

INHALT

1	EINLEITUNG	5
1.1	Veranlassung und Aufgabenstellung.....	5
1.2	Vorgehensweise.....	6
1.3	Räumlicher Ansatz.....	7
1.4	Funktionen und Funktionsbereiche	9
1.5	Schaffung der Arbeitsgrundlagen	10
1.5.1	Karten- und Planmaterialien.....	10
1.5.2	Recherchen und Interviews.....	11
1.5.3	Örtliche Bestandsaufnahmen	12
2	BESTANDSAUFNAHME - SUBSTANZ UND PLANUNGEN; ABBILDUNG DER REALNUTZUNG	13
2.1	Historie zur städtebaulichen Entwicklung des Hafengebietes.....	13
2.2	Wasser- und schiffahrtsseitige Infrastruktur.....	17
2.2.1	Fahrgastschifffahrt	18
2.2.1.1	Unternehmensstruktur, Kapazität und Angebot	18
2.2.1.2	Anlegestellen für die Fahrgastschifffahrt.....	21
2.2.1.2.1	<i>Kietzbrücke</i>	21
2.2.1.2.2	<i>Steinmole</i>	23
2.2.1.2.3	<i>Stadthafen / Fahrgasthafen</i>	26
2.2.2	Sportboothafen / Marina.....	30
2.2.2.1	Unternehmensstruktur und Klientel	30
2.2.2.2	Anlegestellen für Sportboote	32
2.2.2.3	Maritime Serviceeinrichtungen	37
2.2.2.4	Landseitiger Service.....	40
2.2.3	Weitere Marinas der Müritz-Region	43
2.3	(Landseitige) technische Infrastruktur	45
2.3.1	Ausstattung der Anlegestellen für die Fahrgastschifffahrt.....	45
2.3.2	Vernetzungsangebote - Anbindung an den ÖPNV	46
2.3.3	Ausstattung des Sportboothafens	47
2.4	Zielstellungen und Festsetzungen übergeordneter Planungen	48
2.4.1	Landes- und Regionalplanung.....	48
2.4.2	Städtebauliche Planungsvorgaben.....	49
2.4.2.1	Kurortprädikatisierung	49
2.4.2.2	Flächennutzungsplan der Stadt Waren.....	50

2.4.2.3	Sanierungssatzung und städtebauliche Rahmenplanung	52
2.4.2.4	Bauleitplanungen	53
2.4.2.4.1	<i>Bereich Kietzbrücke und Steinmole</i>	53
2.4.2.4.2	<i>Bereich Stadthafen / südliche Innenstadt</i>	55
2.4.2.4.3	<i>Bereich Kurgebiet / Seepark</i>	57
2.4.2.5	Verkehrsleitplanung	59
2.4.2.5.1	<i>Kfz-Verkehr</i>	59
2.4.2.5.2	<i>Fahrrad- und Wanderwegenetz</i>	60
2.5	Zusammenfassende Beschreibung der Funktionsbereiche	61
3	BEDARFSANALYSE	65
3.1	Wirtschafts- und Tourismusentwicklung	65
3.1.1	Fremdenbeherbergung	65
3.1.2	Tagestourismus	66
3.1.3	Einzelhandel	67
3.1.4	Natur- und Wassertourismus	68
3.2	Perspektivische Bedarfsermittlung	71
3.2.1	Entwicklungsszenario Fahrgastschiffahrt	71
3.2.2	Entwicklungsszenario Wasserwandertourismus	74
4	KONFLIKT- UND FUNKTIONSANALYSE	79
4.1	Vorgehensweise	79
4.2	Stärken und Schwächen der Funktionsbereiche	79
4.2.1	Funktionsbereich 1: Kietzbrücke	79
4.2.2	Funktionsbereich 2: Steinmole	82
4.2.3	Funktionsbereich 3: Uferpark	85
4.2.4	Funktionsbereich 4: Stadthafen / Gastronomie / Shopping	85
4.2.5	Funktionsbereich 5: Fahrgasthafen / Vorhafen / Kai Nord und West	88
4.2.6	Funktionsbereich 6: Marina / Sportboothafen / Kai Ost und Süd	91
4.2.7	Funktionsbereich 7: Hotel / Seeapartements „Am Sportboothafen“	95
4.2.8	Funktionsbereich 8: Müritz-Marina / Fischerei	95
4.2.9	Funktionsbereich 9: Seepark Waren an der Müritz	98
4.3	Wünsche der unterschiedlichen Akteure	100
4.4	Zusammenfassende Handlungsvorschläge	103

5	VARIANTENUNTERSUCHUNG	107
5.1	Variante 1 – Fahrgastschiffe außerhalb des Stadthafens.....	107
5.1.1	Variante 1.1 - Ausbau Hafen Steinmole - Verlängerung Mole Ost	108
5.1.2	Variante 1.2 - Ausbau Hafen Steinmole - Verlängerung Mole West.....	111
5.1.3	Variante 1 - Vollständige Belegung des Stadthafens mit Sportbooten	113
5.2	Variante 2 – Verbleib der Fahrgastschiffahrt im Stadthafen; Vergrößerung des Hafenbeckens	117
5.2.1	Hafenbereich der Fahrgastschiffe.....	118
5.2.2	Hafenbereich für Sportboote	121
5.3	Variante 3 – Kombinierte Lösungen	124
5.4	Variantenvergleich	127
5.5	Variantendiskussion.....	134
6	KAPITEL 6 – ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK.....	136

Abbildungsverzeichnis:

Abb. 1:	Übersichtskarte zur Müritzwasserstraße (Anschlüsse Elbe / Havel)	6
Abb. 2:	Betrachtungsraum zum Hafengebiet	8
Abb. 3:	Informationstafel zur Hafenenwicklung am Stadthafen (Ausschnitt)	14
Abb. 4:	Übersicht Fahrgastschiffahrtsunternehmen in Waren (Müritz)	18
Abb. 5:	Flächennutzung des Stadthafens (Nutzungsvereinbarung Stadt - WSA, Auszug)	26
Abb. 6:	Hauptwindrichtung Müritz (Auszug Gewässerkarte Müritz)	28
Abb. 7:	Übersicht Marina / Yachthafen „im jaich“ im Stadthafen Waren (Müritz)	30
Abb. 8:	Übersicht maßgeblicher Chartergesellschaften der Müritz-Region	31
Abb. 9:	Marinas und Bootsliegeplätze der Müritz-Region (Stand 2009)	43
Abb. 10:	Übersicht Yachthäfen der Müritz-Region	44
Abb. 11:	Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan Waren (Müritz), Stand 2006	51
Abb. 12:	Grandhotel - Ansicht Nord (Auszug, Planung des Investors)	55
Abb. 13:	Hotel am Sportboothafen - Ansicht Nord (Auszug, Planung des Investors)	56
Abb. 14:	Städtebaulicher Entwurf „Seepark Waren an der Müritz“ (Konzeption, Juli 2008)	58
Abb. 15:	Städtebaulicher Rahmenplan „Südl. Innenstadt“ - Verkehrskonzept (A&S 2008)	60
Abb. 16:	Marina Eldenburg als Beispiel jüngst geschaffener Liegeplätze	68
Abb. 17:	Variante 1.1 Ausbau Hafen Steinmole - Verlängerung Mole Ost (Ausschnitt)	108
Abb. 18:	Variante 1.2 Ausbau Hafen Steinmole - Verlängerung Mole West (Ausschn.)	111
Abb. 19:	Variante 1 - Vollbelegung des Stadthafens mit Sportbooten (Ausschnitt)	114
Abb. 20:	Südareal des Stadthafens mit geplanter Erschließungsstraße für die Marina	116
Abb. 21:	Variante 2 - Erweiterung des Stadthafens für Fahrgastschiffahrt und Marina	118
Abb. 22:	mögliche Umlegung der bestehenden Wellenbrecher-Konstruktion (Variante 3)	125

Kartenverzeichnis

Funktionale Übersichtskarten

Karte 1:	Realnutzung und Funktionsbereiche	M 1 : 1.000
Karte 2:	Konflikt- und Funktionsanalyse	M 1 : 2.000

Technische Lagepläne / Varianten

Plan-Nr. 1:	Bestandsplan / Ist-Belegung	M 1 : 1.000
Plan-Nr. 2:	Variante 1: Ausbau Steinmole	M 1 : 1.000
Plan-Nr. 3:	Variante 2: Erweiterung Stadthafen	M 1 : 1.000

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: Geometrische Figur des Hafens
- Anlage 2: Angaben zu Wasserständen (Kartenauszüge: Peilung WSA Lauenburg, MLUV M-V, Seenreferat, Wasserstände Pegel Waren, LUNG M-V)
- Anlage 3: Kostenüberschlag
- Anlage 4: Eigentumsverhältnisse (städtische Grundstücke) im Plangebiet
- Anlage 5: Quellenverzeichnis
- Anlage 6: Gestaltungsentwurf Wellenbrecher (Design Zentrum e. V.)
- Anlage 7: Drucksache 16/10593 Deutscher Bundestag
(Verbesserung Infrastruktur und Marketing für den Wassertourismus in Deutschland)

1 EINLEITUNG

1.1 Veranlassung und Aufgabenstellung

Die Kreisstadt Waren (Müritz) bietet durch ihre verkehrstechnisch günstige Lage im Zentrum des Landes Mecklenburg-Vorpommern und am Ufer des größten Binnensees Deutschlands ein herausragendes touristisches Entwicklungspotential. Im Beschluss der Stadtvertretung von 1995 wurde die Schaffung der Voraussetzungen zur Kurortprädikatisierung als „staatlich anerkannter Luftkurort“ und im Jahr 2002 perspektivisch als „staatlich anerkanntes Heilbad“ festgelegt und innerhalb des vergangenen Jahrzehntes sukzessive umgesetzt. Neben der Nutzung von Synergieeffekten durch die unmittelbare Nachbarschaft zum Müritz-Nationalpark spielt die Potentialerweiterung der alleinstellungsfähigen Angebote der Stadt Waren dabei eine grundlegende Rolle. Der Neubau des Müritzeums als - kooperierend mit dem Müritzmuseum - naturkundlich-museale Einmaligkeit ist hier hervorzuheben, genauso wie die Entwicklung des kulturhistorisch wertvollen und reizvollen Altstadt-kerns zum attraktiven Handels- und Dienstleistungszentrum. In Verbindung der Merkmale „Innenstadt“ und „Wasser/Wassersport“ wurden der Stadthafen, die Steinmole sowie die Uferpromenaden intensiv ausgebaut und umgestaltet, so dass sich schwerpunktmäßig maritime Wirtschaftsunternehmen des Klein- und Mittelstandes erfolgreich etablieren konnten.

Durch die unmittelbare Verbindung der Müritz über die Obere Havel-Wasserstraße und die Rheinsberger Gewässer im Süden zum Großraum Berlin sowie nach Westen über die Müritz-Elde-Wasserstraße, einerseits über den Störkanal bis zum Schweriner See, andererseits über die Elbe und damit direkt über den Mittellandkanal bis zum maritimen Großraum von Hamburg (Übersicht s. nachfolgende Seite), verlief die Entwicklung des Wasserwandertourismus so positiv, dass bereits heute Nutzungs- und Kapazitätsprobleme im Bereich des Warener Stadthafens bestehen. So erfordern die bestehenden Probleme und die zu erwartenden steigenden Bedürfnisse und Anforderungen neue Überlegungen zur Entwicklung mittel- und langfristiger, aber auch teils kurzfristiger Lösungsansätze.

Mit der vorliegenden Untersuchung der Entwicklung einer Hafenkonzeption wurde im Auftrag der Stadt Waren eine Plandokumentation erstellt, in der spezifische Varianten und Lösungsvorschläge für die Bestandssicherung, für die Bestandsoptimierung und den weiteren Ausbau der maritimen Infrastruktur entwickelt wurden. Schwerpunktbereiche sind die gewerbliche Fahrgast-schifffahrt und der Wasserwandertourismus sowie die Funktion des Stadthafens als Veranstaltungsstätte für verschiedenste wasser- und landseitige Events. Die Konzeption steht im Kontext zu städtebaulichen Planungen, d. h. eine der Entwicklung des Gesamtareals gerecht werdende Gestaltung der Hafenanlagen wird mit eingeschlossen.

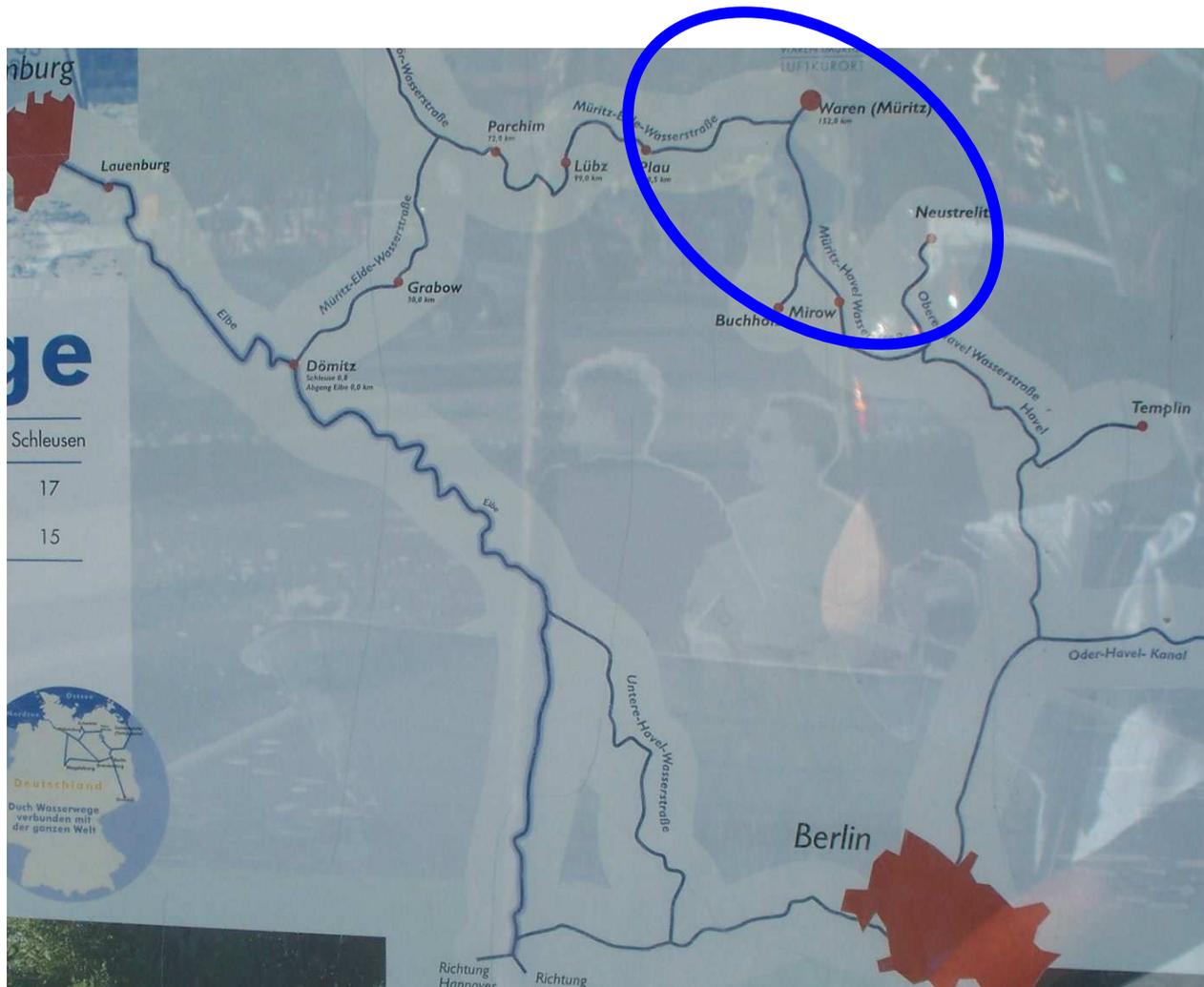


Abb. 1: Übersichtskarte zur Müritzwasserstraße mit den Anschlüssen von der Elbe bis zur Havel

1.2 Vorgehensweise

Entsprechend der Aufgabenstellung, Lösungsvorschläge für die Bestandssicherung, Bestandsoptimierung und für den weiteren Ausbau des innerstädtischen Hafengebietes zu entwickeln, war eine systematische Vorgehensweise erforderlich. Dabei galt es, den Kontext zur Aufgabenstellung einerseits möglichst eng zu halten, andererseits jedoch die Komplexität der Aufgabenstellung - vor allem in der jetzigen ersten Bearbeitungsphase - hinreichend tiefgründig zu erfassen und nicht allein nur technisch und bauplanerisch zu beurteilen. Somit wurde in folgenden Schritten vorgegangen:

1. Schaffung der Arbeitsgrundlagen; Sichtung und Aufarbeitung verfügbarer Daten, Bestandsunterlagen, Pläne und Festsetzungen über bereits beschlossenen Entwicklungen,
2. Analyse, Bewertung und Darstellung der Ausgangssituation - Realnutzung und Bestandsanalyse (Kapitel 2)
3. Beurteilung der Bedarfs- und Anforderungsentwicklung; Entwicklungsszenarien und Herleitung von Prognoseansätzen - Bedarfsanalyse (Kapitel 3),
4. Konflikt- und Funktionsanalyse mit Ableitung von Handlungsvorschlägen (Kapitel 4),

5. Entwicklung von Lösungsvarianten, Variantenvergleiche (Bewertungen und Wichtung) - Variantenuntersuchung (Kapitel 5),
6. Zusammenfassung und Ausblick (Kapitel 6).

Begleitend zu den einzelnen Arbeitsschritten wurden Erörterungen und Diskussionen mit den fachlich zuständigen Abteilungen der Stadtverwaltung sowie Ausschüssen der Stadt geführt. Auf Basis des jetzigen Dokumentationsstandes kann eine erste zusammenfassende Erörterung und Gesamtbeurteilung eines Hafenkonzeptes erfolgen. Die Zielstellung weiterer Arbeitsschritte werden sich darauf konzentrieren müssen, in einem öffentlich angelegten Diskussions- und Auseinandersetzungsprozess zu einer transparenten und von der überwiegenden Mehrheit der Bürgerschaft getragenen Beschlussfassung über eine Entwicklungskonzeption zum schrittweisen Ausbau des Hafengebietes zu kommen.

