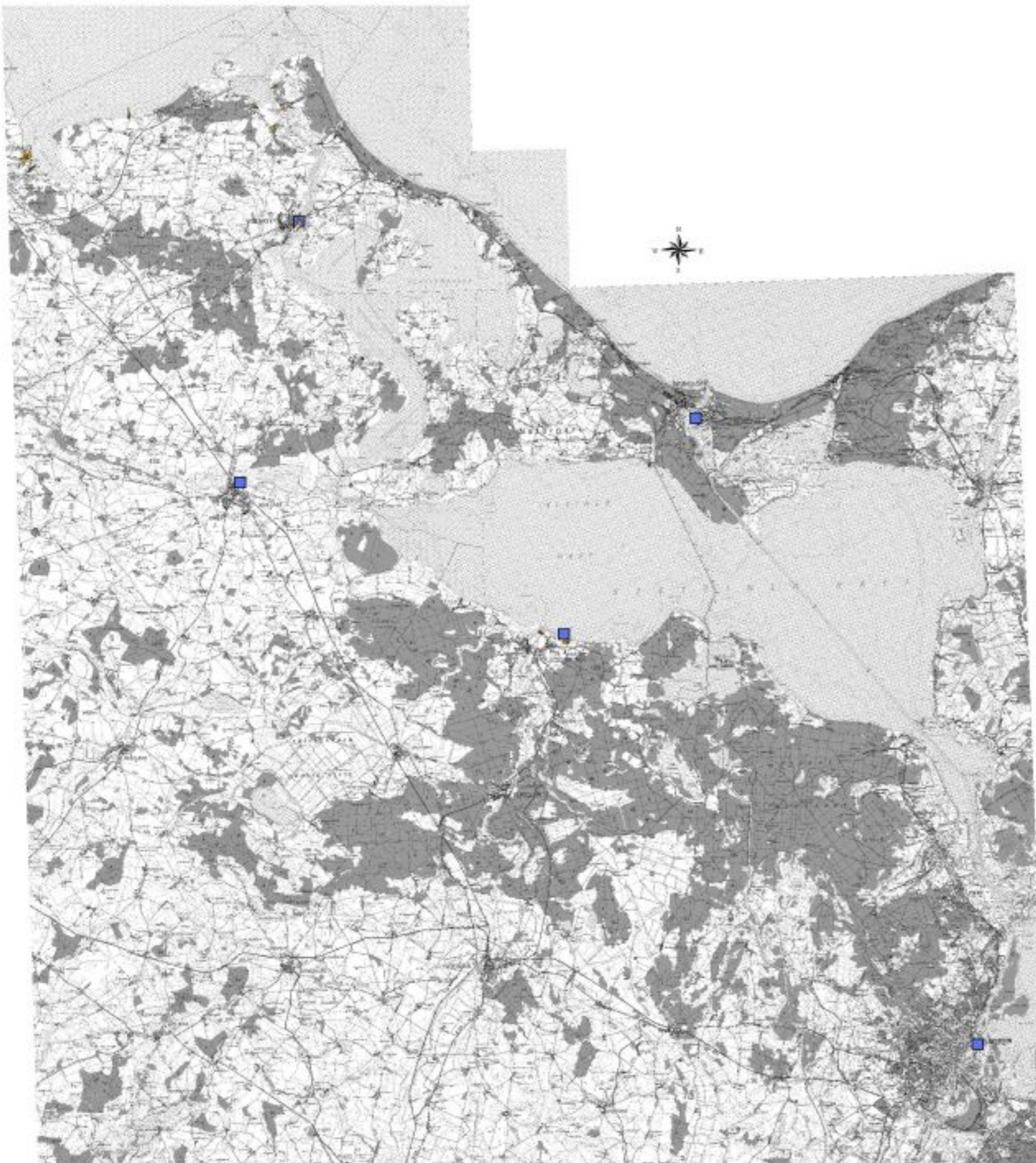
Universität Greifswald
Institut für Geographie und Geologie
Lehrstuhl für "Wirtschafts- und Sozialgeographie"

Prof. Dr. Wilhelm Ohligschläger,
Dipl.-Geogr. Marc Feilbach, Dr. Ralf Scheibe

Makowstraße 22
17487 Greifswald
Tel.: (03834) 994500
Fax: (03834) 994501

Zeichenerklärung

- Hafen
-  Dock
 -  Hafen
 -  Hafenbecken
 -  Werft
 -  Handelshafen



Maßstab: 1 : 100.000

Topographische Karte
Landesvermessungsamt MV



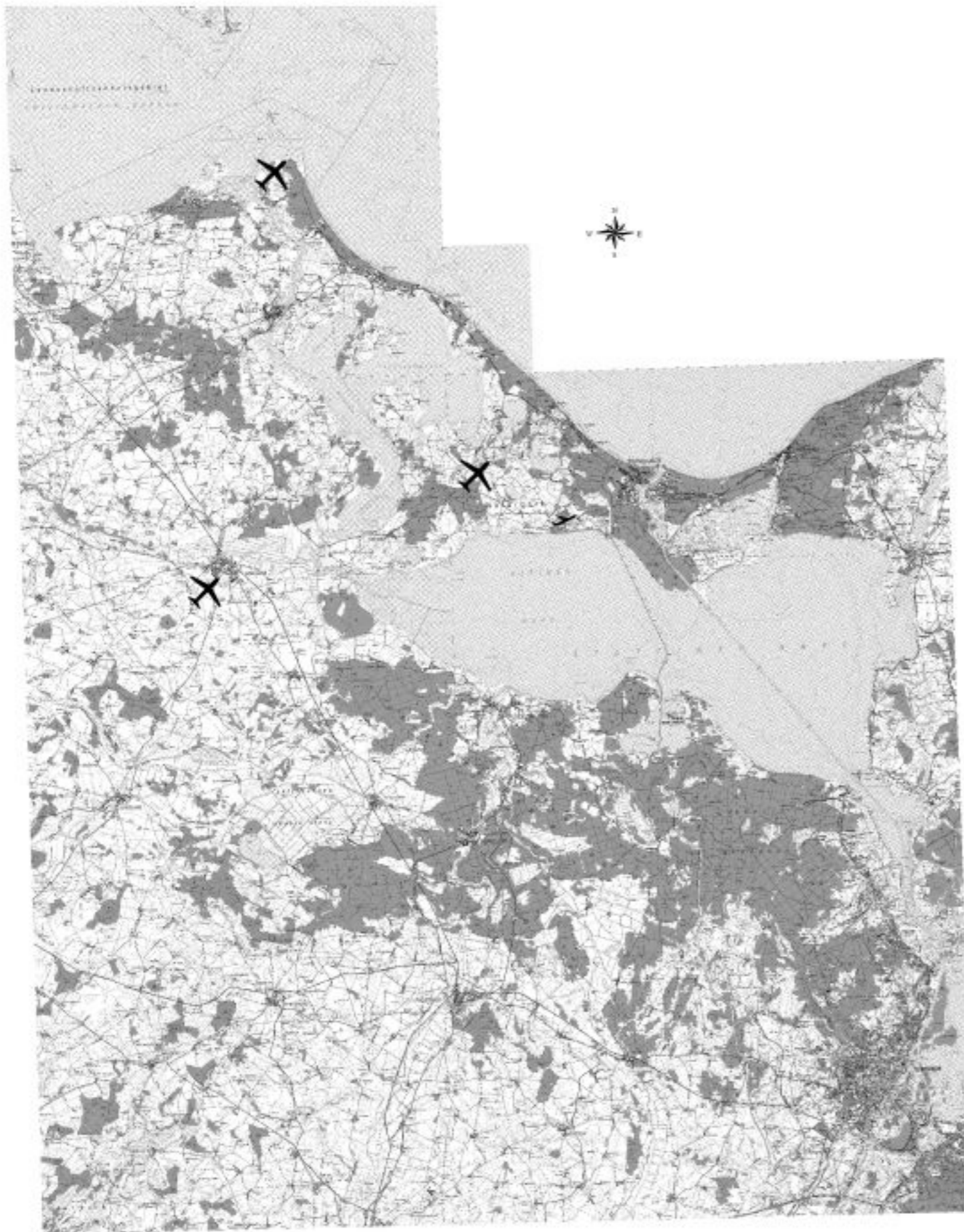
Integriertes Küstenzonenmanagement
in der Odermündung (IKZM-Oder)