1.3 Räumlicher Ansatz

Wie zuvor erwähnt, interpretiert sich die Aufgabenstellung nicht allein aus der gegenständlichen Betrachtung der schiffahrtsbezogenen Hafenanlagen. Vielmehr sind auch die funktionalen Zusammenhänge der einzelnen Bereiche des Hafens zu betrachten, soweit sie sich auf die touristisch-maritimen und städtebaulichen Entwicklungen des Hafens auswirken.

Das Hafengebiet von Waren stellt sich nicht, wie sonst typischer Weise andere Binnenhäfen, als relativ punktuelle Anlage dar; vielmehr erstreckt er sich über einen etwa 2 km langen Bereich längs der stadtnahen Uferlinie zur Binnenmüritz. Der Bereich reiht abwechselnd punktuelle und lineare Situationen aneinander. Zwar stellt der unmittelbare Bereich des „Stadthafens“ mit seiner nördlichen und östlichen Kaianlage, den alten Speichern und der bedingt erkennbaren alten Bahnstrecke den assoziierten Kern des Hafens von Waren dar, jedoch geht die funktionelle Reihung sowohl in südlicher als auch westlicher Richtung über den Bereich des unmittelbaren „Stadthafens“ hinaus.

Durch die abgewinkelten Verläufe der Uferlinie und ihrer dementsprechenden Bebauungsanordnungen ergeben sich vom „Stadthafen“ aus, aber genauso von allen anderen Bereichen, radiale wie diagonale Sichtachsen, welche die Funktionszusammenhänge der aneinandergereihten Bereiche widerspiegeln. Steht z. B. ein Betrachter an der Spitze des nördlichen Wellenbrechers eröffnet sich ihm ein weiträumiger Panorama-Blick über die Binnenmüritz mit den beidseitig liegenden Hafenanlagen. Man erfasst von südlich beginnend über östlich bis westlich endend:

- den Fischereihafen mit seiner Gastronomieeinrichtung (künftig wasserseitige Terrasse)
- ahnungsweise die Hallen der Müritz-Marina sowie den (funktionslosen) Schornstein
- das künftige Hotel „Am Sportboothafen“ mit der Z-förmig zum See hin geöffneten Fassade
- den Yachthafen mit den diversen Anlegestegen und unterschiedlichsten Bootstypen
- die Anlegestellen der Fahrgastschiffahrt
- das Gebäuderelief der restaurierten Speicher sowie der neu errichteten Hafengebäude und über diesen die Silhouette der auf einem Hügel stehenden Altstadt

- den Uferpark mit dem stark frequentierten Fußgängerweg und der begleitenden Baumreihe
- die Steinmole mit den Fahrgastschiffen, Bushaltestelle und Räucherschiff
- den hohen Speicher mit Passage und Gastronomie
- einen weiteren kleinen Sportboothafen („Stadthafen Mitte“)
- die historische Parkanlage mit Gehwegen und Sitzbänken unter hohen Altbäumen (Linden)
- die Kietzbrücke mit den Schiffsanlegestellen für Fahrgastschiffe
- und schließlich, wie ein abschließender sich erhebender Endpunkt in dieser Reihung, das künftige Grandhotel.

Somit wird der Betrachtungsraum auf das gesamte, den Hafen prägende Gebiet bezogen. Dieses wird sich unter Einbeziehung der künftigen Vorhaben, welche bereits in den Bauleitplänen bzw. baurechtlichen Planungen beschlossen wurden, über den gesamten Uferbereich ab Kietzstraße (ab Ecke G. Hauptmann Allee/Goethestraße) über die Strandstraße, Müritzstraße bis hin zur Straße „Am Seeufer“ erstrecken.

Darüber hinaus werden auch die aktuellen, mit der angestrebten Prädikatisierung zum „Soleheilbad“ in Verbindung stehenden Planungen am südlichen Stadtrand im Bereich des Kurgebietes auf dem Nesselberg (Gesundheitshotel) sowie im Bereich der ehemaligen Sägewerksstandorte an der Feißneck („Seepark Waren an der Müritz“) in die Überlegungen zum Hafenkonzept einbezogen.



Abb. 2: Betrachtungsraum zum Hafengebiet (Grundl.: Gewässerkarte Müritz, Verlag grünes herz 2008)

1.4 Funktionen und Funktionsbereiche

Funktionen

Im Wesentlichen wird der Betrachtungsraum des Hafengebietes durch folgende Funktionen charakterisiert (*detaillierte Übersicht zur Gliederung und zu Kapazitäten siehe Kapitel 2 und Plan „Realnutzung und Funktionsbereiche“*):

- Anlegestellen der Fahrgastschiffe einschließlich zugehöriger Zuwegungen, Vorflächen und Anschlusspunkte für die Ver- und Entsorgung
- Dauerliegeplätze/Winterliegeplätze der Fahrgastschiffe
- Anlege- und Liegeplätze für Sportboote in der Klasse bis 15 m Schiffslänge; gestaffelt
- Anlagen für die Schifffahrtstüchtigkeit und Verkehrssicherheit (Wellenbrecher, Beschilderungen, Stege, Dalben und Poller)
- Gastronomieeinrichtungen
- Hotels, Pensionen
- Kioske, Boutiquen und andere kleinere Verkaufseinrichtungen (Shopping)
- Maritimes Gewerbe, Slip- und Bekranungsdienst, Betankung für Sportboote, Bootshandel
- Fischerei
- Museen
- Wohnbebauung

Umschlagskapazitäten für Industrie/Gewerbe und Handel werden im Hafen von Waren nicht mehr vorgehalten. Neben dem maritim geprägten Gewerbe erfüllt der Stadthafen heute und künftig ausschließlich Tourismuskfunktionen, welche mit der unmittelbaren Verknüpfung des Hafensareals über verkehrsberuhigte Bereiche an den historischen Altstadt kern als zentrales Handels- und Dienstleistungszentrum einhergehen. Die unmittelbar an die Kaimauern grenzende, großflächig angelegte Uferpromenade mit für Fußgänger und Radfahrer abgegrenzten Flanier- bzw. Fahrbereichen spielt dabei eine zentrale Rolle.

Funktionsbereiche

Eine Einordnung innerhalb des Betrachtungsraumes zum Hafengebiet wird entsprechend der räumlichen und flächigen funktionalen Zusammenhänge in folgende charakteristische Funktionsbereiche vorgenommen:

1. Bereich Kietz mit der Kietzbrücke und ihren beiden Anlegestellen für die Fahrgastschiffe, der vorgelagerten Park- und Grünanlage mit den Sitz- und Verweilbereichen; dem künftigen Grandhotel, welches sich funktionell aber überwiegend autark darstellen wird,
2. Bereich Steinmole mit den 2 bzw. 4 Anlegestellen für Fahrgastschiffe, dem zugehörigen Betriebsgebäude/Pavillon und Vorflächen mit Bushaltestelle und Pkw-Stellflächen, dem Räucherschiff und dem Speicher mit seinen Hotel- und gastronomischen sowie Verkaufseinrichtungen,
3. Bereich Uferpark mit Uferweg und Grünanlagengestaltung, Kinderspielplatz, Sitz- und Verweilmöglichkeiten sowie kombiniertem Geh- und Radweg entlang der Strandstraße,

4. Bereich des hafeneinfassenden Gebäudebestandes mit gastronomischen- und Verkaufseinrichtungen sowie Wohnungen und Fremdenbeherbergung,
5. Bereich Vorhafen mit dem nördlichen Wellenbrecher und der nord-westlichen Kaimauer,
6. Bereich Stadthafen / Sportboothafen
 - nördlicher Kai mit den Anlegestellen für die Fahrgastschifffahrt, den hierfür erforderlichen Vorflächen, dem längs verlaufenden Radweg und Flanierbereich und den etwas zurückliegenden Gastronomieeinrichtungen der Speicher,
 - Bereich östlicher Kai und Sportboothafen mit dem längs verlaufenden Rad- und Gehweg, den öffentlichen Pkw-Stellplätzen, dem Hafenmeistergebäude mit seinen Versorgungsfunktionen für die Wasserwanderer und diversen Steganlagen für den Sportbootbetrieb,
7. Bereich des künftigen „Hotel / Seeapartements am Sportboothafen“ mit den entlang der Müritzstraße liegenden denkmalgeschützten Pensionsgebäude („Haus Kim“) und der Wohnanlage der WOGewa für seniorengerechtes Wohnen („An der Bleiche“),
8. Bereich Müritz-Marina und Fischerei mit den künftigen Pensions- und Gaststättengebäuden, dem gewerblichen Bootsbetrieb der Müritz-Marina mit Halle, Freilager und der Fischerei mit dem Kiosk für Fischverkauf und ihrem Betriebsgebäude einschließlich kleinem Museum,
9. Bereich Kurgebiet / Seepark am südlichen Stadtrand mit den Planungen zum solegestützten Gesundheitszentrum auf dem Nesselberg sowie zum Freizeit-/Erholungspark mit Ferienapartements, Schwimmbad und Marinabetrieb auf dem ehemaligen Sägewerksgelände.

1.5 Schaffung der Arbeitsgrundlagen

1.5.1 Karten- und Planmaterialien

Als wesentliche Arbeitsgrundlage waren die verfügbaren Karten und Planunterlagen zu sichten und hinsichtlich ihrer Aussagerelevanz zu selektieren. Im Ergebnis stehen bzw. standen folgende Unterlagen für die Konzeptionsbearbeitung zur Verfügung:

- Digitale Stadtgrundkarte einschließlich ALK (Stand 2008)
- Luftbilder
- Flächennutzungsplan (Stand 26. Februar 2006)
- Bebauungspläne (Nr. 7, 14, 15, 27E, 28, 52 und 62)
- Vorhabensbezogene Bebauungspläne (Nr. 44, 45 und 61)
- Rahmenplan „Südliche Innenstadt“ vom Juli 2001 und Fortschreibung vom März 2008
- Handlungskonzept vom Februar 2008 des LK Müritz über die „Vernetzung der Fahrgastschifffahrt auf den Mecklenburger Oberseen“ (LEADER+Aktionsgruppe)
- Analyse vom Juli 2008 des LK Müritz über die Seeufernutzung
- Technische Unterlagen über die Wellenbrecheranlagen, Kietzbrücke, u. a.
- Untersuchungsberichte über geotechnische Erkundungen im Hafengebiet
- Angaben zu Wassertiefen, Peilungen, Pegelständen (Seenreferat, WSA Lauenburg, LUNG)

1.5.2 Recherchen und Interviews

Um die wechselseitige Beziehung zwischen Fahrgastschifffahrt und Wasserwandertourismus auf der Müritz im Zusammenhang mit der Entwicklung des Hafengebietes transparenter zu machen, wurden Gespräche mit maßgebenden Akteuren durchgeführt. Zielstellung war es, die Stärken bzw. Schwächen des Hafensbetriebes herauszustellen und Entwicklungsvorstellungen der Akteure zu erfassen. Darüber hinaus sollten die kooperativen Beziehungen zwischen den Akteuren bzw. Unternehmen in Bezug auf die Entwicklung des Hafengebietes erfasst und eingeschätzt werden.

Somit wurden mit folgenden Akteuren bzw. Unternehmen Gespräche geführt:

- Schifffahrtsunternehmen
 - Müritzwind (Frau Leuthäuser)
 - Blau-Weisse Flotte (Herr Schott)
 - Weisse Flotte (Herr Klatt)
- Marina „im Jaich“ (Herr Jaich, Hafenmeister Herr Ahlrep)
- Chartergesellschaften
 - AME Müritz-Charter (Herr Felten)
 - Charterpoint Müritz (Frau Engel)
 - Bootscharter Malow
- Müritz-Marina (Herr Nierste)
- Fischerei Müritz-Plau GmbH (Herr Peetsch)
- PIA, Projektentwicklungsgesellschaft mbH (Herr Hagens) und Planungsbüro Andrees
 - bezüglich Projekt „Grandhotel“
 - bezüglich Projekt „Hotel am Sportboothafen“

Die aus diesen Interviews ermittelten Unternehmensstrategien und Wünsche der unterschiedlichen Akteure wurden in die Bedarfsermittlung (Punkt 3) und Konfliktanalyse (Punkt) zur Hafenkonzeption einbezogen.

Zur Einschätzung der Belange der Ordnung und Sicherheit im Hafengebiet, insbesondere zur Verkehrssicherheit im Sportbootbereich sowie besonderer schifffahrtsrechtlicher Fragen wurden weitere Gespräche zum Zwecke der Informationseinholung geführt:

- Wasserschutzpolizei
- Landkreis Müritz, Dezernat 3, Bauaufsicht (Frau Welk, Brandschutzbeauftragte)
- Meisterbereich zur Müritzwasserstraße (Außenbezirk Waren des WSA, Herr Schatzki)
- StAUN Neubrandenburg (Herr Böhme)

Des Weiteren wurde der aktuelle Stand unterirdischer Ver- und Entsorgungsleitungen bei den Stadtwerken Waren recherchiert.

1.5.3 Örtliche Bestandsaufnahmen

Da ein einschlägiges und strukturiertes Monitoring für das Hafengebiet nicht verfügbar ist, waren generell die standörtlichen Situationen im täglichen Betriebsablauf des Hafengebietes zu beobachten und funktionell zu analysieren. Dies musste bzw. muss noch im weiteren auch bei unterschiedlichen äußeren Anforderungsbedingungen erfolgen. Es sollte bzw. muss für extreme jahreszeitliche Witterungsbedingungen sowie bei besonderen Events eine differenzierte Beobachtung aufgenommen werden, um generelle und Einzelfall bezogene Planungsansätze für den vertiefenden Planungsprozess ableiten und untersetzen zu können.

Fazit zu 1)

Die Veranlassung zur Erarbeitung der Hafenkonzeption steht aufgrund der nachhaltig gegebenen Tourismuspoteziale der Region, mit ihrem konkurrenzlosen Zentrum Stadt Waren (Müritz), prioritär im Zusammenhang mit den beschlossenen Entwicklungszielen der Stadt. Dementsprechend ist die Aufgabenstellung tiefgründig zu bearbeiten und in ihrer Strukturierung komplex zu erfassen. Dem wiederum hat die Vorgehensweise bei der Bearbeitung, bei der Schaffung der Arbeitsgrundlagen und bei der Informationsrecherche zu entsprechen.

2 BESTANDSAUFNAHME - SUBSTANZ UND PLANUNGEN; ABBILDUNG DER REALNUTZUNG

Unter Zugrundelegung der verfügbaren Plan- und Bestandsunterlagen, der eingeholten Informationen und örtlichen Bestandsaufnahmen wurde die reale und für künftig festgesetzte Nutzung entsprechend dem Kontext der Aufgabenstellung analysiert, systematisiert und im Realnutzungsplan soweit dokumentiert. Im Einzelnen wurden hierzu folgende Bestandsinformationen erhoben:

2.1 Historie zur städtebaulichen Entwicklung des Hafengebietes

Altstadt und Alter Hafen

Der auf einem Hügel gelegene Altstadtkern Warens wird inselartig vom Herrensee, dem Tiefwarensee und der Müritz eingefasst. Diese sowohl sichere als auch verkehrsgünstige Lage erwies sich zu Zeiten der Stadtgründung im 13. Jahrhundert vorteilhaft. Bis zum Ende des 17. Jahrhunderts blieb der mehrmals durch Brände zerstörte Ort eine Handwerker- und Ackerbürgerstadt.

Die direkte Beziehung der Altstadt zur Binnenmüritz im Süden wurde seit Mitte des 19. Jahrhunderts zum Ausbau eines Gewerbehafens mit imposanten Speichergebäuden genutzt. Voraussetzung dafür war die 1798 durchgeführte (1830 verbesserte) Elde-Kanalisation und der Bau des Bolter Kanals, welche eine Absenkung des Wasserspiegels und damit Freilegung der Hafenflächen bewirkten. Ab 1850 erfolgte hier vorwiegend der Umschlag land- und forstwirtschaftlicher Produkte. Durch Ansiedlung weiterer Betriebe (Sägewerk, Molkerei, Brauerei, Zuckerfabrik, Eisenwerk) und den Bahnanschluss entlang der Strandstraße (seit 1880) entwickelte sich Waren im 19. Jahrhundert zu einem Zentrum des Holz- und Getreidehandels (Quelle: Flächennutzungsplan 2006).



Alter Hafen um 1900
(Quelle: www.waren-an-der-mueritz.de)



Sanierte Speichergebäude mit Gastronomienutzung am heutigen Stadthafen (Foto: plan4)

Nach dem Verlegen der Bahntrasse an die nördliche Altstadtseite in den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts verlor der Alte Hafen endgültig seine Bedeutung als Wirtschaftshafen. Mit der politischen und wirtschaftlichen Wende in der ehemaligen DDR wurde die kulturhistorische

Bedeutung der Altstadt nun auch offiziell erkannt und die komplexe Sanierung dieses Stadtgebietes in die Wege geleitet. Gemäß der städtebaulichen Rahmenplanung sollte die historische Stadtstruktur der Altstadt erhalten und das städtebauliche Ensemble des Alten Hafens für die touristisch-maritime Nutzung (Sportboot- und Fahrgastschiffahrt, Beherbergungs-, Gastronomie-, Freizeit- und Fremdenverkehrsgewerbe) umgestaltet werden.

Durch diese seit 1991 erfolgende Umstrukturierung wandelte sich der Nutzungscharakter von einer landwirtschaftlich und gewerblich orientierten zu einer touristischen und wohnwirtschaftlichen Nutzung. Insbesondere der an den Hafen grenzende Bereich wurde zunehmend Teil des Stadt- und Tourismuszentrums, womit eine Intensivierung der Verkehrsströme und eine Verdichtung der Bebauung einherging. Gastronomische Einrichtungen sowie Beherbergungs- und Dienstleistungsunternehmen siedelten sich rund um das Hafenbecken an (Quelle: Rahmenplan „Südliche Innenstadt“, A & S Fortschreibung 2008).



Abb. 3: Informationstafel zur Hafenentwicklung am Stadthafen (Ausschnitt, Foto: plan4)

Gebiete Kietzbrücke und Steinmole¹

Die gute verkehrliche Anbindung nach Berlin und Hamburg begünstigte Mitte des 19. Jahrhunderts neben der wirtschaftlichen Entwicklung Warens auch die des Bade- und Kurbetriebs. An der Müritz (Bereich Seeufer bis Kietz) wurden Badehäuser aufgestellt und ca. 1845 eine Badeanstalt (heutiges Volksbad) errichtet.

Die durch Absenkung des Wasserspiegels im Zuge der Eldekanalisierung (1830) uferseitig neu entstandenen Freiflächen südlich und westlich der Altstadt wurden ca. 1850 aufgefüllt und aufgrund der ungünstigen Baugrundverhältnisse als Parkanlagen gestaltet. Die Parkanlage an der Kietzbrücke entstand ca. um 1880. Erst in den Vorkriegsjahren (vor 1914) entstanden die Villenbebauung im Westen der Altstadt entlang der Gerhard-Hauptmann-Allee und das Villen-

¹ Telefonische Angaben von Herrn Knief, Leiter des Stadtmuseums Waren

viertel im Süden entlang der Fontanestraße und Specker Straße (Bereich Feißneck / Nesselberg), in denen hauptsächlich das Hamburger und Berliner Bürgertum residierte.

Um 1830 wurde der Kietzspeicher als Kornspeicher errichtet, der noch bis zur politischen Wende als Getreidelager und Saatguthandelsbetrieb genutzt wurde. Der in diesem Zuge errichtete Steinhafen sollte ursprünglich als Zufahrt zum Herrensee fungieren, dessen Ausbau zum Umschlaghafen vorgesehen war. Aufgrund der räumlichen Enge wurde dann aber um 1850 dem Standort Alter Hafen (Stadthafen) als Wirtschaftshafen der Vorzug gegeben. Die Steinmole wurde fortan als erste befestigte Dampferanlegestelle an der Müritz genutzt. 1848 legte das erste Dampfschiff, der „Alban-Dampfer“, an der Steinmole ab. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde, bedingt durch den zunehmenden Dampfschiffbetrieb auf der Müritz (3 bis 4 Dampfer) die Kietzbrücke als zusätzliche Anlegestelle errichtet, mit direkter Verbindung nach Waren / Ecktannen. Die ursprüngliche Holzkonstruktion wurde nach 1975 komplett als Betonsteg mit Plattform erneuert.



Kietzbrücke um 1975, damals noch als Holzkonstruktion (Quelle: www.waren-an-der-mueritz.de)



Steinmole um 1955 bei Sturm
(Quelle: www.waren-an-der-mueritz.de)



Einkaufspassage „Kietzspeicher“ an der Steinmole
mit Sitz der Weissen Flotte Müritz GmbH

Nach der politischen Wende intensivierte sich auch an der Steinmole die wassertouristische Nutzung. Die Anlegestellen für die Fahrgastschifffahrt wurden Ende der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts neu befestigt und gestaltet. Damit einhergehend wurde der Speicher - unter Berücksichtigung der Denkmalschutzaufgaben - als Einrichtung für Gastronomie, Dienstleistungen und Fremdenbeherbergung umgestaltet („Kietzpassage“).

Denkmalpflegerische Aspekte

Neben zahlreichen historischen Gebäuden in der Altstadt ist der folgende denkmalgeschützte Baubestand innerhalb des Betrachtungsraumes für das Hafengebiet planungsrelevant:

Lfd. Nr.	Nr.	Objekt	Art	Sanierungszustand		
				nicht	teil	voll
100	1055	Müritzstraße 11	ehem. Ewaldsche Bierbrauerei	x		
101	1056	Müritzstraße 18	Wohnhaus mit Hofbebauung		x	
117	1077	Rosenthalstraße 25a	Eiskeller 3 Gewölbe	x		
?	?	Am Seeufer 75	Wohnhaus mit Hofbebauung (Haus Kim)			x
123	1085	Strandstraße 1	backsteinsichtiges Speichergebäude (03			x
124	1085	Strandstraße 2	putzsichtiges Speichergebäude (03			x
?	?	Kietzstraße 17	backsteinsichtiges Speichergebäude			x

Auszug aus der Denkmalliste der Stadt Waren (Gebäude)

Der Erhalt und die Pflege der historischen Bausubstanz ist in der Sanierungssatzung bzw. Baugestaltungssatzung (2001) der Stadt Waren geregelt. Die Schutzobjekte werden durch das Hafenkonzzept nicht berührt.

Die baulichen Anlagen des Stadthafens, der Steinmole und der Kietzbrücke stehen nicht unter Denkmalschutz, so dass eine Umgestaltung deren technischer Bausubstanz denkbar ist, sofern sie den Erhalt des historischen Stadtbildes berücksichtigt.

Fazit zu 2.1)

Das Bestehen des Warener Hafens resultiert aus einer ca. 200-jährigen Entwicklungsgeschichte eines Wirtschaftshafens. Er ist Zeugnis eines Umschlagplatzes der in Waren verknüpften drei Verkehrsträger - Straße, Bahn, Wasser. Die Anlegestellen Steinmole und Kietzbrücke haben eine traditionelle Bedeutung für die Dampfschifffahrt. Die baulichen Anlagen der drei innerstädtischen Häfen sind nicht denkmalgeschützt. Es sollte bei der Hafenkonzeption dennoch weiter versucht werden, historische Beziehungspunkte funktionell und gestalterisch erlebbar zu machen.

2.2 Wasser- und schifffahrtsseitige Infrastruktur

Die Müritzwässer sind Bundeswasserstraße und unterliegen somit den einschlägigen Verkehrs- und schifffahrtsrechtlichen Gesetzen und Verordnungen. Somit sind für alle Maßnahmen, die mit der Nutzung und Veränderung der Bundeswasserstraße im Zusammenhang stehen, von Bundesamts wegen entsprechende Strom- und Schifffahrtspolizeiliche Genehmigungen gewährt zu bekommen. Die Stadt Waren hat auf der Grundlage einer Überlassungsvereinbarung mit der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), die Nutzung der Gewässer- und Uferflächen gegen ein Entgelt vereinbart. Damit verfügt die Stadt Waren über die Nutzungsrechte des wasserseitigen Flächenareals des Stadthafens.

Auf der Grundlage dieser Vereinbarung übernimmt die Stadt die Verkehrssicherungspflicht und hat für einen ordnungsgemäßen Betrieb bei der Bewirtschaftung des Gewässers Sorge zu tragen. Die Stadt stellt ihrerseits aus dem ihr obliegendem Flächenareal im Rahmen von Miet- und Konzessionsverträgen Flächen an geeignete maritime Gewerbeunternehmen gegen Entgelt zur Verfügung.

Der wasserseitige Bestand an schifffahrtstechnischer Infrastruktur ist im wesentlichen in der Karte 1 „Realnutzung und Funktionsbereiche“ sowie im Plan zur Ist-Belegung der vorhandenen Liegeplätze dargestellt. Aus Richtung Westen gesehen sind dies folgende Bereiche:

- Kietzbrücke mit 2 Anlegeplätzen für die Fahrgastschifffahrt
- Steinmole mit zwei sich gegenüber liegenden Kaimauern mit 2 bzw. 4 Anlegeplätzen für Fahrgastschiffe
- Nördliche Wellenbrecheranlage am Stadthafen
- Westliche Kaianlage mit einem zugelassenen Schiffsanlegeplatz für Kreuzfahrtschiffe
- Nordwestliche Kaianlage (östlich „Pier 13“) mit 1 Anlegeplatz für Fahrgastschiffe
- Nördliche Kaianlage mit 3 Anlegeplätzen für Fahrgastschiffe sowie 2 Schwimmsteganlagen für Sportboote
- Östliche Kaianlage zum Anlegen von Sportbooten; teils Längsanleger, teils Heckanleger
- Südliche Kaianlage mit 1 Anlegesteg für Sportboote und stationärem Turmdrehkran (6,4 t)
- Südlicher Uferbereich mit 2 Schwimmsteganlagen für Sportboote
- Südliche Wellenbrecheranlage
- Teils verfallene alte nicht nutzungsfähige süd-westliche Kaianlage
- Kaianlage und kanalisierte Zufahrt zur Müritz-Marina und zum Fischerhafen
- Slipanlage der Müritz-Marina und Hafenbecken für Fischerei und Müritz-Marina.

2.2.1 Fahrgastschifffahrt

2.2.1.1 Unternehmensstruktur, Kapazität und Angebot

Die Fahrgastschifffahrt auf den Mecklenburger Oberseen wird laut aktueller Erhebung der LEADER-Studie „Handlungskonzept - Vernetzung der Fahrgastschifffahrt auf den Mecklenburger Oberseen“ (LK Müritz, Feb. 2008) von insgesamt derzeit

- 11 Schifffahrtsunternehmen,
- die an 6 Standorten beheimatet sind,
- mit 27 Fahrgastschiffen unterschiedlicher Größen,
- mit einer Gesamtkapazität von etwa 4.200 Plätzen

wahrgenommen.

Die Unternehmen bieten zumeist stundenweise Rund- oder Tagestouren in diversen Routen an. Ein begehrtes Routenziel sind die Anlegestellen in Waren. Eine ausgeprägte ständige verlässliche Linienbefahrung nach stringentem Fahrplan, ggf. auch im kooperativen Verbund mehrerer Schifffahrtsunternehmen, wird derzeit noch oft durch operative Abänderungen beeinflusst.

Des weiteren werden die Mecklenburger Oberseen zunehmend von anderweitigen (auch internationalen) Gesellschaften, welche Flusskreuzfahrten betreiben, frequentiert. Diese fahren sowohl über die Obere Havel-Wasserstraße als auch über die Müritz-Elde-Wasserstraße ein.

Der Fahrgastschifffahrtsbetrieb am Standort Waren (Müritz) selbst wird maßgeblich durch folgende Schifffahrtsgesellschaften unterhalten:

Schifffahrtsunternehmen	Fahrgastschiffe	Kapazität/ Plätze	Schiffsgröße
Müritzwind Personenschifffahrt GmbH Frau Leuthäuser / Herr Kreie Strandstraße / Steinmole 0 17192 Waren (Müritz) (2 Liegeplätze an der Steinmole)	MS „FONTANE“ MS „RICHARD WOSSIDLO“	288 (ges.) 150 (ges.)	39,44 m x 4,90 m 39,57 m x 5,08 m
Warener Schifffahrtsgesellschaft mbH Blau-Weiße Flotte Müritz & Seen Herr Schott Strandstraße 3, 17192 Waren (Müritz) (3 Liegeplätze im Stadthafen, (Konzessionsvertrag bis 2010))	„ESPERANZA“ „STADT WAREN“ „UNKEL BRÄSIG“ Barkasse „FORELLE“ (3 weitere Fahrgastschiffe in Mirow und 2 in Malchow)	150 (ges.) 145 (ges.) 99 (ges.) 35 (ges.)	25,10 m x 5,10 m 22,40 m x 5,10 m 19,10 m x 4,90 m 17,60 m x 4,90 m
Weisse Flotte - Müritz GmbH Herr Eschler / Herr Klatt Kietzstraße 17, 17192 Waren (Müritz) Am Hafen 17207 Röbel (Müritz) 1 Liegeplatz im Stadthafen, Konzessionsvertrag bis 2015)	Dampfschiff „EUROPA“ (6 weitere Fahrgastschiffe in Röbel und Malchow, weitere 3 Schiffe geplant)	97 (innen) 120 (außen) 217 (ges.)	36,60 m x 5,10 m

Abb. 4: Übersicht Fahrgastschifffahrtsunternehmen in Waren (Müritz)

Die Unternehmen verfügen auf Basis von Konzessionsvereinbarungen über insgesamt ca. 230 lfd. m Kaianlage für Dauerliegeplätze, die ihnen auch zugleich als Winterliegeplätze zur Verfügung stehen. Damit haben die ansässigen Gesellschaften von ihrem Flottenbestand am Standort Waren insgesamt

- 6 (7) Stück Fahrgastschiffe,
 - mit einer Kapazität von ca. 1.080 Plätzen
- anliegen.

Dies entspricht etwa 25 % der Gesamtkapazität der regional auf den Oberseen stationierten Schiffskapazität.

Die Anlegeplätze der ansässigen Gesellschaften befinden sich

- 2 Stück am westlichen Kai der Steinmole,
- 3 Stück am Nordkai im Stadthafen und
- 1 Stück am Nordwestkai im Stadthafen.

Anlegeplätze für Kreuzfahrtschiffe sind vorhanden

- 1 Stück am östlichen Kai der Steinmole und
- 1 Stück am Westkai im Stadthafen.

Weitere Anlegestellen werden von den v. g. regionalen Fahrgastschiffahrtsunternehmen, die an den Mecklenburger Oberseen beheimatet sind, angesteuert. Insgesamt wurden im Rahmen der v. g. LEADER-Studie im Bereich der Mecklenburger Oberseen 36 Anlegestellen ermittelt und analysiert, von denen 5 noch in Planung und 3 weitere aus funktionstechnischen Gründen nicht nutzbar sind. Die hinsichtlich des Routenverlaufes der einzelnen Fahrgastschiffahrtsunternehmen am häufigsten frequentierten Anlegestellen, welche in direktem Zusammenhang mit den Warener Hafenanlagen stehen, sind:

1. Waren Stadthafen - Binnenmüritz
2. Waren, Kietzbrücke - Binnenmüritz
3. Malchow, Drehbrücke - Malchower See
4. Klink, Schloss - Müritz (Westufer)
5. Plau am See, Hafen - Plauer See
6. Malchow, Lenz - Plauer See
7. Waren, Steinmole - Binnenmüritz
8. Röbel, Hotel Seelust - Müritz (Westufer)
9. Röbel, Stadthafen - Müritz (Westufer) und
10. Klink, Müritzhotel - Müritz (Westufer)

Insgesamt laufen derzeit nach aktuell recherchiertem Leistungsangebot laut LEADER-Studie 7 ortsfremde Fahrgastschiffe zumindest einmal wöchentlich Waren an (3 aus Plau, 2 aus Malchow, je 1 aus Röbel u. Mirow), welche bisher ausschließlich die Kietzbrücke als Anlegestelle nutzen.

Ein regelmäßiger, verlässlicher Linienbetrieb auf der Müritz, der unabhängig von der Auslastung der Schiffe angeboten wird, wird bisher lediglich auf der Linie Waren, Klink, Röbel, Rechlin durch die Weisse Flotte - Müritz GmbH abgedeckt. Die Linie Malchow-Waren wird in der Hauptsaison 2 mal täglich durch die Reederei Pickran GmbH aus Malchow bedient. Die übrigen Fahrgastschiffe sind überwiegend für Bedarfs- und Sonderfahrten im Einsatz und fahren entsprechend der Nachfrage an unterschiedlichen Tagen zu unterschiedlichen Zeiten die Liegeplätze an.

Die Auslastung der Platzkapazitäten kann nur verbal eingeschätzt werden, da keine Zahlenangaben recherchiert werden konnten. Auch die LEADER-Studie weist auf die derzeit mangelhafte Quantifizierbarkeit des Nachfragevolumens in diesem Marktsegment hin. Konkrete Aussagen ließen sich nur über einzelne, unternehmensbezogene Daten (z. B. Jahresumsatz verkaufter Tickets) treffen, die aber ebenfalls nicht zur Verfügung standen.

In jedem Falle ist festzustellen, dass die Auslastung sehr stark Saison- und zudem Schönwetter abhängig ist, womit letztlich das strategische Marketing und die Produktentwicklung der Schifffahrtsunternehmen generell herausgefordert sind. Absolute Auslastungsspitzen, die bereits zu erheblichen verkehrlichen Belastungen in den Vorflächen der Anlegestellen führen, ergeben sich im Zusammenhang mit Stadtfesten u. ä. und an sommerlichen Schönwettertagen.

Die überwiegende Klientel der Fahrgastschifffahrt wird durch die höhere Altersstufe bestimmt, nach wiederholten Aussagen weit über die Hälfte durch Senioren, welche zumeist über eine geringe Mobilität verfügen. Genauere einschlägige Aussagen konnten nicht recherchiert werden.

Fazit zu 2.2.1.1)

Auf den Mecklenburger Oberseen ist ein erheblicher Bestand an Fahrgastschiffskapazität und Fahrgastplätzen stationiert. Die Auslastung ist stark Saison bezogen. Das Leistungsangebot beinhaltet zumeist Rundfahrten und Tagestouren womit ein ständiges An- und Ablegen der Fahrgastschiffe einhergeht. Die Stadt Waren mit ihrem Hafen ist ein begehrteter Anlaufpunkt, was zu einer hohen Auslastungsquote der verfügbaren Anlegestellen führt. Die Liegeplätze im Stadthafen sind allerdings nur den ortsansässigen Unternehmen vorbehalten. Fremdschiffe nutzen die Kietzbrücke als Anlegestelle.

Mangels verfügbarer Daten kann nicht dargestellt werden, welche Nachfrage zum Anlegen in Waren tatsächlich und im Einzelnen besteht. Nach verbaler Einschätzung kann lediglich mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass im Falle einer höheren Zahl an Anlegestellen für die Fahrgastschifffahrt in der Saison, diese dann auch ständig frequentiert sein würden.

Die Kapazitätsentwicklung der in Waren beheimateten Schifffahrtsunternehmen sowie die Kapazität der Anlegestellen ist im Zusammenhang der generellen Szenarien zur Nachfrageentwicklung zu beurteilen (vgl. Kapitel 3).

2.2.1.2 Anlegestellen für die Fahrgastschifffahrt

Die drei im Stadtgebiet von Waren (Müritz) verfügbaren Anlegestellen für die Fahrgastschifffahrt wurden im Rahmen der LEADER-Studie (LK Müritz, Feb. 2008) als stark frequentierte Anlegestellen mit Erweiterungsbedarf sowohl im Rahmen der Bedarfsschifffahrt als auch der Linienschifffahrt herausgestellt (s. Kapitel 2.4 der Studie).

Im Folgenden werden die drei Anlegestellen dargestellt.

2.2.1.2.1 Kietzbrücke

Die Kietzbrücke dient der Fahrgastschifffahrt als Anlegebrücke mit 2 Schiffsanlegeplätzen. Sie steht hauptsächlich den Linienschiffen bzw. Tagessonderfahrten, deren Gesellschaften in Waren keine Dauerliegeplätze zur Verfügung haben, für das Ab- und Zusteigen der Passagiere als reiner Haltepunkt zur Verfügung. Die Ausdehnung der Anlegeseite der Brücke beläuft sich auf eine Länge von ca. 26 m. Durch die jeweils beidseitig über die Brücke hinausgehenden 2 Stück Dalben (insgesamt 10 Dalben in einer Linie vor der Brücke) können zwei Schiffe gleichzeitig anlegen. Über jeweils eine Stegpassage können die Fahrgäste ab- und zusteigen.