UNIVERSITÄT GREIFSWALD
INSTITUT FÜR GEOGRAPHIE UND GEOLOGIE
Lehrstuhl für "Wirtschafts- und Sozialgeographie"

Mekrenkstraße 22
17487 Greifswald
Tel.: (03034) 664500
Fax: (03034) 664501

Prof. Dr. Wilhelm Stegmeier
Dipl.-Geogr. Marc Peilbach, Dr. Ralf Scheibe



Karte 7: Flugplätze

Zeichenerklärung

-  Segelflugplatz
-  Flughafen

Y



Maßstab: 1 : 100.000

Topographische Karte
Landesvermessungsamt MV



Integriertes Küstenzonenmanagement
in der Odermündung (IKZM-Oder)

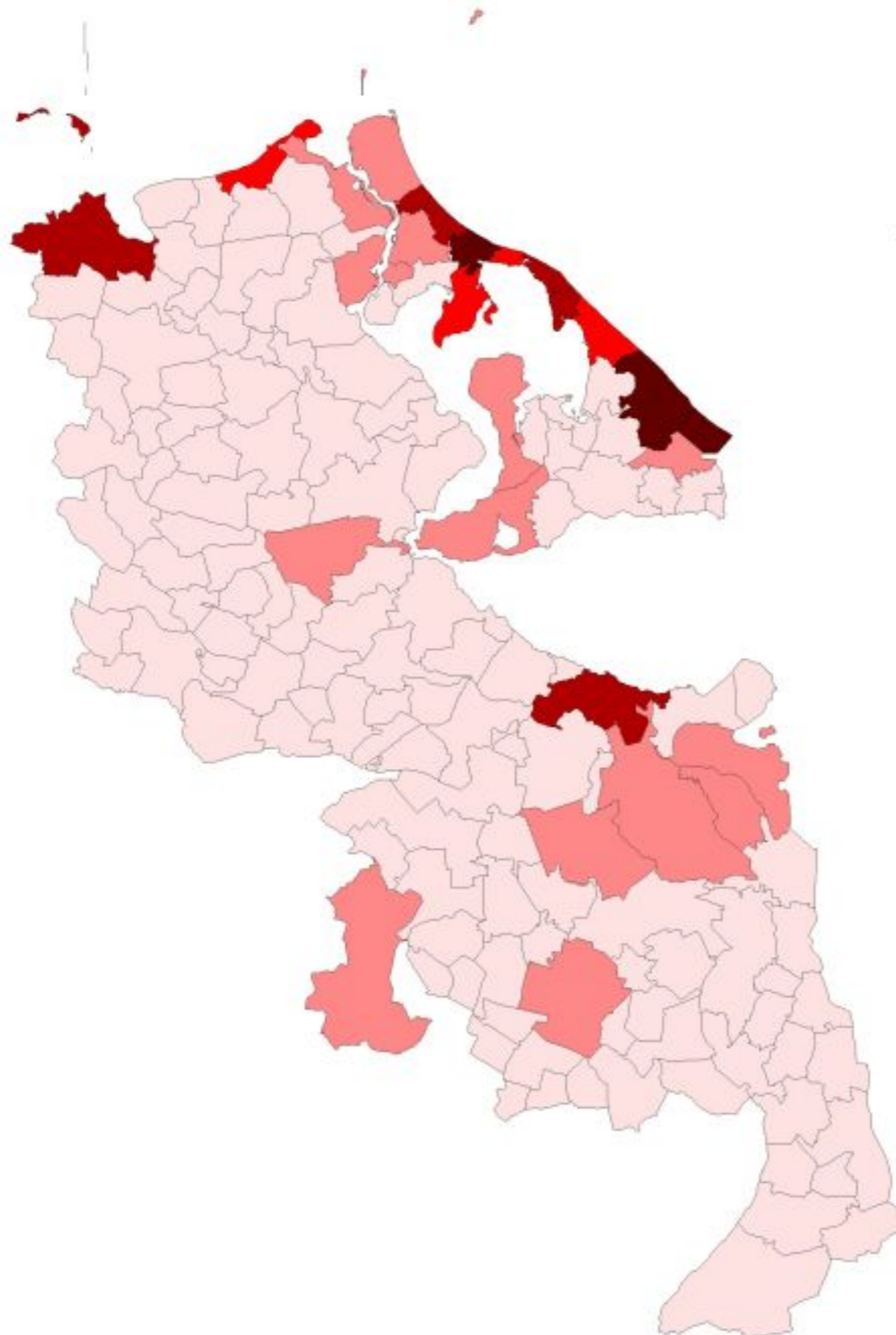


UNIVERSITÄT GREIFSWALD
INSTITUT FÜR GEOGRAPHIE UND GEOLOGIE
Lehrstuhl für "Wirtschafts- und Sozialgeographie"

Mekrenkstraße 22
17487 Greifswald
Tel.: (03034) 664500
Fax: (03034) 664501

Prof. Dr. Wilhelm Steingube
Dipl.-Geogr. Marc Felbach, Dr. Ralf Scheibe

Karte 8: Bettenzahl 2002



Zeichenerklärung

Bettenzahl insgesamt 2002

- 0 - 63
- 64 - 245
- 246 - 766
- 767 - 2205
- 2206 - 5878



Maßstab 1 : 100.000

Topographische Karte
Landesvermessungsamt MV

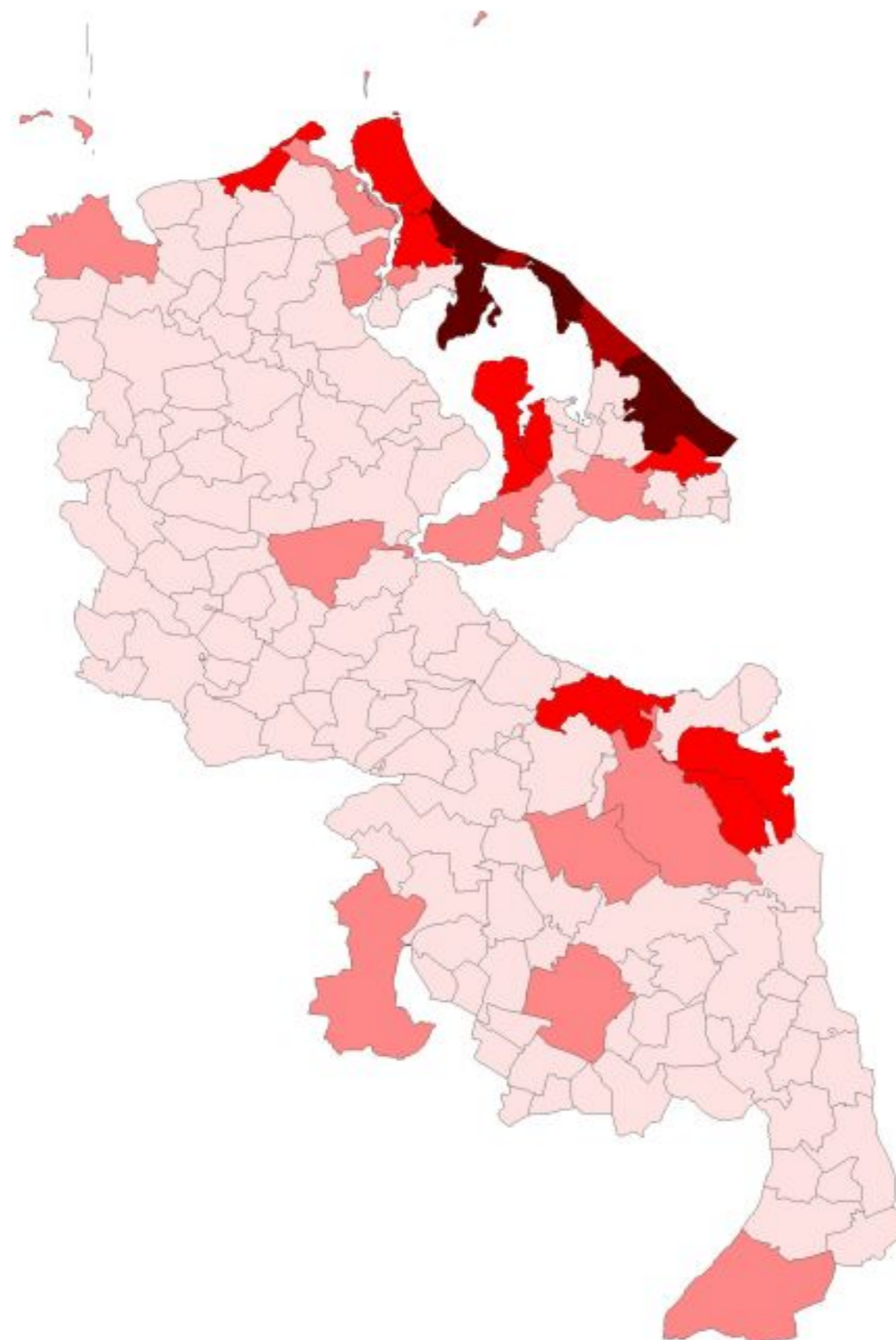


Integriertes Küstenzonenmanagement
in der Odemündung (IKZM-Oder)