Durch die offene Lage ist das An- und Ablegemanöver bei zumeist auflandigem Wind aus Süd-West durch starken Wellengang und Winddruck beeinflusst. Auch beim Anlegen ist das Schiff durch den Wellengang stark belastet. Als Dauerliegeplatz, vor allem als Winterliegeplatz, ist die Kietzbrücke nicht geeignet.



Anlegestelle für die Fahrgastschifffahrt an der Kietzbrücke (Foto: plan4)

Der bauliche Zustand der Kietzbrücke ist in ihrem äußeren Erscheinungsbild funktionell und schlicht gehalten. Der Gehbelag aus Betonplatten wirkt eher unschön. Die Sicherheitsbelange werden durch eine ausreichende Geländeranordnung, Abkettungen sowie einer Beleuchtung soweit gewährleistet. Der zurückversetzte umlaufende Abstand der Geländer von der äußeren Brückenkante, womit eine Stegfunktion ermöglicht werden könnte, kann diesen Zweck jedoch nicht erfüllen, da ein seitliches Anlegen von Sportbooten an den Brückenstein schon aufgrund der geringen Wassertiefe, aber auch mangels weiterer funktioneller Ausstattungen nicht möglich ist (fehlende Dalben, Poller und Infrastruktur für Liegeplatz).

Der Tragfähigkeitszustand der Brücke entspricht den Nutzungsanforderungen. Entsprechend der Prüfungsanordnung (DIN 1076) wurde das Bauwerk turnusmäßig überprüft und im letzten Prüfbericht 2007 E vom 7.04.2008 mit der Zustandsnote 2,2 bewertet.



Blick auf die Altstadt (Foto: plan4)



Historische Parkanlage mit Ehrenmal (Foto: plan4)

Durch die eingebundene Lage in den parkähnlichen Grüngürtel zwischen Kietzstraße und Uferkante stellt die Kietzbrücke neben ihrer Funktion als Anlegestelle einen wichtigen naturnahen Erlebnis- und Erholungsbereich dar. Dieser Wert wird vor allem auch im Zusammenhang mit dem längs geführten Uferweg wahrgenommen. Von der Brücke aus ergibt sich ein imposanter Blick über die Binnenmüritz und auf die Stadtsilhouette. Diese Funktion wird sich durch die Realisierung der etwa 200 m weiter westlich geplanten Hotelanlage noch erheblich steigern.

Fazit zu 2.2.1.2.1)

Die Kietzbrücke stellt die derzeit alleinige Anlegestelle für die nicht in Waren beheimateten Fahrgastschiffahrtsunternehmen dar und ist somit die wichtigste Anlegestelle für Fremdanleger, die ihren Ausgangspunkt außerhalb Warens haben. Die Erfüllung der Anlegefunktion ist in der weiteren Analyse kritisch zu werten.

Außerdem hat das Umfeld der Brücke Bedeutung als Erlebnis- und Erholungsbereich. Entsprechend sollte die Kietzbrücke in der Verbesserung ihrer baulichen Erscheinung auf gar keinen Fall vernachlässigt werden. In der Konfliktanalyse ist hierzu eine Wertung vorzunehmen.

2.2.1.2.2 Steinmole

Die Steinmole steht als Anlegebereich für zwei Fahrgastschiffe an der westlichen Kaimauer und für zwei weitere Fahrgastschiffe an der östlichen Kaimauer zur Verfügung, insgesamt mit 4 Anlegestellen für Fahrgastschiffe. Die Errichtung der Kaianlagen erfolgte in den 70iger Jahren des vorigen Jahrhunderts; Die westliche Kaimauer als Stahlspundwand mit Stahlprofilabdeckung, die östliche einschließlich südlicher Molenkopf bzw. Stirnwand als Betonbohlenwand mit Stahlbetonholm. Die Höhen der beiden Kais liegen nicht auf gleichem Niveau; die westliche Kaikante liegt etwa 1,00 m über MW, die östliche etwa 1,50 m.

Die verfügbare Kailänge beträgt 2 x ca. 90 m, etwa 180 m gesamt. Damit kann der Platzbedarf an jedem Kai für die längsten zulassungsfähigen Schiffkörper (lt. BinSchStrO für die Müritz-Wasserstraßen bis 41,60 m) auch für zwei hintereinanderliegende Schiffe gesichert werden. Des weiteren bietet die um ca. 60° abgewinkelte Stirnwand zum östlichen Kai einen Anlegeplatz für Kurzzeitanleger, für Schiffe bis ca. 20 m Länge. Der weitere abgewinkelte Verlauf der östlichen Kaimauer bildet mit der anschließenden Uferwand eine spitzwinklige Bucht (sogenannte Dampferkuhle), die entsprechend einem Konzessionsvertrag durch ein Räucherschiff bisher dauerhaft belegt ist. Im verbleibenden Winkel dieser Bucht kann als Kurzzeitanleger (ist aber nicht mit Vereinbarungen belegt) ein Schiff bis etwa 15 m anlegen, wenn es über die entsprechende Gangway zum Überlegen auf die Uferwand verfügt.



Steinmole mit Pavillon der Müritz-Wind GmbH



Anlegestellen am Westkai (Fotos: plan4)

Alle Kaimauern sind mit Dalben und Pollern ausgestattet. Dem östlichen Kai wurde eine relativ dicht stehende Dalbenreihe (Abstände zwischen 4 m bis 9 m) unmittelbar vor der Spundwand vorgelegt, damit ein durchgehend geführtes Einfahren und Anlegen des Schiffes ermöglicht wird. Dies besonders deshalb, weil bei auflandigem, breitseits auftreffendem Wind der Seitendrift beim Längseinfahren nicht entgegen manövriert werden kann.

Das Becken zwischen westlichem und östlichem Kai ist etwa 16 m breit, so dass beim Einfahrmanöver mit geringer Geschwindigkeit dem Schiffsführer bereits viel Geschick und Erfahrung abverlangt wird. Die Situation verschärft sich noch erheblich, wenn bereits ein Kai, insbesondere der östliche Kai, mit zwei Schiffen belegt ist, so dass nur noch ein schmaler Kanal von etwa 10 m zur Verfügung steht. Wenn in diesem Fall auflandiger Wind vorherrscht, kann ein sicheres

Einfahren kaum garantiert werden, so dass oftmals Kollisionsgefahren aufgetreten sind. Zur Kollision selbst ist es jedoch offensichtlich noch nicht gekommen, da diesbezüglich keine polizeiliche Registrierung vorliegt („Beinaheunfälle“ werden nicht erfasst).

Wenn das Fahrgastschiff angelegt hat, liegt es sehr ruhig, da eine Wellenbeeinflussung entsprechend der Hauptwindrichtung nicht stattfinden kann. Auch im Bereich der Molenöffnung tritt aufgrund des sehr schmalen Beckens kaum Wellenbeugung auf. Beim Ausfahren hingegen tritt bei auflandigem Wind, genau wie beim Einfahren, durch den breitseitigen Angriff sofort starke Abdrift ein, zumal das Auffahren rückwärts mit geringer Geschwindigkeit erfolgen muss. Erst bei ca. 1 ½-facher Schiffslänge kann in den Wind gedreht und Stabilität gewonnen werden.

Auch treten bei Belegung der Steinmole mit bereits 3 Schiffen beim Ein- und Ausfahren der hintereinanderliegenden Fahrgastschiffe wegen des schmalen Beckens Abhängigkeiten auf, weil das Passieren von 3 Schiffen nebeneinander nicht möglich ist. Die geordnete Positionierung der Schiffe an jeweils ihren Anlegeplatz kann nur immer unter gegenseitigen Rücksichtnahme und entsprechender Koordinierung erfolgen.

Die vorgeschriebene, aber in den Karten der Bundeswasserstraße nicht eingetragene Schifffahrtslinie, erstreckt sich von der Steinmole in Richtung Westen, wo längs des sogenannten Warener Berges die Austonnung (rote Tonne) erfolgt ist. Die Nutzung einer Schifffahrtslinie ab der Steinmole in Richtung Süd-Ost, in Richtung Stadthafen, würde wegen des Flachwasserbereiches außerhalb der geregelten Bundeswasserstraße und somit auf eigene Gefahr des Schiffsführers erfolgen.

Die westliche Kaimauer dient als Dauerliegeplatz und als Winterliegeplatz. Diese werden entsprechend der Konzessionsverträge durch das Schifffahrtsunternehmen Müritz-Wind GmbH in Anspruch genommen, die über zwei Schiffe mit einer Länge von 39,57 m (Wossidlo) und 39,44 m (Fontane) verfügen. Diese Konzession begründet sich unter anderem auch damit, dass sich das Betriebsgebäude bzw. der Geschäftssitz der Gesellschaft unmittelbar am nördlichen Ende des Molenbeckens auf privatem Grund befindet. Somit wäre es naheliegender, der Schifffahrtsgesellschaft für ihre Fahrgastschiffe den östlichen Kai zur Verfügung zu stellen. Dies kann jedoch wegen des relativen Höhenunterschiedes von Kaimauer und Aufstiegsebene (etwa 60 cm unter Kaimauer) auf den beiden Schiffen nicht ermöglicht werden. Würde man den Höhenunterschied mittels Gangway überwinden wollen, wäre ein Abrücken des Schiffes von mindestens 2 m erforderlich, was wiederum zur weiteren Einengung des verbleibenden Beckens führen würde und nicht zugelassen werden kann.

Die östliche Kaimauer wird derzeit in der Hauptsache als kurzzeitiger Liegeplatz, ggf. über einige Tage, für das Anlegen von Flusskreuzfahrtschiffen disponiert. Die z. Z. bereits regelmäßig von Mai bis Oktober verkehrenden Kreuzfahrtschiffe sind die MS „Mecklenburg“ (mindestens 2 x im Monat) und die MS „Gretha van Holland“ (mehrmals wöchentlich). Beide sind Kabinenschiffe der KVS tours GmbH, Oldenburg, die aus dem Raum Hamburg über den Müritz-Elde-Kanal bzw. von Berlin nach Schwerin über die Obere Havel-Wasserstraße einfahren und jeweils etwa 23 Gäste an Land bringen.

Darüber hinaus wird der Ostkai bei Bedarf als Winterliegeplatz für Fremdschiffe genutzt.

Die Ver- und Entsorgung der anliegenden Fahrgastschiffe der Müritz-Wind GmbH erfolgt über mobile Lieferanten per LKW. Dies betrifft insbesondere die Kraftstoffversorgung (normales Tankfahrzeug, alle 3 bis 4 Wochen in der Saison), die Fäkalienabsaugung (Fahrzeug der Stadtwerke, alle 2 bis 3 Wochen in der Saison) sowie alle anderen größere Posten umfassende Lieferungen. Die Zuwegung zur westlichen Mole erfolgt von der Kietzstraße aus über einen öffentlichen Weg längs zwischen Speicher und Sportboothafen des Vereins der „Wassersportler & Sportfischer Waren e. V.“. Aufgrund der Enge können Tank- und Fäkalienfahrzeuge nicht wenden; das Einfahren erfolgt vorwärts bis zum Kai, rückwärts mit Einweisung wieder bis auf die Kietzstraße. Für die Versorgung mit Wasser und Strom stehen im Kaibereich entsprechende Zapfsäulen zur Verfügung.

Die Kreuzfahrtschiffe am östlichen Kai lassen sich am Standort Waren derzeit nicht ver- und entsorgen. Sie nehmen die volle Bebunkerung für eine vollständige Tour in ihren Heimathäfen auf.

Die landseitige Verkehrserschließung bzw. die verkehrliche Erreichbarkeit der Steinmole erfolgt für die Fahrgäste auf der östlichen Seite. Durch die Einrichtung von Haltestellen für Busse und die Tschutschubahn ist eine ideale Schnittstelle zwischen beiden Verkehrssystemen gegeben; ebenso die gegenüber dem Kai unmittelbare Einordnung des Behindertenparkplatzes, womit den betroffenen - meist älteren Personen - der Besuch für eine Schiffstour wesentlich erleichtert wird. Um die Fahrgastschiffe der Müritz-Wind GmbH am Westkai zu erreichen, müssen die Gäste allerdings die kleine Brücke zum Kietzspeicher überqueren.

Fazit zu 2.2.1.2.2)

Die Steinmole ist hinsichtlich ihrer geschützten Lage innerhalb der Kaimauern ein sehr ruhiger und damit idealer Anlegeplatz, vor allem auch als Winterliegeplatz. Außerdem ist durch die landseitige verkehrliche Erschließung, insbesondere mit den Halteplätzen für den öffentlichen Nahverkehr bzw. Reisebusse und die Tschutschubahn eine ideale Schnittstelle zwischen beiden Verkehrssystemen gegeben.

Problematisch sind auf Grund der topographischen Ausrichtung der Steinmole in Nord-Süd-Richtung die breitseitige Angriffskraft des Windes auf die Schiffe, und in Verbindung mit dem schmalen Becken der Steinmole, die komplizierten Ein- und Ausfahrmanöver der ca. 40 m langen Fahrgastschiffe zu sehen.

In der Konfliktanalyse ist dieser durchaus kritische Zustand nochmals unter dem Gesichtspunkt möglicher Linderungen und Alternativen zu beleuchten.

2.2.1.2.3 Stadthafen / Fahrgasthafen

Im Stadthafen befinden sich, wie bereits unter Pkt. 2.2.1.1 in Bezug zu den ansässigen Schifffahrtsgesellschaften aufgeführt,

- 4 Stück Liegeplätze am Nord- und Nord-West-Kai mit einer Kailänge von etwa 90 m + 50 m = 140 m und
- 1 Liegeplatz am Westkai für Flusskreuzfahrtschiffe mit einer freigegebenen Kailänge von 35 m; wobei die Kailänge gesamt etwa 70 m beträgt.

Entsprechend der schifffahrtsrechtlichen Nutzungsvereinbarung zwischen der Stadt und dem Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg (WSA) ist die Flächennutzung des Stadthafens so aufgeteilt, dass die Fahrgastschifffahrt die zugewiesenen Kaianlagen als Anlegestellen und Winterliegeplätze nutzen kann. Dies ist dann wiederum zwischen den ansässigen Schifffahrtsgesellschaften und der Stadt gegen entsprechende Entgeltregelungen vereinbart.

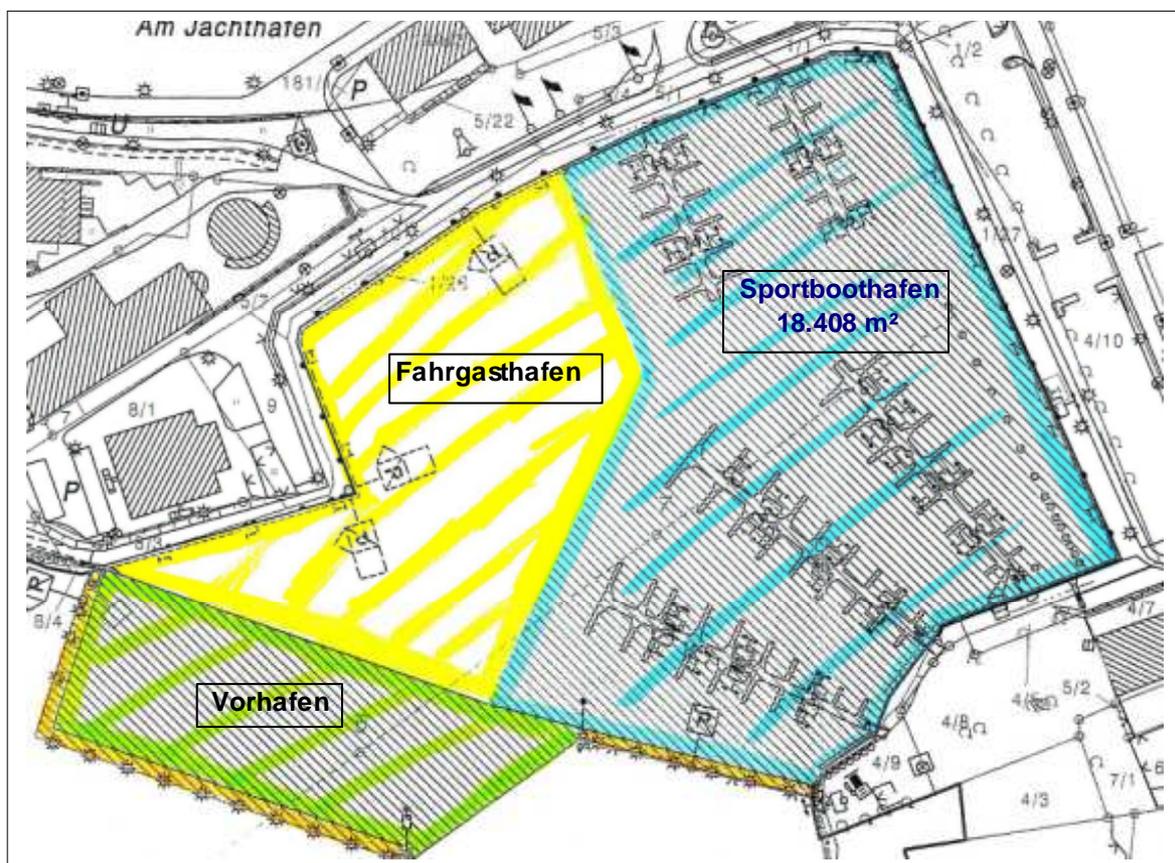


Abb. 5: Flächennutzung des Stadthafens (Nutzungsvereinbarung Stadt - WSA, Auszug)

Der Stadthafen ist aufgrund der Anzahl der anlegenden Fahrgastschiffe und zentralen Lage für Besucher und Fahrgäste ein exklusiver Anlegepunkt. Die Anlegekais sind entsprechend den schifffahrtstechnischen Anforderungen hinreichend mit Pollern und Dalben ausgestattet. Aufgrund individueller Rumpfgestaltung der Europa wurde ein Dalben extra angeordnet, um beim Anlegen von der hohen Bugkante aus eine Vertäuung zu ermöglichen.

Mit weiteren Kaiausstattungen wird den Belangen des Brandschutzes sowie des Unfall- und Rettungsdienstes entsprochen. Dafür wurden entsprechende Brandschutztafeln, Rettungsringe sowie Auf- und Abstiegsleitern vorgesehen.

Die Liegeplätze befinden sich im Windschatten und sind vor Wellenschlag bestens geschützt. Auch Dünung und Beugung tritt infolge des westlich angeordneten Wellenbrechers nicht auf. Dies kann daher auch für den nord-westlich angeordneten, einem Kreuzfahrtschiff zugewiesenen Liegeplatz, gewährleistet werden; obwohl er voll im Wind liegt.



Liegeplatz der Blau-Weißen Flotte am Nordwestkai



Liegeplatz EUROPA am Nordkai (Fotos: plan4)

Die Wellenbrecheranlage besteht aus zwei jeweils ca. 3 m breiten Beton-Schwimmstegen, die unter Wasser mit Betongrundankern verkettet sind. Die Länge des südlichen Steges beträgt 60 m, der nordwestliche Steg verläuft zunächst ca. 40 m nach Südwesten und knickt dann rechtwinklig 100 m in südöstliche Richtung ab. Die ca. 50 m breite Hafeneinfahrt ist mit entsprechenden Schifffahrtszeichen gemäß Binnen-Schifffahrtsstraßenordnung (BinSchStrO) gekennzeichnet. Laut aktuellem Prüfbericht 2008S, bestehen bei den Wellenbrecheranlagen Unzulänglichkeiten in der lagemäßigen Anordnung der Schwergewichtsverankerungen. Somit ist das ursprünglich vorgesehene längsseitige Anlegen von Sportbooten bis 7 t zurzeit nicht zulässig. Zur Stabilitätssicherung ist es in nächster Zeit erforderlich, die Wellenbrecherelemente an neu zu verlegenden Schwergewichtsblöcken in neuer Lage zu verketten.

Die Fahrgastschiffe, ebenso die Sportboote, fahren auf der gleichen Schifffahrtslinie aus Richtung Süd-West, annähernd gleich mit der Hauptwindrichtung, in der Fahrgasse zwischen dem nördlichen und südlichen Wellenbrecher in den Hafen ein (s. Abb. 6). Durch die geometrisch versetzte Anordnung der Wellenbrecher muss in diesem Bereich kurz gegen Nord, dann wieder gegen Süd-Ost gesteuert werden, um genügend Raum zum Eindrehen gegen den Wind, in Richtung West, und damit zum Anlegen zur Verfügung zu haben. Um die Fahrgastschiffe am Nord- bzw. Nordwestkai anzulegen, muss die Fahrgasse im Hafenbecken unter Beachtung des Gegenverkehrs, der aus dem Sportboothafen herausfahrenden Sportboote, gekreuzt werden. Diese Situation führt regelmäßig zu brisanten Begegnungsfällen und wird bei stärkerem Wind infolge oftmals untermotorisierter Sportboote, welche dann kaum mehr manövrierbar sind, noch

Die landseitigen Vorflächen zu den Liegeplätzen der Fahrgastschiffe bieten im Allgemeinen genügend Raum, um Wartenden den nötigen Abstand zum Schiff abzuverlangen und Ankommenden ein ungehindertes Absteigen zu ermöglichen. Die Abtrennung von den übrigen Fußgängerbereichen durch Poller diszipliniert diese Ordnung in hinreichendem Maße. Des Weiteren sind die Vorflächen ausreichend geeignet, um die Ver- und Entsorgung der Fahrgastschiffe mittels mobiler Transporttechnik (Kraftstoff tanken, Fäkalienabsaugung, sonstige mit Lieferwagen angeforderte Versorgungsgüter) abzusichern. Dies geschieht außerhalb der frequentierten Zeiten morgens vor 8.00 Uhr. Nach Auskunft der ansässigen Schifffahrtsunternehmen wird die Ver- und Entsorgung für jedes Schiff direkt vor Ort, d. h. am Liegeplatz selbst vorgenommen (Standort des Fahrzeuges jeweils oberhalb der Pollerreihe auf der Fahrstraße). Die Fäkalienentsorgung erfolgt in der Saison 3 x wöchentlich (Fäkalien-Fahrzeug mit Schlauch, Dauerauftrag mit den Stadtwerken), die Betankung der Schiffe erfolgt über ein normales Tankfahrzeug 1 x in der Woche (Saison).

Nachteilig für den Fahrgastschiffahrtsbetrieb wirkt sich hingegen die Erreichbarkeit der Anlegestellen für ältere und behinderte Bürger bzw. Touristen aus, da keine Haltestelle für Busse und die Tschutschubahn am Stadthafen bzw. in unmittelbarer Nähe der Anlegestellen eingerichtet ist.

Des Weiteren ist die Informationsübersicht und der Auskunfts- und Fahrkartenservice für den weniger „geübten“ Fahrgast schlecht durchschaubar, da eine eindeutige, ernst zu nehmende Beschilderung der Anlegestelle in Bezug auf das Fahrgastschiff fehlt, genauso die Orientierung dafür, woher er diese Informationen erhält. Die relativ weit entfernten „Verkaufsbüros“ der Schifffahrtsgesellschaften stehen nicht wahrnehmbar im Zusammenhang mit den Anlegestellen, wie das z. B. an der Steinmole der Fall ist. Im Fall der Weissen Flotte GmbH löst sich aufgrund des Standortes des Verkaufsbüros im Kietzspeicher dieser Zusammenhang völlig auf. Die am Kai seitlich aufgestellten Anschlag- und Kreidetafeln werden wohl wahrgenommen, aber vermitteln nur unzureichend, was der Fahrgast im Allgemeinen noch wissen möchte, bevor er sich für eine Fahrt entscheidet. Insgesamt sind diesbezüglich mit der LEADER-Studie bereits kritische Analysen betrieben und teils Vorschläge für Veränderungsrichtungen gemacht worden.

Fazit zu 2.2.1.2.3:

Die Anlegestellen für die Fahrgastschiffahrt im Stadthafen sind hinsichtlich ihrer Mittelpunktlage im zentralen innerstädtischen Bereich für Besucher wie für die Schifffahrtsgesellschaften sehr attraktiv. Sie verfügen kaiseitig über ausreichende schiffahrts- und sicherheitstechnische Standards sowie über gute Auf- und Abstiegsverhältnisse für die Fahrgäste. Nachteilig erscheint jedoch die Erreichbarkeit für ältere und behinderte Menschen, da eine Haltestelle für den Bus und die Tschutschubahn fehlt sowie der unübersichtliche Informations- und Fahrgast-service.

Die Einfahr- und Anlegemanöver der Fahrgastschiffe im Hafen überlagern sich auf sehr engem Raum mit der Fahrgasse der Sportboote, was, insbesondere bei windigen Verhältnissen, eine latente Kollisionsgefahr mit sich bringt. Hierzu sind in der Konfliktanalyse entsprechende Schlussfolgerungen zu entwickeln.

2.2.2 Sportboothafen / Marina

2.2.2.1 Unternehmensstruktur und Klientel

Der derzeit einzige frei ansteuerbare und kommerziell betriebene Sportboothafen im Stadtgebiet von Waren (Müritz) befindet sich im Stadthafen. Andere Anlegestellen sind entweder vereinigungsgebunden oder gänzlich privat. Auch die Müritz-Marina, mit Hauptsitz südlich des Stadthafens, hält an diesem Standort keine Liegeplätze vor, nur weiter westlich am Standort Waren-Kamerun; Die Müritz-Marina kann über den kleinen Fischereihafen lediglich zum Zwecke der Reparatur oder des Slippens angesteuert werden. Somit konzentriert sich - in Bezug auf die Altstadt Warens - derzeit der gesamte Marinabetrieb auf das Areal des Stadthafens.

Entsprechend der schiffahrtsrechtlichen Vereinbarung (s. Abbildung unter Pkt. 2.2.1.2.3) steht ein zugewiesenes Areal aus dem Hafenbecken über ca. 18.400 m² für den Sportboothafen zur Verfügung. Dieses Gebiet ist vollständig zur Nutzung an das Marinaunternehmen „im jaich“ von der Stadt verpachtet worden, so dass der gesamte Geschäftsablauf des Marinabetriebes über das Unternehmen „im jaich“ abgewickelt wird. Das Unternehmen betreibt bundesweit insgesamt 9 Hafenanlagen, davon 3 in Mecklenburg-Vorpommern (Marina Lauterbach und Naturhafen Gustow auf Rügen, Stadthafen Waren). Die Marina verfügt über alle erforderlichen Ver- und Entsorgungseinrichtungen (s. Abb. 7).

Marina / Yachthafen	Zertifizierung	Service	Dauerlieger	Gastlieger	Liegeplätze gesamt
Stadthafen Waren Yachthafen „im jaich“ Müritzstraße 14 17192 Waren (Müritz) Tel. 03991 666754	Gelbe Welle MQM * * *	DU, WC, Wäsche, Wasser, Strom, Müll-/Fäkalienentsorgung, Propan-gas, Kiosk / Gastronomie am Hafen, Tanken (Diesel, Super), Kran (7 t), mobil (100 t), Slip (bis 9 m), Bootservice und Winterlager über Müritz-Marina und Charterbetriebe	130	50	180

Abb. 7: Übersicht Marina / Yachthafen „im jaich“ im Stadthafen Waren (Müritz)

Landseitig wurde vom Betreiber ein 2 m breiter Streifen entlang des Nord- und Ostkais gepachtet. Der Südkai sowie die Flächen für den Tank- und Entsorgungsservice am Südostufer wurden privat erworben. Eine Erweiterungsfläche von ca. 3.000 m², die vorwiegend als Pkw-Stellfläche genutzt werden soll, wurde in der Rosenthalstraße erworben.

Das Areal des Sportboothafens verfügt über 180 Liegeplätze, von denen ca. 130 an Dauerlieger vermietet sind und ca. 50 für Gastanleger zur Verfügung stehen (vgl. Bestandsplan/Ist-Belegung). Die Gäste sind vorwiegend Wasserwanderer der Müritz-Region (Motor- und Segelyachten, Sportboote), welche den Stadthafen von Waren im Zuge ein- bis mehrwöchiger Törns aus dem Raum Berlin oder Hamburg anlaufen und durchschnittlich 1 bis 3 Tage verweilen. Als Tagestouristen sind private Bootseigner oder Dauerlieger bzw. Bootsführer von Charterbooten anderer Yachthäfen und Marinas der Müritz-Region (z. B. Seglervereine, Kuhnle-Tours/ Claassee) auszumachen. Diese besuchen den Hafen oft nur für einige Stunden, nutzen die Shopping- und Gastronomieangebote der Innenstadt, um dann abends wieder ihren Heimathafen anzusteuern.

Die Klientel der Dauerlieger im Stadthafen setzt sich zu etwa $\frac{3}{4}$ aus Privatpersonen (Einheimische und Ortsfremde, Bootsgrößen vorrangig < 12 m) und etwa $\frac{1}{4}$ aus Marina-gewerblichen Kleinunternehmen (vorwiegend Charterbetriebe, Bootsgrößen von 6 bis 15 m) zusammen, mit denen Unterpachtverträge abgeschlossen wurden. Folgende Charterunternehmen sind für den Stadthafen von Waren relevant, wobei nur die 3 erstgenannten hier ihre Charterbasis haben:

Charterbetriebe	Service	Anzahl der Boote (L. in m)			Boote gesamt
		6 - 9 m	10 - 12	12 - 15	
Bootscharter Malow Herr Malow Pestalozzistraße 18 17192 Waren (Müritz) Tel. 03991 662394 www.bootscharter-malow.de	Hausboote / Motor- u. Segelyachten, Yollen (6-14 m), Charterbasis Stadthafen und Lenzer Hafen; Bekranung (Felten); Werkstatt, Winterlager Halle, Bootsfahrschule	10	2	7	19
AME Müritz Charter GmbH & Co. Herr Felten Müritzstraße 14 17192 Waren (Müritz) Tel. 03991 666564 www.ame-charter.de	Hausboote / Motoryachten (8-14 m), Charterbasis im Stadthafen; Bekranung (7 t) oder mobil (100 t); Werkstatt, Winterlager Halle 35 Pl.	1	4	-	5
Charterpoint Müritz Frau Engel Fliederweg 1 / Große Gasse 17192 Waren (Müritz) Tel. 03991 165559 www.charterpoint-mueritz.de	Hausboote / Motoryachten (8-14 m), Charterbasis im Stadthafen; Bekranung (7 t) über Felten und in Eldenburg (gr. Boote), Ferienwohnung	3	5	8	16
Müritz Marina Herr Nierste Am Seeufer 73 Tel. 03991 666513 www.mueritzbootswelt.de	Segelyollen, Motorboote (nur Tagesvermietung); Werft, Bootsservice, Winterlager (frei), Liegeplätze in Waren/ Kamerun (Vermietung)	10	-	-	10
Sun-Sailing Müritz Thomas Philipp Schulstr. 7 / Hafen am Schloss 17192 Klink Tel. 03991 122991 www.m-vp.de	Segelyachten (5 - 8 m), Skippertraining, Charterbasis Hafen Schloss Klink (dort 12 Liegeplätze)	20	-	-	20
Kuhnle Tours GmbH Marina Müritz (Claassee) Boeker Str. 1 17248 Rechlin Tel. 039823 26666 www.kuhnle-torus.de	Größter Hausboot-Charterer; Charterbasis und Werft: Marina Müritz (Claassee); weitere Stützpunkte: Erlebnissteg Seenplatte, City-Marina Stralsund, Schwerin, Zeuthen, Niderviller				130
Yachtcharter Schulz Marina Eldenburg An der Reeck 1a 17192 Waren Müritz Tel. 03991 121415 www.bootsurlaub.de	MQM-zertifiziert (erstmalig an Charterer vergeben); Charterbasis in Eldenburg, Liegeplätze bei Malchow Boot, Malchin, nicht Waren	11	17	16	44

Abb. 8: Übersicht maßgeblicher Chartergesellschaften der Müritz-Region (eigene Recherchen)

2.2.2.2 Anlegestellen für Sportboote



Belegungsplan der Marina „im jaich“ im Büro des Hafenmeisters (Foto: plan4)

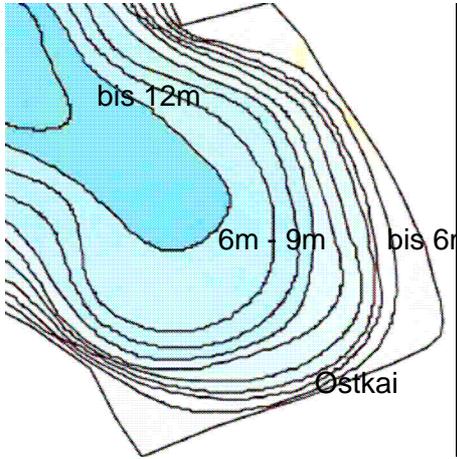
Steganlagen

Der Sportboothafen verfügt über etwa 220 m quasi neu errichtete Kaianlage (70 m Nordkai, 150 m Ostkai) und den südlichen Uferbereich des Hafenbeckens mit etwa 100 m bis zum südlichen Wellenbrecher, wobei der östliche Teil auf ca. 50 m Länge mit einer Spundwand eingefasst wurde. Der Ostkai dient zum Heckanlegen der Sportboote mittels Verdabung, während alle weiteren Liegeplätze entlang von 5 Schwimmsteganlagen (3 Holzstege, 2 Betonstege) angeordnet sind (s. Plan Ist-Belegung). Die Anlegeboxen sind paarweise geordnet und jeweils durch Seitenstege getrennt, so dass jedes Sportboot sowohl heck- oder bugseitig wie seitlich bestiegen werden kann. Die Liegeplätze sind fortlaufend nummeriert.

Der Einsatz von Schwimmstegen gegenüber einer auf Pfählen aufgebauten Stegkonstruktion ist überwiegend darin begründet, dass das Hafenbecken auch bereits in den Randbereichen sehr schnell an Wassertiefe zunimmt. Der Einsatz langer Pfähle, welche zudem aufgrund der hohen Biegebeanspruchung einen großen Querschnitt erfordert hätten, wäre zu kostenintensiv gewesen. Zudem sind Schwimmstege in der Anordnung variabler. Die Konstruktionsart Schwimmstege begründet sich auch aus der bestmöglichen weiteren Wasserzirkulation im Hafen und der

damit optimalen Gewährleistung der Wasserqualität sowie Aufrechterhaltung des ufernahen Fischzuges.

Die Konstruktion der fünf Schwimmsteganlagen ist nicht einheitlich. Die beiden Stege am Nordkai (Stege A1 und A2) entstammen der Produktion der Firma Clement aus Rostock. Sie bestehen aus Elementen mit durchgehendem Polystyrolkern als dauerhaft auftriebssichernder Schwimmkörper, der vollständig mit Stahlbeton umhüllt ist. Jeweilige Steganlage ist aus 2 bzw. 3 verkoppelten Einzelementen als System zusammengesetzt. Z. T. sind auch Stegelemente mit nur teilweisem Polystyrolkern eingesetzt worden; diese Elemente sind leichter und dementsprechend nicht so massiv in der Schwimmstabilität. Die Verankerung der schwimmenden Elemente erfolgt hier mittels Dalben.

	
<p>Wassertiefen im Hafenbecken</p>	<p>Ostkai mit Heckanlegern (Foto: plan4)</p>
	
<p>Südliche Schwimmstege mit Holzabdeckung und Verankerung (Fotos: plan4)</p>	

Die drei südlichen Schwimmsteganlagen der holländischen Firma HEERJANS DAM (Stege B, C und D) sind aus 7 bis 8 Teilelementen zusammengesetzt und sowohl mit styroporgefüllten Betonschwimmern (Hauptstege) als auch Polyethylenschwimmern (Ausleger) ausgestattet. Die Stege sind mit einer Holzabdeckung versehen und wirken - auch aufgrund der breiteren Nebenstege - insgesamt stabiler und optisch ansprechender. Die Verankerung der schwimmenden Elemente erfolgt mittels Schwergewichtselementen und Ankerketten.