Universität Greifswald
Institut für Geographie und Geologie
Lehrstuhl für "Wirtschafts- und Sozialgeographie"
Prof. Dr. Wilfried Oelze
Dipl.-Geogr. Marc Feilbach, Dr. Ralf Scheibe

Makulaturstraße 22
17487 Greifswald
Tel.: (03834) 994500
Fax: (03834) 994501



Zeichenerklärung

Bettenzahl pro 1000 2002

-  keine Angaben
-  bis 100
-  100 - 500
-  500 - 1000
-  1000 - 2500



Maßstab 1 : 100.000

Topographische Karte
Landesvermessungsamt MV



Integriertes Küstenzonenmanagement
in der Odermündung (IKZM-Oder)



Universität Greifswald
Institut für Geographie und Geologie
Lehrstuhl für "Wirtschafts- und Sozialgeographie"

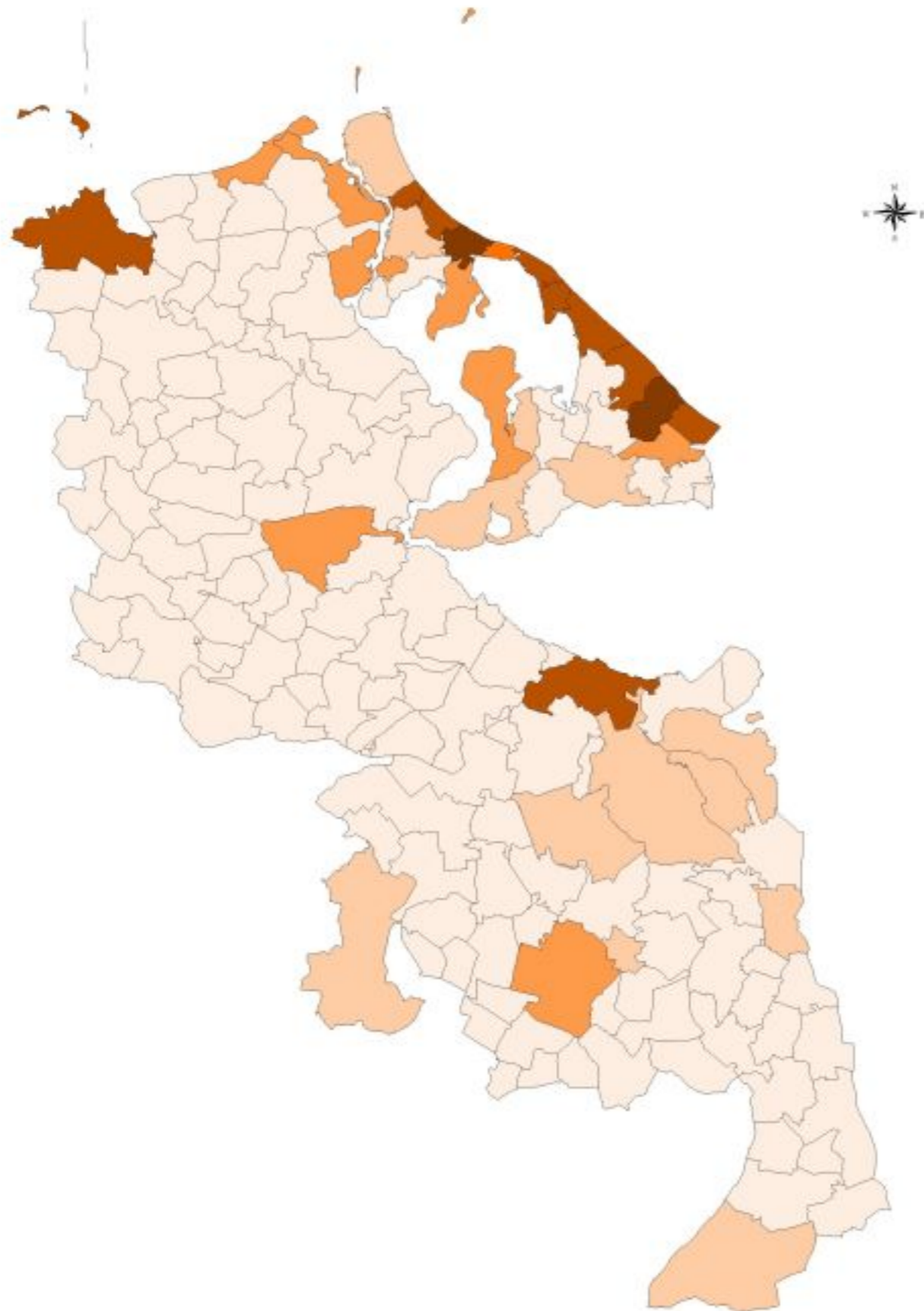
Prof. Dr. Wilhelm Ohligschläger,
Dipl.-Geogr. Marc Feilbach, Dr. Ralf Scheibe

Makulaturstraße 22
17487 Greifswald
Tel.: (03834) 994500
Fax: (03834) 994501

Karte 10: Übernachtungen 2002

Zeichenerklärung

Übernachtungen insgesamt 2002



Maßstab 1 : 100.000

Topographische Karte
Landesvermessungsamt MV



Integriertes Küstenzonenmanagement
in der Odermündung (IKZM-Oder)

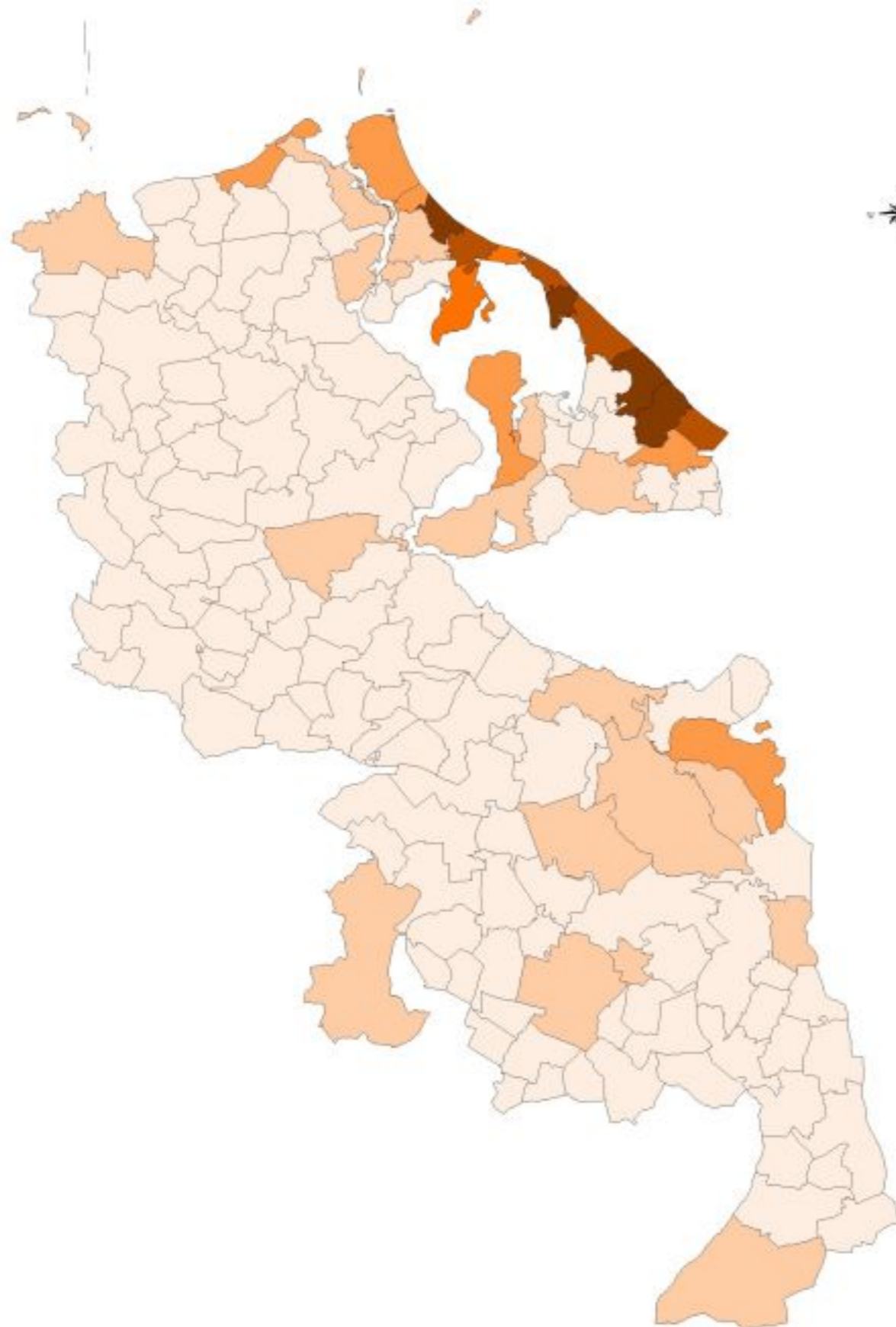


Universität Greifswald
Institut für Geographie und Geologie
Lehrstuhl für "Wirtschafts- und Sozialgeographie"

Prof. Dr. Wilfried Oelze
Dipl.-Geogr. Marc Feilbach, Dr. Ralf Scheibe

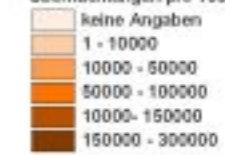
Makulaturstraße 22
17487 Greifswald
Tel.: (03854) 994500
Fax: (03854) 994501

Karte 11: Übernachtungen pro 1000 Einwohner
2002



Zeichenerklärung

Übernachtungen pro 1000 Einwohner 2002



Maßstab 1 : 100.000

Topographische Karte
Landesvermessungsamt MV



Integriertes Küstenzonenmanagement
in der Odermündung (IKZM-Oder)



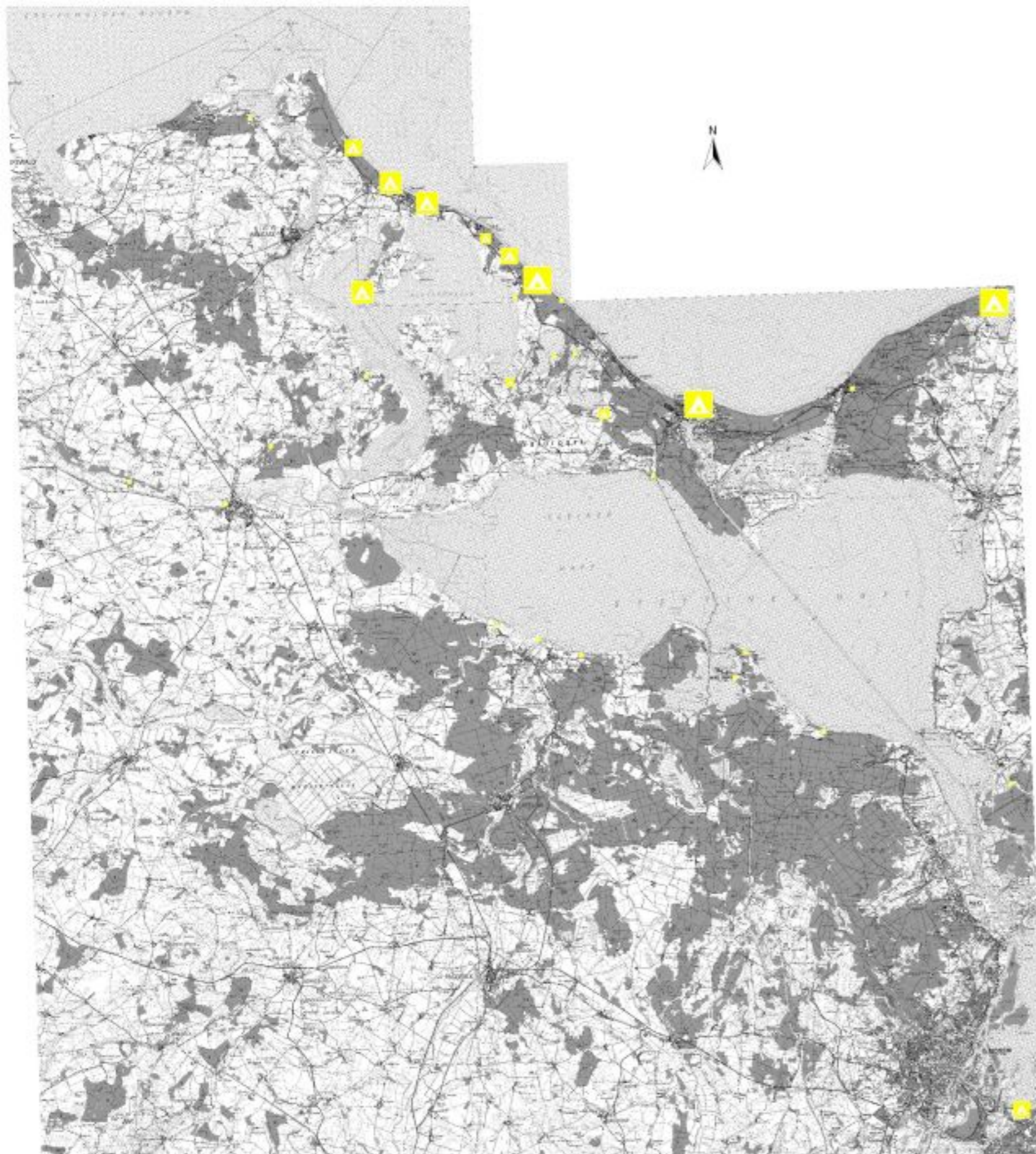
Universität Greifswald
Institut für Geographie und Geologie
Lehrstuhl für "Wirtschafts- und Sozialgeographie"

Prof. Dr. Wilhelm Ohligschläger,
Dipl.-Geogr. Marc Feilbach, Dr. Ralf Scheibe

Makulaturstraße 22
17487 Greifswald
Tel.: (03834) 904500
Fax: (03834) 904501

Zeichenerklärung

- Anzahl der Stellplätze
-  Keine Angaben
 -  bis 50
 -  50 - 150
 -  150 - 300
 -  300 - 450
 -  450 - 1200
-  Campingplatz