Die Steganlagen sind alle mit Versorgungssäulen für Elektroanschlüsse sowie Zapfstellen für Trinkwasser ausgestattet. Medienkabel stehen nicht zur Verfügung. Die Abstandsdichte der Stromsäulen beträgt bei den Stegen A1 und A2 etwa 20 m, auf den Stegen B bis D befindet sich derzeit jeweils nur eine Säule. Der Anschluss zur Steckdose wird über frei auf dem Steg liegende Kabel erreicht. Am Ostkai befindet sich nur eine Stromsäule, was dazu führt, dass bei voller Belegung eine Menge „Kabelei“ unmittelbar an der Kaikante verlegt ist. Nach Auskunft des Betreibers „im jaich“ sind entsprechende Nachrüstungen vorgesehen.



Verankerung mit Dalben am Steg A1



Stromsäule am Steg A1 (Fotos: plan4)

Belegung

Die 180 Liegeplätze im Areal des Sportboothafens sind nach Auskunft des Betreibers „im jaich“ etwa zu einem Viertel am Nordkai für Kurzzeitanleger und 3/4 für Dauerlieger an den anderen Steganlagen avisiert. Diese Verhältnismäßigkeit kann sich entsprechend der Bedarfssituation ändern. Jedoch wird so disponiert, dass ggf. leerstehende Dauerliegeplätze vorübergehend auch für Kurzzeitanleger genutzt werden, so dass durchschnittlich etwa 80 bis 100 Kurzzeitliegeplätze für die Besucher der Marina bzw. der Stadt Waren effektiv verfügbar sind.

Die Auslastungssituation ist tendenziell zunehmend (gegenwärtig volle Belegung), eine Erweiterung der Kapazitäten wird verfolgt. Da sowohl bei privaten Eignern als auch bei Charterbetrieben in den letzten Jahren eine Zunahme größerer Bootsklassen (bis 15 m Länge) zu verzeichnen ist, muss eine Neueinteilung der Segmentierung der Steganlagen zu Gunsten der größeren Boote überlegt werden. Zur Optimierung der Einfahrmanöver ist auch die Anordnung der Liegeplätze für Gäste und Dauerlieger neu zu überdenken. Ein exponierter Platz für Werbeaktionen sollte ebenfalls erhalten bleiben.

Die derzeitig veranlagte Ist-Belegung, differenziert nach Bootslängen, ist in nachstehender Tabelle dargestellt (vgl. auch Bestandsplan / Ist-Belegung):

Steg	Bootsklassen nach Bootslängen in Stück				Summe je Steg
	bis 7 m	bis 10 m	bis 12 m	bis 15 m	
A1	-	2 x 11	-	-	22
A2	2 x 11	-	-	-	22
B	2 x 6	2 x 4	2 x 7	-	34
C	2 x 6	2 x 4	2 x 10	-	40
D	15	8	2 x 8	-	39
Ostkai	10	6	3	4	23
	71	52	53	4	180
Summe	180				

Die Übersicht zeigt, dass die Einrichtung der Liegeplätze dominant auf die kleineren Schiffsklassen,

- etwa bis 7 m Schiffslänge Anzahl rd. 40%,
- bis 10 m Schiffslänge Anzahl rd. 70%

ausgelegt sind. Der, im Trend zunehmenden, Schiffsklasse bis 15 m Länge stehen lediglich 4 Liegeplätze zur Verfügung.

Unabhängig von v. g. Übersicht zur Belegung, muss generell festgestellt werden, dass die geometrische und technische Anordnung der Steganlagen relativ eng gehalten ist, so dass bei einer den Richtwerten entsprechenden Belegung (Stegabstände = 3 ½ -fache Länge der anliegenden Boote) entweder nur weniger Boote oder kleinere Boote anlegen könnten. Vergleicht man theoretisch diese Belegung z. B. unter dem Gesichtspunkt, die geometrische Anordnung der Stege unverändert zu belassen, so verschiebt sich die Verhältnismäßigkeit der Bootsklassen weiter zu Ungunsten der größeren; es ergäbe sich eine wesentlich geringere Anzahl der bis 12 m langen Boote. Statt der jetzigen 53 Stück, würden weniger als die Hälfte, 24 Stück, dieser Bootsklasse anlegen können.

Vergleichbare Belegung Steg	Bootsklassen nach Bootslängen in Stück				Summe je Steg
	bis 7 m	bis 10 m	bis 12 m	bis 15 m	
A1	-	11	11	-	22
A2	2 x 11	-	-	-	22
B	2 x 10	2 x 7	-	-	34
C	23	12	5	-	40
D	23	11	5	-	39
Ostkai	10	6	3	4	23
	98	54	24	4	180
Summe	180				

Die relative Enge im gesamten Sportboothafen wird etwa auch durch einen Vergleich mit dem neu konzipierten Sportboothafen des geplanten Freizeitentrums „Seepark“ sichtbar. Hier wurde folgendermaßen konzipiert:

- Anzahl Liegeplätze 200 Stück
- Fläche 33.000 m²
- Fläche je Liegeplatz durchschnittlich 165 m²

Hingegen stehen mit dem Areal von ca. 18.000 m² im Stadthafen für die 180 Liegeplätze etwa nur durchschnittlich 100 m², entspricht ca. 60%, je Liegeplatz zur Verfügung.

Auch wenn dieser Vergleich nur einfach und pauschal, ohne Berücksichtigung des Bemessungsfahrzeuges, angestellt wurde, verdeutlicht er doch aufgrund des erheblichen Unterschiedsbetrages, dass der Ansatz zur Verhältnismäßigkeit der Anzahl der Schiffsgößen, bzw. der Ansatz zur Größe des Bemessungsfahrzeuges, nicht konform liegen. Im Stadthafen würden also vergleichsweise wesentlich weniger Boote in der Klasse ab 12 m anlegen können, als dies beim künftigen Seepark sein wird bzw. kann.



Die relative Enge im Yachthafen (Foto: plan4)

2.2.2.3 Maritime Serviceeinrichtungen

Bekranung mittels Säulenkran

Vorrangig für die Dauerlieger, die den Stadthafen als ihren Heimathafen betrachten, aber auch zur Nutzung für Dritte unterhält die Marina „im jaich“ einen Kranservice. Sie verfügt über eine Säulenkrananlage in der Laststufe bis 7 t (6,4 t). Die standörtliche Einordnung wurde hinter der südlichen Uferspundwand gewählt, da nur hier, unmittelbar neben der Erschließungsstraße, eine Bereitstellung der entsprechenden Transportfahrzeuge möglich ist. Für diese Funktion scheiden die Bereiche am Nordkai und Ostkai aus.

Um die erforderliche Standsicherheit zu erreichen, musste aufgrund der relativ schlechten Untergrundverhältnisse der Säulenkran mittels Bohrpfählen (17 m) tief gegründet werden. Die Laststufe bis 7 t ist überwiegend ausreichend zum Kranen der Bootsklassen bis etwa 10 m Länge.

Die wasserseitige Einsetzstelle des zu kranenden Bootes erfolgt zwischen den Steganlagen B und C. Auch hier wiederum erfolgen die Manöver zur Bereitstellung des Bootes und anschließenden Untergurtung unter relativ engen Verhältnissen. Aber durch die Freihaltung des ufernahen, vor der Spundwand liegenden, Bereiches von Liegeplätzen steht offensichtlich noch ausreichend Platz für die entsprechenden Kranungsvorgänge zur Verfügung, wie die Praxis es zeigt.



Stationärer Säulenkran (6,4 t) am Südkai des Stadthafens für Boote bis 10 m Länge (Fotos: plan4)

Die landseitige Bereitstellung der Transporttechnik erfolgt ab der Müritzstraße vorwärts über die bereits soweit existierende Pflasterstraße, weiter über die derzeit noch unbebauten Geländeflächen des künftigen Hotelstandortes (Hotel/Ferienappartements am Sportboothafen) zum Zecke des Wendens bis dann wieder vor zur Verladeaufstellung unmittelbar neben dem Einschwenkbereich des Säulenkranes. Der Abtransport erfolgt sodann wieder vorwärts über die Pflasterstraße und dann abbiegend in die Müritzstraße. Je nach verladenem Bootstyp, entsprechend der Breite, ist für den Transport ggf. eine Sondergenehmigung erforderlich. Die mit dem Säulenkran verladene Boote liegen hinsichtlich ihrer straßentransporttechnischen Parameter jedoch meist im Rahmen der regulär zugelassenen Abmessungen.

Bekranung mittels Mobildrehkran

Aufgrund dessen, dass die Marina, insbesondere auch durch die ansässigen Vercharterer, mit einem erheblichen Teil in der Bootsklasse über 10 m Länge belegt ist, wird für diese Boote, die mit ihrer Masse die Tragfähigkeit des Säulenkranes überschreiten, die Bekranung mittels eines mobilen Autodrehkranes höherer Laststufen (80 bis 100 t) vorgenommen. Dies erfolgt hauptsächlich mit Beginn und nach Abschluss der Saison in jeweils konzentrierten Aktionen über einen oder mehrere Tage hinweg, aber auch häufig während der Saison für Boote privater Eigner. Soweit recherchiert wurde, laufen diese Aktionen weniger im Rahmen des Serviceprogramms der Marina „im jaich“, sondern eher über die Charterbetriebe von Herrn Felten (AME Müritz Charter GmbH) und Herrn Malow, was aber nur im kooperativen Zusammenwirken organisiert und durchgeführt werden kann.

Die wasserseitige Bereitstellung der Boote erfolgt analog, wie v. g. erläutert, an der gleichen Einsatzstelle. Die beengten Verhältnisse wirken jedoch bei den jetzt größeren Booten dementsprechend noch erschwerender. Die landseitige Bereitstellung der Transporttechnik erfolgt ebenfalls wie v. g. erläutert. Aufgrund der Schwerlast-Fahrzeuge mit großem Trailer bzw. Tief-lader sind auch hier die Platzverhältnisse noch enger. Das Ausfahren auf die Müritzstraße erfolgt grundsätzlich in südliche Richtung, um bei dieser Bootsgröße mit Überbreiten als Sondertransport letztlich über die Papenbergstraße ins höhere Straßennetz zu gelangen.



Bekranungsvorgang mit mobilem Autodrehkran (100 t) am Südkai des Stadthafens (Fotos: plan4)

Bezüglich der Aufstellung des schweren Autodrehkranes kann vermerkt werden, dass trotz des relativ schlechten Untergrundes bisher keine besonderen Tragfähigkeitsverbesserungen desselben notwendig waren, um die erforderliche Aufstellstabilität des Kranes abzusichern.

Betankung und Fäkalienabsaugung

Des weiteren bietet die Marina den Service einer Wassertankstelle für Diesel und Benzin an. Die standörtliche Einordnung erfolgte hierfür im Randbereich der Marina, hinter der Steganlage D vor dem südlichen Wellenbrecher. Die Tanks für Kraftstoff liegen landseitig unterirdisch (wegen der Baugrundverhältnisse mittels Bohrpfählen tiefgegründet); die Zapfsäulen für die Kraftstoffanlage sind landseitig unmittelbar neben dem Anlegesteg in Containerboxen angeordnet. Genauso ist hier die Absauganlage für Fäkalien aufgestellt. Die Einrichtung und der Betrieb der

Anlagen sind seitens der Umweltämter genehmigungspflichtig; diesbezügliche Genehmigungen liegen nach Auskunft des Betreibers „im jaich“ vor.

Die Befüllung der landseitigen Kraftstofftanks erfolgt durch ein Tankfahrzeug mit Anhänger. Die Anfahrt und Aufstellung des Fahrzeuges läuft derzeit auf unbefestigten Flächen; das Wendemanöver erfolgt, wie auch bei der Bekranung, über das zur Zeit noch unbebaute Gelände. Die Absauganlage befördert die Fäkalien in einen Pumpenschacht, von dem aus sie über eine Hebeanlage direkt in das öffentliche Abwassernetz eingeleitet werden.

Der Anlegesteg der Wassertankstelle selbst ist auf einem Holzpfahlwerk gegründet und als Holzsteg aufgebaut. Die Abbohlung ist mit einer aufgekanteten Blechplatte zum Auffangen von Leckagen belegt. Zum Schutz gegen Schiffsstoß, zum Aufschließen und zum Festmachen der Boote sind vor dem Steg mehrere Holzdalben gesetzt. Der Steg selbst hat eine Anlegelänge von etwa 15 m, so dass auch bei großen Booten die volle Breitseite bedient werden kann.



Wassertankstelle und Fäkalienabsauganlage am Südufer des Stadthafens (Fotos: plan4)



Müllentsorgung und Propangaslager im Süddareal der Marina (Fotos: plan4)

Der Anlegesteg muss schiffahrtsseitig über die Fahrgasse zwischen Wellenbrecher und Steganlage D angesteuert werden; dies kann entweder vorwärts oder rückwärts erfolgen. Das Manöver erfolgt abermals unter äußerst beengten Verhältnissen und ist auch schon bei geringem

Windeinfall nicht unproblematisch, insbesondere für ungeübtere Schiffsführer. Extrem hohe Kollisionsgefahr besteht jeweils dann, wenn an der Wellenbrecheranlage Boote festgemacht haben; dies zwar unerlaubter Weise, jedoch, wie zu beobachten war, relativ häufig. Die dann verbleibende Fahrgasse beträgt ggf. nur noch 8 bis 10 m. Bei Wind, der aus der Hauptwindrichtung dann voll breitseits anweht, besteht latente Kollisionsgefahr.

2.2.2.4 Landseitiger Service

Slip / Bootservice

Die Marina „im jaich“ selbst verfügt am Standort Waren weder über Slipmöglichkeiten für Boote noch über einen Boots- und Reparatur-Service. Diese Dienstleistungen werden über das Unternehmen Müritz-Marina kooperativ vermittelt, welches seinen Sitz im Bereich des unmittelbar südlich des Stadthafens gelegenen kleinen Fischereihafens hat. Über die Slipanlage können allerdings nur Sportboote bis zu 9 m Länge mittels Traktor und Trailer ein- und ausgesetzt werden.

Stellflächen / Winterlager

Stellflächen für Pkw sind hinter dem „Hafengebäude“ der Marina (Müritzstraße 14) nur in beschränkter Kapazität vorhanden. Zurzeit werden auch die noch unbebauten Freiflächen östlich des Gebäudes „wild“ genutzt, welche künftig als Hotelstandort vorgesehen sind. Hier erfolgt auch vorrangig das Be- und Entladen der Pkw bzw. der Boote von Dauerliegern und Mietern von Charterbooten. Die gebührenpflichtigen öffentlichen Stellflächen am Ostkai sind Kurzzeitparkern vorbehalten und sollen im Zuge der Verkehrsberuhigung der Müritzstraße mittel- bis langfristig aufgelöst werden (vgl. Punkt 2.4.2.3, Rahmenplan Südliche Innenstadt, A & S 2008, Verkehrskonzept). Erweiterungen des Geschäftsbetriebes „im jaich“ werden mit dem Erwerb eines Grundstückes von ca. 3.000 m² in der Rosenthalstraße angestrebt, wo neben Schaffung zusätzlicher Parkflächen für den Yacht- und Charterbetrieb ggf. auch der Neubau einer Yachtservicehalle geplant ist.

Die Müritz-Marina und die Fischeri Müritz Plau GmbH bieten auf ihrem Gelände zudem Stellflächen für Pkw und Trailer sowie Winterlagerplätze für Boote an (Freilager und Halle). Darüber hinaus verfügen die beiden Charterbetriebe Felten und Malow über Winterlager in (beheizten) Hallen im Gewerbegebiet der Warener Oststadt, in denen auch Reparaturarbeiten erfolgen.

Sanitäreinrichtungen / Bootszubehör / Verpflegung

Die landseitige Versorgung der Gäste, insbesondere der Dauerlieger ist durch folgende Serviceeinrichtungen der Marina „im jaich“ gewährleistet:

- Sanitärräume und Möglichkeiten zum Wäschewaschen und Trocknen sind im Gebäude Müritzstraße 14 in beschränkter Kapazität vorhanden (9 Toiletten, 4 Pissoirs, 8 Duschen); die relativ beengten Räumlichkeiten sind für Dauerlieger über ein Chipkartensystem zugänglich, Gäste müssen zunächst den Hafenmeister kontaktieren;
- Am Südufer im Bereich der Tankstelle befinden sich Container für Müllentsorgung und ein Lager für Propangasflaschen;

- Bootszubehör kann in den Verkaufsräumen der beiden Charterbetriebe sowie bei der Müritz-Marina erworben werden;
- Der nahegelegene Kiosk (Müritzstraße 11) unterhält einen Brötchen- und Zeitungsservice, die umliegenden Gastronomieeinrichtungen und Souvenir- bzw. Einzelhandelsgeschäfte am Hafen und in der Innenstadt bieten den Gästen ein vielfältiges Angebot.

Betriebsablauf / Einweisung

Der Betriebsablauf der Marina von der Einfahrt bis zur Ausfahrt ist im Wesentlichen geordnet. Eine Hafensordnung ist nicht erlassen, weil der Stadthafen in Bundeseigentum und damit im Zuständigkeitsbereich des WSA Lauenburg liegt. Im Hafen gilt die Binnen-Schiffahrtsstraßenordnung (BinSchStrO). In dieser sind keine zahlenmäßig definierten Richtwerte für Fahrgassenbreiten, Mindest-Sicherheitsabstände zwischen Booten, Manövrierverhalten zwischen den einzelnen Bootstypen enthalten. Es gilt das Gebot der gegenseitige Rücksichtnahme, d. h. das Schifffahrtsverhalten ist so anzupassen, dass keine Gefährdung des Bootsbetriebes entsteht.

Die Zuweisung der Liegeplätze erfolgt zumeist über telefonische Anmeldung und generell durch Einweisungen vom Hafenmeister. Klare und deutlich sichtbare Beschilderungen sind bisher allerdings weder an der Hafeneinfahrt noch innerhalb der Marina vorhanden. Insbesondere die optische Kennzeichnung der Gastliegeplätze im Hafenbecken ist unzureichend, so dass - laut Auskunft von Dauerliegern - ortsunkundige Gäste oft eine zeitlang orientierungslos im Hafen umherirren und dann letztendlich falsch festmachen, bevor sie vom Hafenpersonal bemerkt werden und einen Liegeplatz zugewiesen bekommen. Ein verbessertes Informationssystem soll jedoch nach Auskunft des Betreibers kurzfristig nachgerüstet werden.