0 5 10 Kilometers

Maßstab: 1 : 100.000

Topographische Karte
Landesvermessungsamt MV



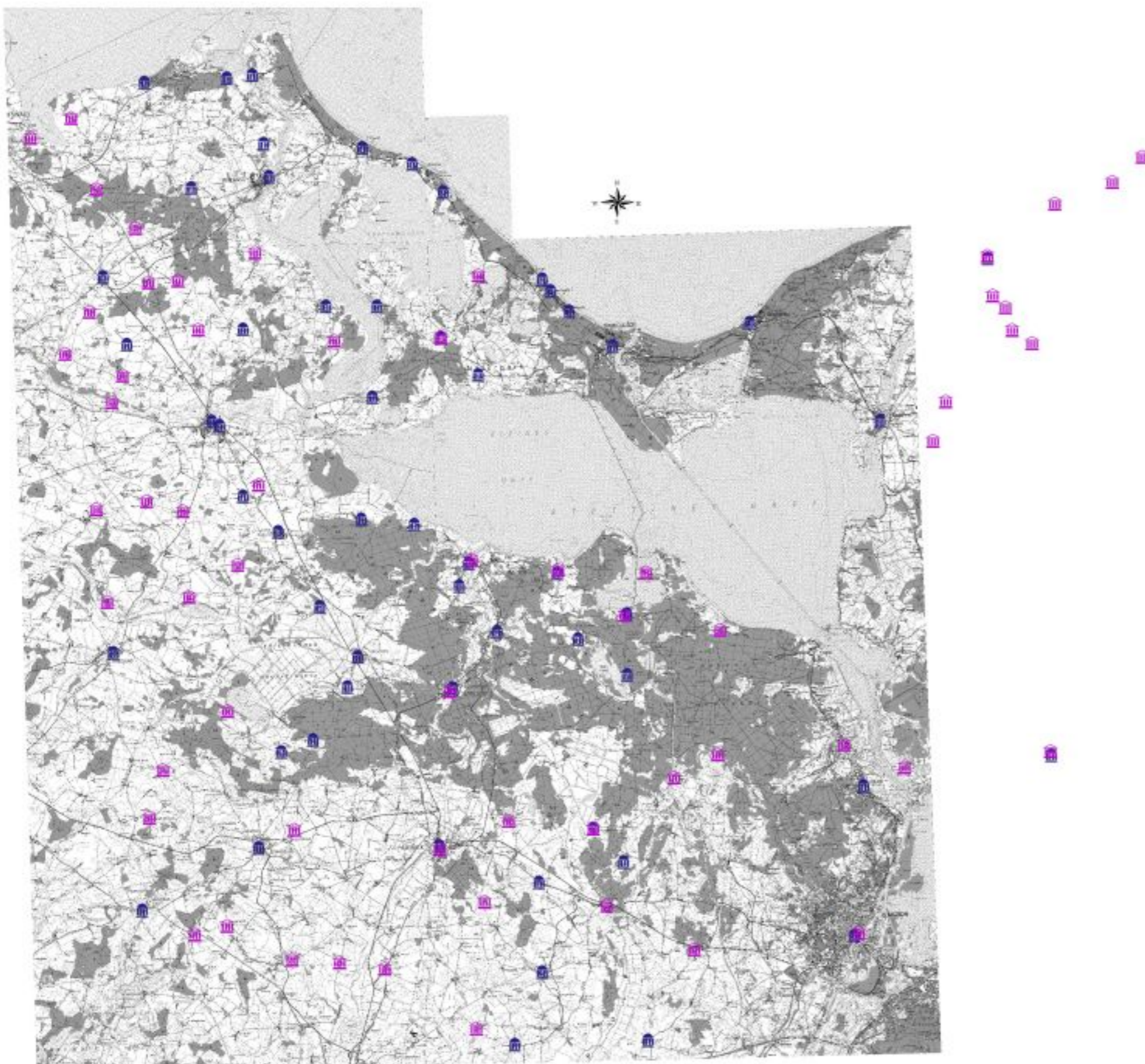
Integriertes Küstenzonenmanagement
in der Odermündung (IKZM-Oder)



UNIVERSITÄT GREIFSWALD
INSTITUT FÜR GEOGRAPHIE UND GEOLOGIE
Lehrstuhl für "Wirtschafts- und Sozialgeographie"

Mekrenkstraße 22
17487 Greifswald
Tel.: (03034) 664500
Fax: (03034) 664501

Prof. Dr. Wilhelm Steingube
Dipl.-Geogr. Marc Felbach, Dr. Ralf Scheibe



Zeichenerklärung

-  Schlösser
-  Museen



Maßstab: 1 : 100.000

Topographische Karte
Landesvermessungsamt MV



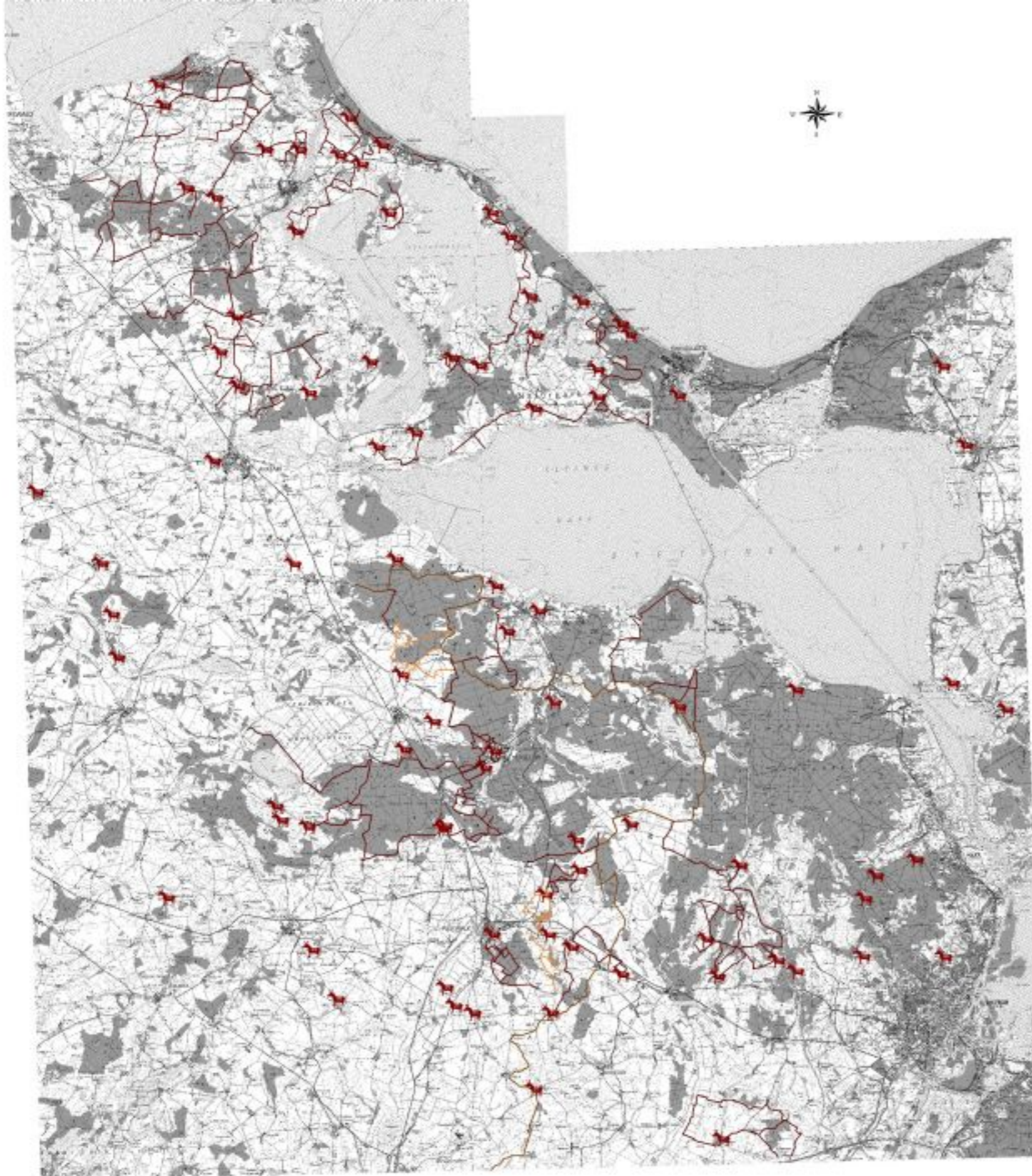
Integriertes Küstenzonenmanagement
in der Odermündung (IKZM-Oder)



UNIVERSITÄT GREIFSWALD
INSTITUT FÜR GEOGRAPHIE UND GEOLOGIE
Lehrstuhl für "Wirtschafts- und Sozialgeographie"

Mekrenkstraße 22
17487 Greifswald
Tel.: (03034) 664500
Fax: (03034) 664501

Prof. Dr. Wilhelm Steingube
Dipl.-Geogr. Marc Felbach, Dr. Ralf Scheibe



Zeichenerklärung

-  Reitweg ausgeschildert
-  Reitweg nicht ausgeschildert
-  Fernreitweg Berlin-Usedom
-  Reiterhöfe

0 10 Kilometers

Maßstab: 1 : 100.000

Topographische Karte
Landesvermessungsamt MV



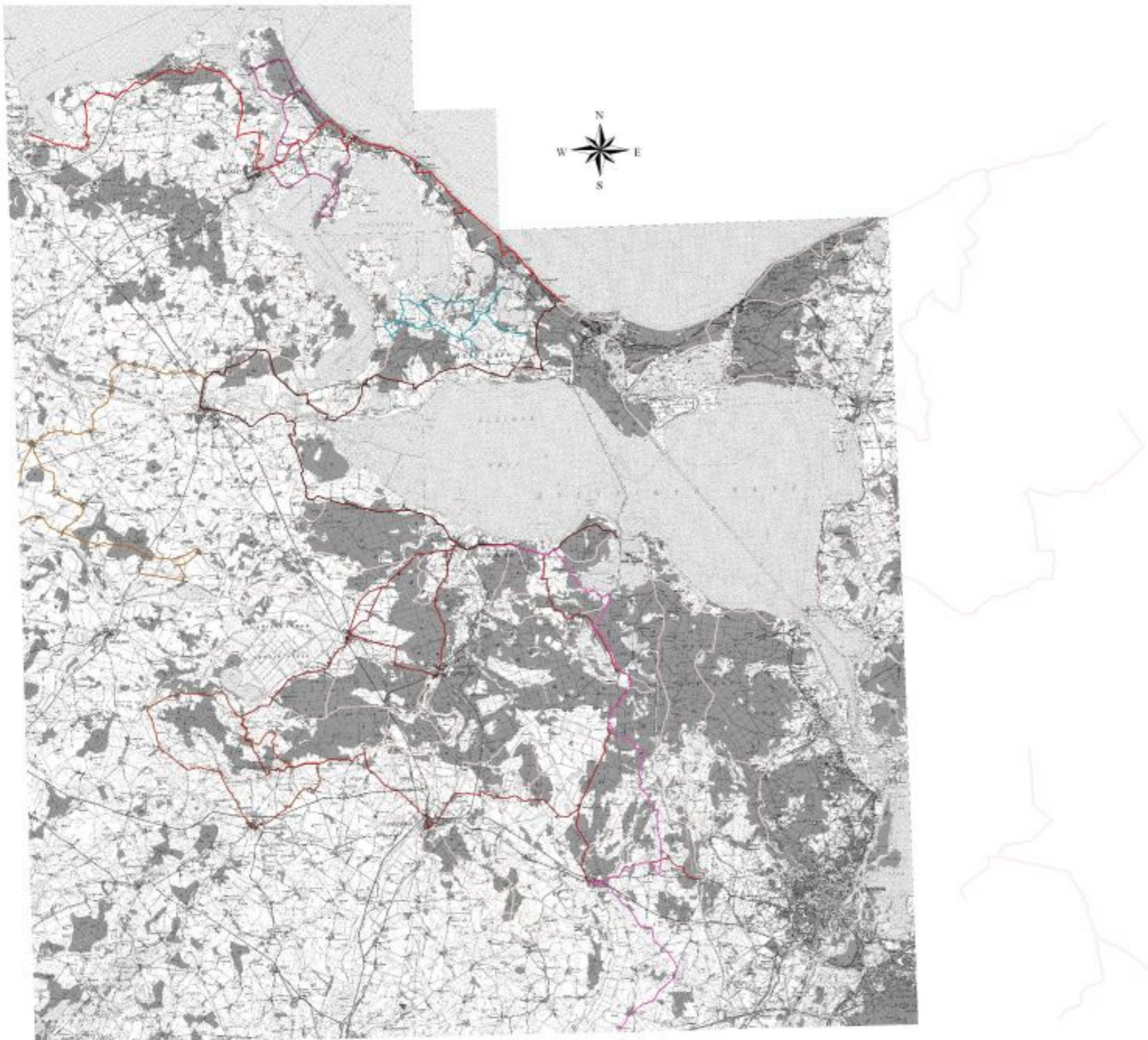
Integriertes Küstenzonenmanagement
in der Odermündung (IKZM-Oder)



UNIVERSITÄT GREIFSWALD
INSTITUT FÜR GEOGRAPHIE UND GEOLOGIE
Lehrstuhl für "Wirtschafts- und Sozialgeographie"

Mekrenkstraße 22
17487 Greifswald
Tel.: (03834) 64500
Fax: (03834) 64501

Prof. Dr. Wilhelm Stegmeier
Dipl.-Geogr. Marc Peilbach, Dr. Ralf Scheibe



Karte 15: Radwege

Zeichenerklärung

-  Radweg
-  Ostsee-Radfernweg
-  Hafl-Radfernweg
-  Schlösser- und Burgentour
-  Kulturhof-Tour
-  Tour zur alten Eiche
-  Rundtour Landkreis Uecker-Randow
-  Rundtour Brohmer Berge
-  Oder-Neiße-Radweg



Maßstab: 1 : 100.000

Topographische Karte
Landesvermessungsamt MV



Integriertes Küstenzonenmanagement
in der Odermündung (IKZM-Oder)



UNIVERSITÄT GREIFSWALD
INSTITUT FÜR GEOGRAPHIE UND GEOLOGIE
Lehrstuhl für "Wirtschafts- und Sozialgeographie"

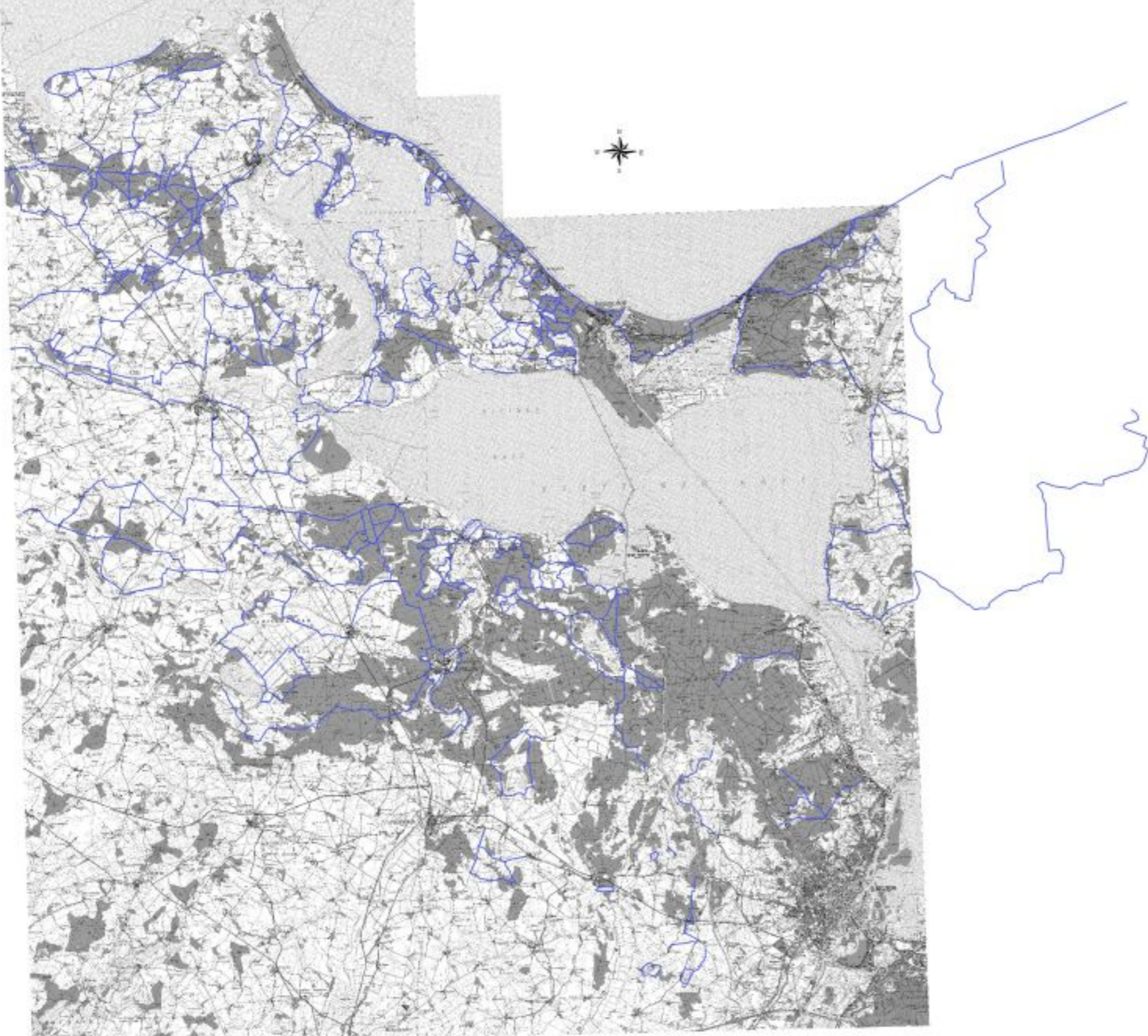
Mekrenkoshöhe 22
17487 Greifswald
Tel.: (03034) 664500
Fax: (03034) 664501