Die Verkehrssicherheit innerhalb des Sportboothafens ist soweit gegeben, erweist sich allerdings bei vorherrschendem Wind oft als problematisch, vor allem für ungeübte Schiffsführer oder untermotorisierte Boote. Neben vermehrt auftretenden Kollisionsgefahren entstanden teilweise auch erhebliche Schäden an den Querstegen (Verformungen infolge von Schiffsstoß).

Nachdem die angekommenen Gäste festgemacht haben, melden sie sich im Hafensbüro beim Hafenmeister an, entrichten entsprechend der Aufenthaltsdauer ihre Liegeplatzgebühren (gemäß Gebührenordnung) und erhalten hier auch Wertmarken und Informationen für die Nutzung der Service-Einrichtungen sowie über Sehenswürdigkeiten der Stadt.

Fazit zu 2.2.2)

Der Stadthafen mit seinem Teil des Sportboothafens, bewirtschaftet von der Marina „im jaich“, ist der derzeitige einzige für Gäste bzw. Wasserwanderer frei ansteuerbare Sportboothafen im Stadtgebiet. Er verfügt nach aktueller Belegungsanordnung über ca. 180 Liegeplätze. Die Belegung wurde etwa so veranlagt, dass rd. 1/3 als Gastanleger und etwa 2/3 für Dauerlieger avisiert sind, wobei freiliegende Dauerliegeplätze auch für Kurzanleger mit disponiert werden. Damit verfügt der Hafen für Gäste bzw. kurzzeitig anlegende Wasserwanderer lediglich über eine Kapazität von etwa 80 bis 100 Stück Liegeplätzen.

Die geometrisch-technische Anordnung der Steganlagen im Hafen ergeben relativ geringe Abstände der Stege zueinander. Damit entsteht aufgrund der sich zwischenzeitlich eingestellten Bootsgrößen im gesamten Bereich des Hafens eine relative Enge, die insgesamt viel Kollisionspotential birgt. Verglichen mit einer nach Richtlinien konformen Belegung würde das eine wesentliche Reduzierung in den Bootsklassen ab 12 m Länge bedeuten.

Die Enge innerhalb des gesamten Sportboothafens schlägt sich auch auf die Erreichbarkeit der Einsetzstelle zur Bekranung und der Anlegestelle für die Betankung nieder. Hier kommt erschwerend hinzu, dass der landseitige Lkw-gebundene An- bzw. Abtransport der größeren Boote mit Trailer und Zugmaschine augenblicklich nur unter Inanspruchnahme des noch nicht bebauten Hotelstandortes gewährleistet ist. Auch das Tankfahrzeug mit Hänger sowie das Müllfahrzeug nutzen die noch ungeordneten Freiflächen zum Wenden.

Die landseitige Versorgung der Gäste und Dauerlieger mit Haltepunkten für Pkw zum Be- und Entladen sowie Parkraum während der ein- bis mehrwöchigen Charterzeiträume, ist momentan ebenfalls nur unter Nutzung der Freiflächen östlich des Hafengebäudes gewährleistet. Die künftigen, ca. 300 m entfernten Stellflächen in der Rosenthalstraße können diese Situation nur bedingt entschärfen. Ebenso stoßen die sanitären Einrichtungen (insbesondere Duschen) in der Hauptsaison bereits jetzt an ihre Kapazitätsgrenzen.

Die Größenordnung des Hafens und die damit verbundene Organisation und Sicherstellung der Ordnung erfordert ein durchgängiges Informationssystem für den Neuankömmling; beginnend von der Einfahrt bis zum Anlegen an einen zugewiesenen Platz, für das Einchecken und ebenso für das Ablegen und die Ausfahrt. Dieses durchgängige Informations- und Ordnungssystem ist derzeit kaum wahrnehmbar.

Zur Optimierung des Marina-Betriebes ist demzufolge eine entsprechende Neuordnung und Neuorganisation des Sportboothafens erforderlich, welche die geometrische Veränderung der Steganordnungen, die Kapazitätserweiterung und verbesserte Ausweisung der Gastliegeplätze sowie insgesamt land- und wasserseitig eine lage- und funktionsmäßige Neuordnung der Service-Einrichtungen (Kran, Tanken, Parken, Sanitär) beinhalten sollte.

In der Bedarfs- und Konfliktanalyse (Punkt 3 und 4) werden die genannten Problempunkte nochmals kritisch betrachtet und hinsichtlich möglicher Lösungsansätze analysiert.

2.2.3 Weitere Marinas der Müritz-Region

Mit aktuellem Stand 2009 wurden die Bootsliegeplatzkapazitäten aller maßgeblichen Marinas und Yachthäfen im Einzugsgebiet der Müritz-Region erfasst. Für den Bereich Waren/Müritz/Mirow belaufen sich die Gesamtliegeplatzzahlen auf ca. 1.950 Stück, davon stehen in der Saison ca. 750 Gastliegeplätze für Wasserwanderer zur Verfügung (siehe Abb. 9). Betrachtet man das weitere Einzugsgebiet westlich, südlich und östlich der Müritz, kommen für die Region Jabel/ Malchow/Plau weitere 910 Liegeplätze (davon ca. 380 Gastliegeplätze) und für die Region Rheinsberg bis Neustrelitz nochmals 890 Liegeplätze (davon ca. 290 Gastliegeplätze) hinzu.

Lfd. Nr.	Marina / Yachthafen	Zertifizierung	Dauerlieger	Gastlieger	Liegeplätze gesamt
1	Stadthafen Waren Marina "im jaich"	ja	130	50	180
2	Müritz Marina Kamerun	-	90	10	100
3	Warener Seglerverein e. V.	-	50	10	60
4	Sail Point Wassersportzentrum Waren-Kamerun	ja	20	8	28
5	Marina Eldenburg (Kölpinsee)	ja	29	20	49
6	Hafen Hotel Müritz Klink	ja	15	5	20
7	Yachthafen / Wasserwanderrastplatz Schloss Klink	ja	68	56	124
8	Müritz-Marina Höcker GbR, Sietow Dorf	-	-	70	70
9	Wasser-Service-Center (WSC) Röbel	ja	15	60	75
10	Marina Röbel Müritz (Röbeler Segler-Verein e.V.)	ja	110	110	220
11	Stadthafen Röbel	-	8	20	28
12	Hafen Seebrücke Ludorf (Müritzpark)	-	-	40	40
13	Yachthafen Ferienzentrums Rechlin	ja	86	12	98
14	Müritz Segelverein Rechlin	-	30	10	40
15	Marina Müritz (Claassee), Hafendorf Müritz	ja	250	100	350
16	Wasserwanderrastplatz / Naturhafen "Bolter Kanal"		10	20	30
17	Yachthafen Buchholz	ja	160	60	220
18	Freizeitsteg Ferienpark Mirow (Granzower Möschen)	ja	30	20	50
19	Stadthafen Mirow „Am Wallgraben“	-	-	12	12
20	Strandhotel Mirow	-	3	20	23
21	Bootsservice Rick & Rick Mirow	-	46	50	96
Region Waren / Müritz / Mirow gesamt			1150	763	1913

Abb. 9: Marinas und Bootsliegeplätze der Müritz-Region (Internet-Recherche, Stand 2009)

(Quellen: www.m-vp.de, www.mv-maritim.de, www.müritz-toern.de, www.muertitz-topmartim.de, www.muertitz.de, www.magazin-seenland.de, www.müritz-digital.de, www.yacht.de)

Über ein maritimes Qualitätsmanagement für Marinas, Sportboothäfen und Anleger nach dem MQM-Zertifizierungsverfahren² und die Auszeichnung „Gelbe Welle“ als Zeichen für einen hohen Standard an Service und Einrichtungen im Hafen verfügen 11 der vor genannten Marinas. 7 davon wurden darüber hinaus mit drei oder mehr blauen „Marina-Sternen“ des Deutschen Tourismusverbandes ausgezeichnet, was auf einen hohen Sicherheitsstandard, umfangreichen Service und die Beachtung von Umweltschutzrichtlinien hinweist. Im weiteren Umkreis sind 4 Marinas ebenfalls zertifiziert, 3 weitere (Wolfsbruch, Rheinsberg und Fürstenberg) planen die Zertifizierung in 2009.

Fazit zu 2.2.3)

Die Marina „im jaich“ im Stadthafen Waren (Müritz) steht in zunehmender Konkurrenz zu in den letzten Jahren neu errichteten und bezüglich maritimer und landseitiger Service-Einrichtungen qualitativ und quantitativ hochwertig ausgestatteten Marinas der Müritz-Region und der Mecklenburgischen Seenplatte. An diesen neu gesetzten Standards sollte das Serviceangebot des Stadthafens künftig gemessen werden. Insbesondere im Hinblick auf die Funktionsabläufe des Hafenbetriebes aber auch bezüglich der technischen Ausstattung (Kran, Slip, Bootsservice, Sanitär) ist hier Ausbaupotential gegeben (vgl. Fazit zu Punkt 2.2.2 sowie Konflikt- und Funktionsanalyse, Punkt 4).

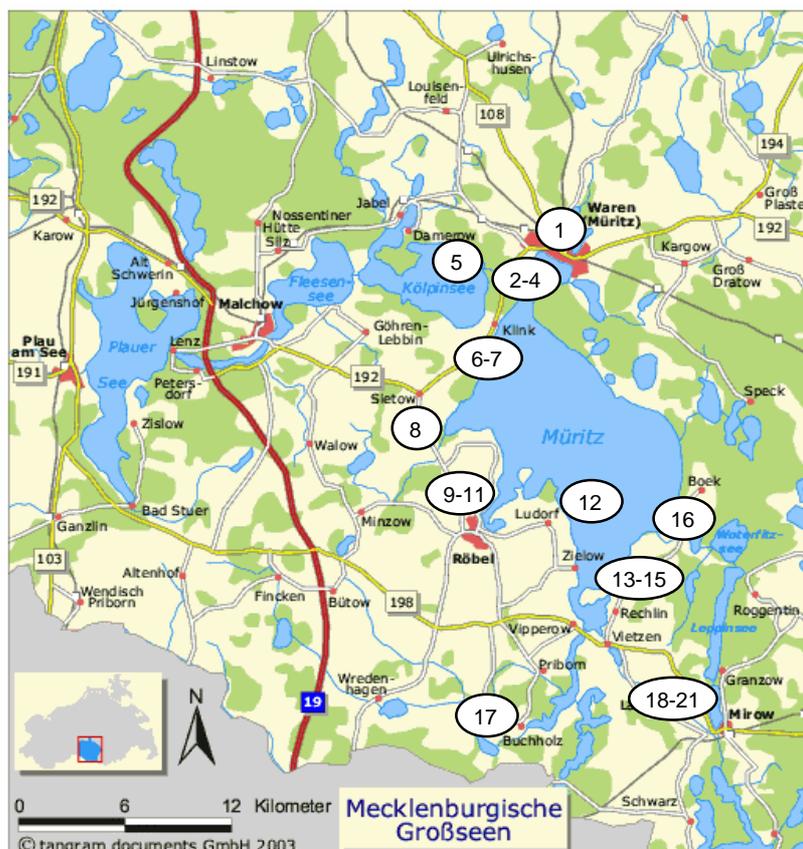


Abb. 10: Übersicht Yachthäfen der Müritz-Region (Karte: www.müritz-toern.de, verändert)

² Managementsystem für kleine und mittelständische Unternehmen im Wassertourismus zur Einhaltung sicherheitstechnischer und Umweltstandards sowie zum Erhalt eines wettbewerbsorientierten Service-niveaus (Tourismusverband M-V u.a. maritime und Wirtschafts-Verbände, s. www.mv-maritim.de)

2.3 (Landseitige) technische Infrastruktur

Für die Sicherstellung des Betriebs der Funktionen der Warener Hafenanlagen besteht folgende landseitige technische Infrastruktur (vgl. Karte 1 Realnutzung und Funktionsbereiche):

- tangential verlaufende 2-streifige Straße (teilweise auf Höhe und Länge eingeschränkt) mit Verknüpfungspunkten zum Hauptstraßennetz der Stadt und zur Bundesstraße sowie zu weiteren Stadtstraßen und Wegen
- Parkplätze für Pkw und Krad
- Bushaltestellen, Haltestellen der Tschu-Tschu-Bahn
- Radwege und Abstellplätze für Räder
- Gehwege und Fußgängerpassagen / Flanierbereiche
- Grünbereiche mit Kinderspielplätzen, Sitz- und Verweileinrichtungen
- Touristische Informationspunkte, Orientierungstafeln
- Öffentliche Toiletten
- Öffentliche Telefoniereinrichtung
- Anlagen (unterirdisch) zur Versorgung mit Energie und Wasser sowie zur Entsorgung von Abwasser und Regenwasser im Getrenntsystem sowie Sammelstellen für Müllentsorgung
- Innere Erschließungsanlagen wie Zufahrten, Abstell- und Wendemöglichkeiten, Anschlussleitungen für die individuelle Ver- und Entsorgung.

2.3.1 Ausstattung der Anlegestellen für die Fahrgastschifffahrt

Ergänzend zu den unter Punkt 2.2 genannten Ausführungen werden hier nochmals die wesentlichsten Ergebnisse der speziell zur Fahrgastschifffahrt aufgestellten Analyse im Rahmen der LEADER-Studie (LK Müritz, Feb. 2008) zusammengefasst, welche insbesondere die Koordinierung und Vernetzung des Schifffahrtsbetriebes und des Serviceangebotes im gesamten Gebiet der Mecklenburger Oberseen zum Ziel hatte.

Die drei im Stadtgebiet von Waren (Müritz) verfügbaren Anlegestellen für die Fahrgastschifffahrt (Kietzbrücke, Steinmole und Stadthafen) wurden hinsichtlich ihres optischen Gesamteindrucks, der verkehrstechnischen Erschließung sowie im Hinblick auf die Sicherheit der Gäste positiv beurteilt. Informationstafel zur Region und zur Stadt, gastronomische Einrichtungen, Imbissstände und Souvenirshops befinden sich jeweils im näheren Umkreis der Anlegestellen. Möglichkeiten zur Müllentsorgung und zum Besuch öffentlicher Toiletten sind ebenfalls ausreichend vorhanden. Sehenswürdigkeiten wie die historische Altstadt oder das „Müritzeum“ sind auf einem Rundweg fußläufig erreichbar.

Durch den benachbarten Großparkplatz, den Busbahnhof und direkte Haltepunkte für Busse und Tschu-Tschu-Bahn ist insbesondere die Steinmole sehr gut an den öffentlichen (Nah-) Verkehr angebunden. Im Bereich des Stadthafens sind Bushaltepunkte nicht vorhanden. Ein öffentlicher Parkplatz befindet sich entlang des Ostkais. Weitere öffentliche bzw. private Parkplätze sind künftig im Umkreis von 500 m an der Straße „Am Bahndamm“ sowie in der Rosenthalstraße geplant.

Als nachteilig wurde im Rahmen der v. g. Studie die relativ unübersichtliche Präsentation der drei ansässigen Fahrgastschiffahrtsunternehmen herausgestellt, deren Verkaufs- und Informationsstellen z. T. nicht mit dem Standort der Anlegestellen übereinstimmen. Beispielsweise hat die Weisse Flotte Müritz GmbH ihren Firmensitz im Kietzspeicher, die EUROPA legt jedoch am Stadthafen ab. Zudem verfügen die Unternehmen weder über eine einheitliche Fahrplanauskunft noch über koordinierte Fahrpläne (z. T. handgeschriebene Tafeln direkt am Schiff, Liegeplätze sind nicht nummeriert).

Außerhalb der Innenstadt Warens im Bereich der Binnenmüritz befinden sich 2, bzw. künftig 3 weitere Anlegestellen für die Fahrgastschiffahrt.

Die Anlegestelle Ecktannen besteht aus einem Steg mit Plattform an der ein Fahrgastschiff anlegen kann. Ihr optischer Gesamteindruck ist gut. Allerdings verfügt die Anlegestelle weder über stadt- oder regionsbezogene Touristeninformationen noch über schiffahrtsbezogene Fahrplanauskünfte. Auch findet der Gast keine gastronomischen und sanitären Einrichtungen im Umfeld vor.

An der Anlegestelle Waldschänke kann an der Plattform zurzeit kein Fahrgastschiff anlegen, da die Standsicherheit des Steges nicht mehr gegeben ist. Die Sanierung ist kurz- bis mittelfristig vorgesehen. Direkt an der Anlegestelle befindet sich eine gastronomische Einrichtung mit Sanitärbereich. Auch hier sind Fahrgastschiffahrtsunternehmen oder touristische Informationsstellen nicht präsent.

Die Anlegestelle Seepark im Bereich der ehemaligen Sägewerke zwischen der Binnenmüritz und dem Feißnecksee ist in Planung, zu der voraussichtlich 2009 Baurecht erteilt wird.

2.3.2 Vernetzungsangebote - Anbindung an den ÖPNV

Im Rahmen der LEADER-Studie (2008) wurde die Eignung der Busanbindungen des ÖPNV im Hinblick auf die Verknüpfung land- und wasserseitiger Transportangebote untersucht. Die Stadt Waren (Müritz) ist über die Buslinien 11, 22, 64 und 66 des Personenverkehr Müritz (PVM) an andere Städte und Gemeinden mit Anlegestellen angeschlossen. Betrachtet man die Abfahrtszeiten, ist für die Fahrgastschiffahrt lediglich die Linie 11 attraktiv, welche Waren und die Anlegestellen Kietzbrücke, Steinmole und Stadthafen mit den Anlegestellen der Städte und Gemeinden Klink, Sietow und Röbel/Müritz verbindet. Die Busverbindung erfolgt an Wochentagen stündlich, am Wochenende im 2 h-Takt. Nach Klink fährt zusätzlich die Stadtlinie 11. Für die Schiffsanlegestellen der Innenstadt sind die Bushaltepunkte Waren Altstadt und Waren Sparkasse relevant.

Die Linien 3 (werktags) bzw. 2 (am Wochenende) verbinden die drei Anlegestellen der Innenstadt mit der Anlegestelle Waren - Ecktannen im ein- bzw. zweistündigen Takt.