Prof. Dr. Wilhelm Steingube
Dipl.-Geogr. Marc Felbach, Dr. Ralf Scheibe

Karte 16: Wandern

Zeichenerklärung

 Wanderwege



Maßstab: 1 : 100.000

Topographische Karte
Landesvermessungsamt MV



Integriertes Küstenzonenmanagement
in der Odermündung (IKZM-Oder)



UNIVERSITÄT GREIFSWALD
INSTITUT FÜR GEOGRAPHIE UND GEOLOGIE
Lehrstuhl für "Wirtschafts- und Sozialgeographie"

Mekrenkofstraße 22
17487 Greifswald
Tel.: (03834) 864500
Fax: (03834) 864501

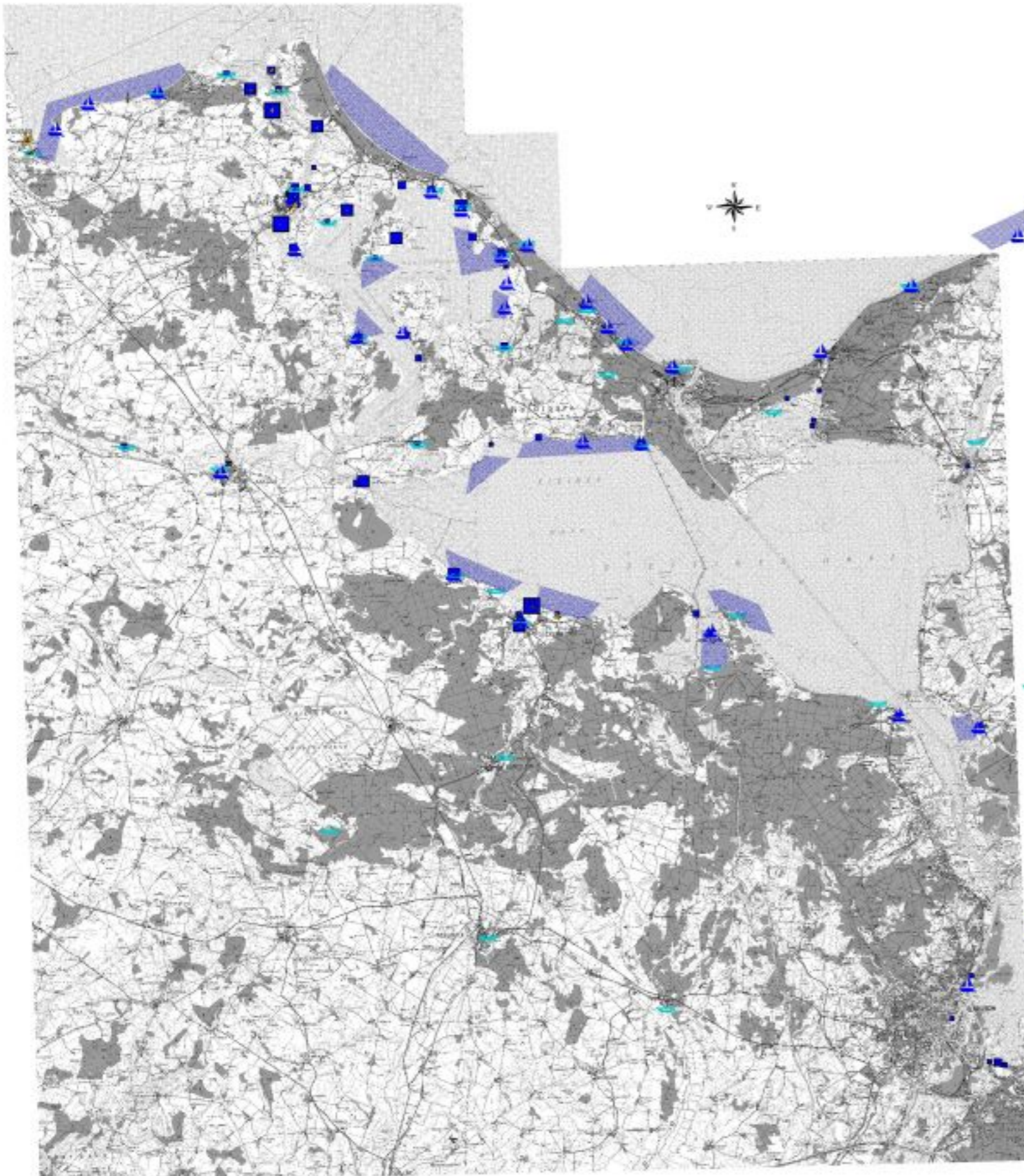
Prof. Dr. Wilhelm Steingube
Dipl.-Geogr. Marc Felbach, Dr. Ralf Scheibe

Zeichenerklärung

-  Surfreviere
-  Wassersport
-  Kanu- und Bootsverleih

- Anzahl der Liegeplätze
-  keine Angaben
-  1 - 30
-  30 - 70
-  70 - 200
-  200 - 600

-  Dock
-  Hafen
-  Hafenbecken
-  Werft



Maßstab: 1 : 100.000

Topographische Karte
Landesvermessungsamt MV



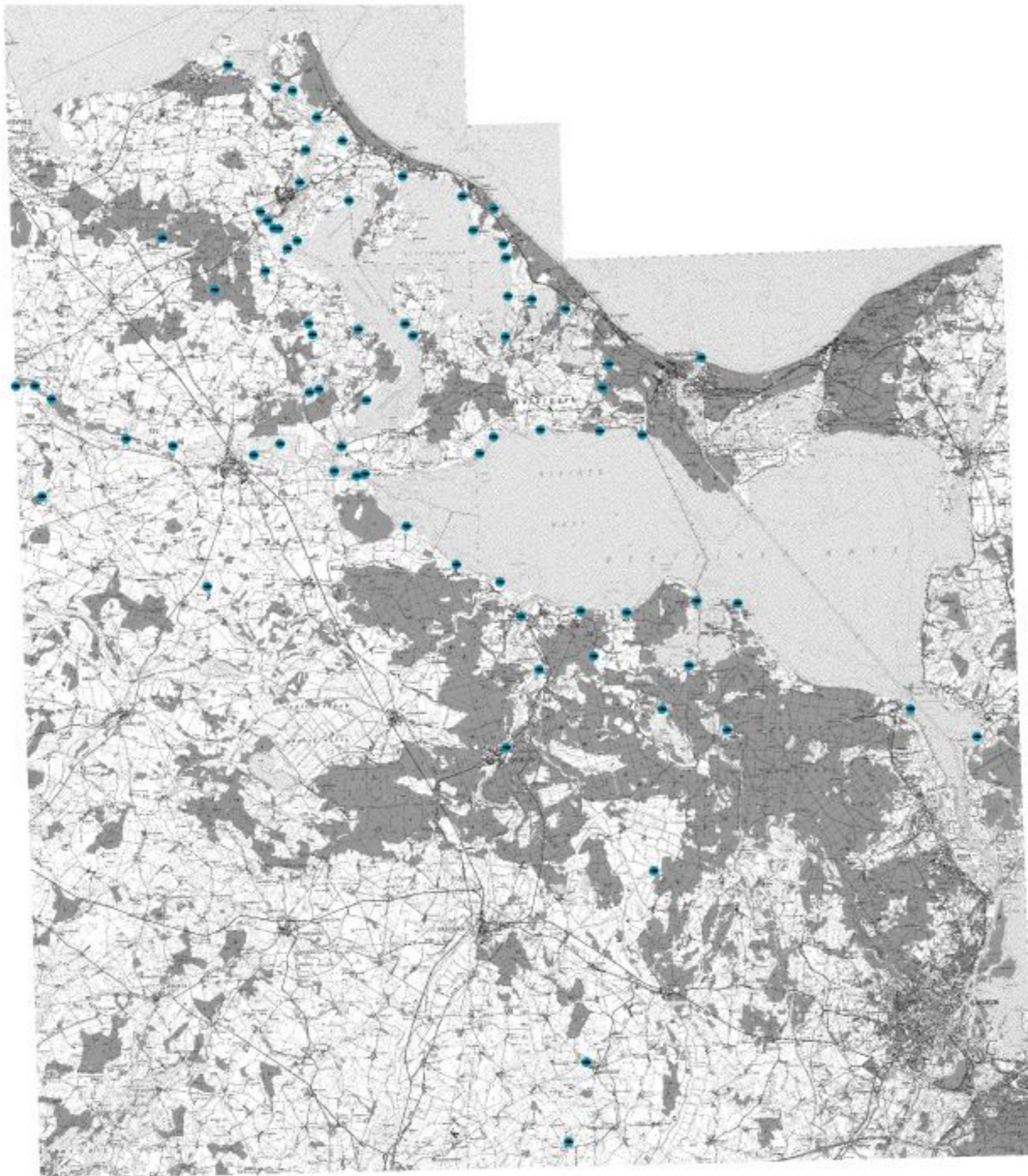
Integriertes Küstenzonenmanagement
in der Odermündung (IKZM-Oder)



UNIVERSITÄT GREIFSWALD
INSTITUT FÜR GEOGRAPHIE UND GEOLOGIE
Lehrstuhl für "Wirtschafts- und Sozialgeographie"

Mekrenkstraße 22
17487 Greifswald
Tel.: (03834) 64500
Fax: (03834) 64501

Prof. Dr. Wilhelm Steingube
Dipl.-Geogr. Marc Felbeck, Dr. Ralf Scheibe



Karte 18: Angelplätze

Zeichenerklärung



Maßstab: 1 : 100.000

Topographische Karte
Landesvermessungsamt MV



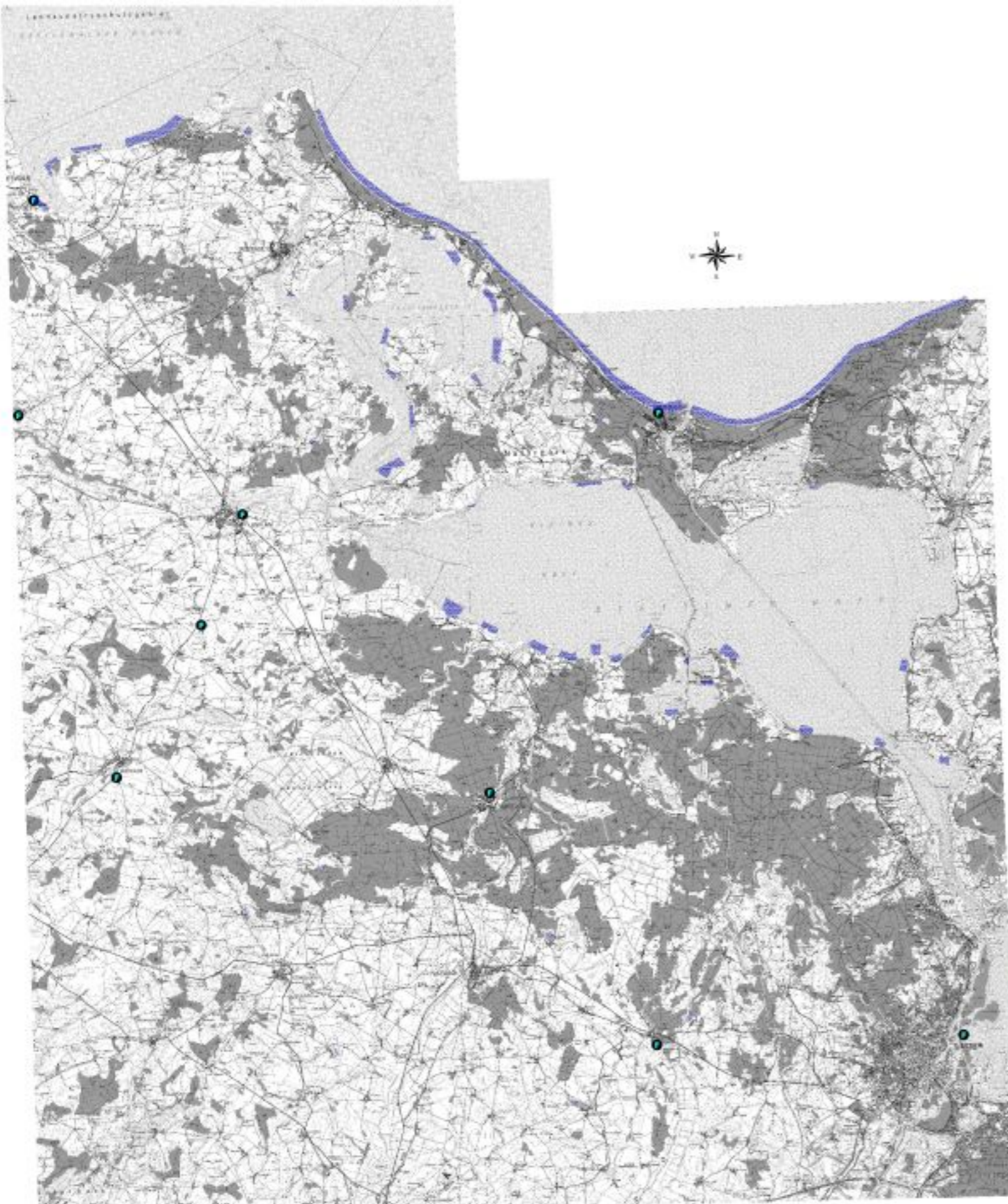
Integriertes Küstenzonenmanagement
in der Odermündung (IKZM-Oder)



UNIVERSITÄT GREIFSWALD
INSTITUT FÜR GEOGRAPHIE UND GEOLOGIE
Lehrstuhl für "Wirtschafts- und Sozialgeographie"





Mekrenkstraße 22
17487 Greifswald
Tel.: (03834) 64500
Fax: (03834) 64501

Prof. Dr. Wilhelm Stegube
Dipl.-Geogr. Marc Felbach, Dr. Ralf Scheibe



Karte 19: Baden

Zeichenerklärung

-  Badestellen
-  Freibad
-  Schwimmbad
-  Schwimmbad Freibad
-  Schwimmbecken

0 10 20 Kilometer

Maßstab: 1 : 100.000

Topographische Karte
Landesvermessungsamt MV



Integriertes Küstenzonenmanagement
in der Odermündung (IKZM-Oder)



UNIVERSITÄT GREIFSWALD
INSTITUT FÜR GEOGRAPHIE UND GEOLOGIE
Lehrstuhl für "Wirtschafts- und Sozialgeographie"

Mekrenkofstraße 22
17487 Greifswald
Tel.: (03034) 864500
Fax: (03034) 864501

Prof. Dr. Wilhelm Steingube
Dipl.-Geogr. Marc Felbeck, Dr. Ralf Scheibe

Zeichenerklärung

- Golfplatz
- Golfplatz
- Golf



0 10 Kilometer

Maßstab: 1 : 100.000

Topographische Karte
Landesvermessungsamt MV



Integriertes Küstenzonenmanagement
in der Odermündung (IKZM-Oder)



UNIVERSITÄT GREIFSWALD
INSTITUT FÜR GEOGRAPHIE UND GEOLOGIE
Lehrstuhl für "Wirtschafts- und Sozialgeographie"

Mekrenkstraße 22
17487 Greifswald
Tel.: (03034) 864500
Fax: (03034) 864501

Prof. Dr. Wilhelm Steingube
Dipl.-Geogr. Marc Felbach, Dr. Ralf Scheibe