Darüber hinaus verfügt nur die Linie 22, welche die Städte und Gemeinden Malchow, Göhren-Lebbin, Untergöhren, Sietow und Klink mit Waren verbindet, über 2 , an Ferientagen 3 für die Fahrgastschiffahrt relevante Ankünfte.

Mit der Linie 12 „dat-Bus“ bedient die Personenverkehr Müritz GmbH seit Juli 2007 die Strecke Rechlin / Röbel / Klink / Waren (Müritz) / Neubrandenburg und zurück. Auf dieser Linie werden alle häufig frequentierten Anlegestellen der Fahrgastschiffahrt auf der Müritz direkt miteinander verbunden.

An den Wochentagen wird die Route zwischen Röbel und Waren stündlich bedient (von ca. 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr), an den Wochenenden im zweistündigen Takt (von ca. 9:30 Uhr bis 19:30 Uhr). Rechlin wird werktags nur im 2 h-Takt und am Wochenende gar nicht angefahren.

Eine Fahrradmitnahme ist in den „dat-Bussen“ auf separaten Fahrradtransportanhängern während der Hauptsaison von Ende April bis Ende August möglich. In den übrigen Linienbussen ist die Platzkapazität ausschlaggebend.

Die Möglichkeit einer flexiblen Routenzusammenstellung für Gäste der Region scheitert zumeist am fehlenden transportmittelübergreifenden Fahrplanangebot und den nicht abgestimmten Zeiten zwischen ÖPNV und Fahrgastschiffahrt.

2.3.3 Ausstattung des Sportboothafens

Die landseitige und technische Ausstattung des Sportboothafens wurde bereits unter Punkt 2.2.2 ausführlich dargestellt. Sie umfasst den Slip- und Bekranungsdienst, die Betankung sowie Ver- und Entsorgung der Boote (Wasser, Strom, Fäkalienabsaugung) sowie die weitere Service-Einrichtungen der Marina (Müllentsorgung, Propangaslager, Sanitär). Auch auf das südlich angrenzende maritime Gewerbe der Müritz Marina und Fischerei Müritz Plau GmbH wurde bezüglich der Dienstleistungsfunktionen für die Marina „im jaich“ eingegangen (Bootshandel, Slip-, Reparatur- und Zubehör-Service). Darüber verfügen die beiden Unternehmen noch über weitere eigenständige Dienstleistungsangebote (Bootshandel, Fischverkauf, Gastronomie, Museum).

Die Ausstattung mit Stellflächen, öffentlichen Toiletten, Gastronomie- und Shopping-Angeboten sowie touristischer Infrastruktur rund um den Stadthafen ist unter Punkt 2.3.1 beschrieben und auch im Hinblick auf den Yachthafen als überwiegend positiv einzuschätzen.

Fazit zu 2.3)

Die landseitige technische Infrastruktur des Sportboothafens sowie der Anlegestellen für die Fahrgastschiffahrt innerhalb des Stadtgebietes von Waren ist sehr gut ausgebaut. Die Infrastruktur der übrigen Anlegestellen ist verbesserungswürdig. Hinsichtlich der Unternehmenspräsentation und Fahrplan-Koordinierung der Fahrgastschiffahrt bestehend Defizite, welche in der Funktions- und Konfliktanalyse kritisch betrachtet werden (vgl. Punkt 4).

Die Anbindung der innerstädtischen Anlegestellen an den ÖPNV ist ausreichend. Bezüglich regionaler Vernetzungsangebote (zwischen den Städten) besteht Entwicklungsbedarf. Mit Einrichtung der Linie 12 „dat-Bus“ wurde ein erster Schritt bezüglich der Vernetzung land- und wasserseitiger Transportangebote der Müritz-Region realisiert.

2.4 Zielstellungen und Festsetzungen übergeordneter Planungen

2.4.1 Landes- und Regionalplanung

Gemäß Regionalem Raumordnungsprogramm für die Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte (RROP M-V, Juli 1998) bzw. des überarbeiteten Entwurfs (Regionales Raumentwicklungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte, RREP M-V, Januar 2008) stellt die Stadt Waren (Müritz) durch ihre landschaftlich und tourismuswirtschaftlich attraktive Lage in Seenähe einen Tourismusschwerpunktraum dar. Insbesondere südlich des Stadtgebietes sollen nach Zif. 7.2.1 Abs. 2 RROP Formen des Gesundheitstourismus wie gesundheitsorientierte Erholungsaufenthalte und Maßnahmen der medizinischen Vorsorge und Rehabilitation mit möglichst saisonverlängernder Wirkung aufeinander abgestimmt entwickelt werden.

Die Lagegunst innerhalb eines naturnahen Landschaftsraumes mit „herausragender Bedeutung für die landschaftsgebundene Erholung“ birgt ein erhebliches Potential für den Rad- und Wandertourismus in Verbindung mit hervorragenden Wassersportmöglichkeiten an den Binnengewässern.

Hinsichtlich des gewässerbezogenen Tourismus verweist das RREP M-V darauf - insbesondere an den zentralen Orten entlang der Bundeswasserstraßen - ausreichend Liegeplätze mit Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten auch für größere Sport- und Freizeitboote zu schaffen. Darüber hinaus sind für diese Boote an geeigneten Uferbereichen möglichst in Anbindung an Siedlungen Anlegemöglichkeiten vorzusehen.

Bei der Umsetzung entsprechender Vorhaben entlang der Uferbereiche der Binnenmüritz ist der Erhalt und die Sicherung des Landschaftsschutzgebietes Mecklenburger Großseenland als Vorsorgeraum für Naturschutz und Landschaftspflege zu berücksichtigen.

Fazit zu 2.4.1)

Die Weiterentwicklung des Hafens in Waren ist auch ein Gebot aus den landesplanerischen Intensionen zur Entwicklung des Tourismus, insbesondere des Wasserwandertourismus, im Land Mecklenburg-Vorpommern. Die direktiven Festlegungen im RREP zum Ausbau der entsprechenden Infrastruktur entlang des bestehenden Wasserstraßennetzes steht nicht nur im Einklang mit der beabsichtigten Hafenentwicklung in Waren, sondern ist eine wesentliche flankierung zur nachhaltigen Entwicklung des Wasserwandertourismus und schaffen damit Vertrauen und Sicherheit für die ganze Branche. Diese übergeordnete planerische Zielstellung ist im weiteren bei Prognostizierungen der Bedarfsentwicklung positiv in Ansatz zu bringen.

2.4.2 Städtebauliche Planungsvorgaben

Der Umstrukturierungsprozess der Stadtgebiete von Waren (Müritz) wird durch die Vorgaben des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) und die verbindliche Bauleitplanung gesteuert. Im Folgenden werden die bauleitplanerischen Vorgaben innerhalb des Betrachtungsraumes von der Kietzbrücke bis zum Seepark herausgestellt:

- Für das westliche Stadtgebiet im Bereich des Kietzviertels lenken die Bebauungspläne Nr. 2 A - D eine geordnete städtebauliche Entwicklung. Des Weiteren wurde mit dem Bebauungsplan Nr. 45 ein Hotelstandort gehobener Klasse am Kietz vorgesehen.
- Die Steinmole und der Stadthafen sind dem historischen Stadtkern zugeordnet. Das hier Anfang der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts begonnene Verfahren zur Altstadtsanierung wurde weitgehend abgeschlossen.
- Der Bebauungsplan Nr. 14 leitet die südlich angrenzende Uferbebauung entlang der Binnenmüritz, während mit dem B-Plan Nr. 28 die Umstrukturierung des Gregoriusberges von einer gewerblichen Nutzung zur Wohnnutzung gelenkt wird.
- Im Bereich der „Alten Sägewerke zwischen Feißneck und Müritz“ (B-Plan Nr. 15) soll mittels des vorhabensbezogenen Bebauungsplanes Nr. 44 eine beschleunigte Umsetzung des Vorhabens „Seepark Waren an der Müritz“ mit Badebetrieb, Fremdenbeherbergung und Marina erfolgen, welcher zusammen mit der Erweiterung des Kurgebietes auf dem Nesselberg über die Bebauungspläne Nr. 27 A - E die Entwicklung des südlichen Stadtgebietes zum Wellness- und Gesundheitsstandort („Sole-Heilbad“) vorsieht.

2.4.2.1 Kurortprädikatisierung

Nach dem 1. Weltkrieg trug der 1920 beginnende wirtschaftliche Aufschwung zur Tourismusentwicklung der Stadt Waren (Müritz) bei. So führte das vorhandene gesundheitsfördernde Klima in der Region (Wald und Wasser) zur Ansiedlung der bekannten Lungenheilstätte (Klinik „Amsee“) mit der die Kurortentwicklung in Waren (Müritz) begann. Schwerpunktbereich war der Tiefwareensee. Eine Außenstelle befand sich in Ecktannen. Der Stadthafen und die Müritz mit ihren vernetzten Kanälen hatten damals ausschließlich wirtschaftlich-gewerbliche Bedeutung.

Mit dem Ausbruch des 2. Weltkrieges und auch während der sich anschließenden Etappe der staatlich geleiteten Planwirtschaft stagnierte die Entwicklung Warens als Urlaubs- und Kurort. Eine um 1950 erfolgte Kurortprädikatisierung ist nicht mehr nachweisbar. Erst nach der politischen Wende wurde auf Grundlage touristischer Gutachten die Anerkennung als „Luftkurort“ angestrebt. Dies misslang 1993 zunächst, u. a. aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Investitionsvorhaben im Bereich des Stadthafens.

Mit dem im März 1995 abgeschlossenen Kurort-Entwicklungskonzept (REPPPEL & PARTNER) wurde eine Tourismusphilosophie für den Kurort Waren (Müritz) herausgearbeitet, die auf Entwicklung einer alleinstellungsfähigen Angebotskonstellation für die Stadt basiert, welche den entscheidenden Vorteil im zunehmenden Wettbewerb der Tourismusstandorte und Regionen bildet. Dieses „Corporate Identity“ umfasst den Ausbau und die Verzahnung folgender Faktorenkombination:

- „Stadt Waren (Müritz)“ mit ihrer Infrastruktur
- „Natürliche Heilmittel“ (Klima und Thermalsole)
- „Wasser“ (Wassersport)
- „Landschaft“ (Nationalpark)

Auf Grundlage umfangreicher Gutachten in den Jahren 1995 bis 1997 (Klima- und Immissionsgutachten, Heilwasser- und balneologische Analysen, ärztliche Gutachten) fand die Kurortentwicklung mit der Verleihung des Prädikates „Luftkurort Waren (Müritz)“ am 1. Mai 1999 ihren vorläufigen Höhepunkt.

1999/2000 erfolgte die Kurgebietserschließung mit dem Park am Nesselberg, der Reha-Klinik, der Thermalwasserringleitung und dem öffentlichem Parkplatz. 2002 erfolgte der Beschluss der Stadtvertretung zur lokalen Agenda unter der Leitlinie „Waren (Müritz) vom Luftkurort zum Soleheilbad“, welcher die Entwicklung des Kurgebietes als komplexes Gesundheitszentrum mit der Nutzung der Thermalsole als ortsgebundenes Heilmittel sowie den Ausbau der ehemaligen Sägewerksstandorte zum touristischen Schwerpunktgebiet vorsieht. Die Umsetzung der Investitionsvorhaben „Seepark“ und „Gesundheitshotel Nesselberg“ mit künftigen Thermenstandort, welche über die Bebauungspläne Nr. 44 bzw. Nr. 27 E bereits in Vorbereitung sind, stellt einen wichtigen Schritt zur Anerkennung des gesundheitsorientierten Tourismus-Prädikates dar.

Fazit zu 2.4.2.1)

Die Kurortprädikatisierung stellt in Ihrer Programmatik eine entscheidende Triebkraft für die weitere hochwertige Entwicklung des Hafengebietes dar; der Hafen ist originärer und integrierter Bestandteil dieser Programmatik selbst. Hieraus erwächst der hohe Anspruch an die konzeptionelle Vorbereitung zur weiteren Beplanung des Hafengebietes.

2.4.2.2 Flächennutzungsplan der Stadt Waren

Der rechtskräftige Flächennutzungsplan der Stadt Waren vom 26. Februar 2006 weist eine Reihe Sondergebiete aus. Damit wird einer gezielten und strukturierten Entwicklung des Hafengebietes entsprochen. So wurden folgende Sondergebiete fixiert (vgl. Abb. 11):

für den Nutzungszweck **Hafenanlagen** (SO 2.4)

- der Bereich der Steinmole,
- das Gebäude Strandstraße Nr. 4 („Pier 13“),
- der Ostkai des Stadthafens
- und das gesamte Gebiet südlich des Stadthafens bis zur Fischerei

für den Nutzungszweck **Fremdenbeherbergung** (SO 2.1)

- das Areal westlich der Kietzbrücke (geplantes Grandhotel),
- das Speichergebäude an der Steinmole (Kietzspeicher)
- und das Gebiet im Süden zwischen Binnenmüritz und Feißneck (geplantes Seepark-Areal).

Als **Mischgebiete** wurden festgesetzt:

- das Areal nördlich der Kietzstraße,
- der Bereich des (ehemaligen) Gaswerksgeländes (heute Gebäude Strandstraße 3, 3a/3b und Privatparkplatz),
- das Hauptgebäude der Fischerei
- sowie das ehemalige SERO-Gelände (B-Plan Nr. 61) mit Teilen des Gregoriusberges (B-Plan Nr. 62) östlich der Müritzstraße.

Der Altstadtkern einschließlich der Bebauung am Nordkai des Stadthafens sowie das übrige Gebiet östlich der Müritzstraße und der Straße „Am Seeufer“ bis zur Papenbergstraße wurden als **Wohngebiete bzw. allgemeine Wohngebiete** (gewerbliche Nutzung zulässig) eingestuft.

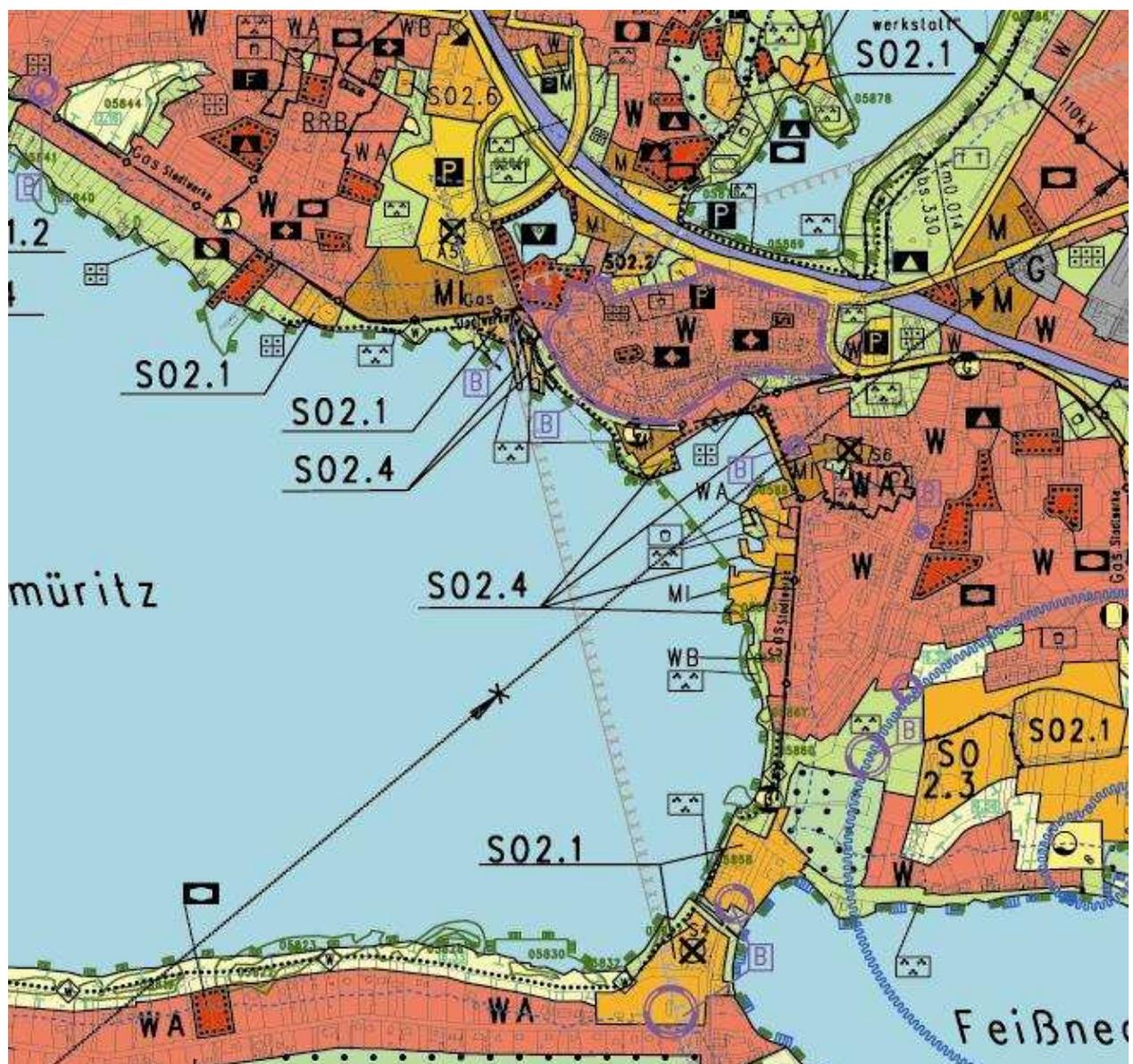


Abb. 11: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan Waren (Müritz), Stand Februar 2006

Als öffentliche **Grünflächen** wurden

- die historische Parkanlage an der Kietzbrücke,
- die Uferpromenade zwischen Steinmole und Stadthafen,
- die Grünfläche im Bereich der mittlerweile neu errichteten Toilettenanlage „Am Bahndamm“ sowie ein kleiner Uferabschnitt südlich des Stadthafens eingestuft.

Ein **Hauptwanderweg** entlang des Ufers wurde vom künftigen Grandhotel bis zum Ostkai des Stadthafens und dann entlang der Straße „Am Seeufer“ bis zum künftigen Seepark-Areal festgesetzt.

Die Binnenmüritz einschließlich der Uferzonen im Bereich der Kietzbrücke über die Steinmole bis zur Wellenbrecheranlage am Stadthafen ist Bestandteil des Landschaftsschutzgebietes Mecklenburger Großseenland. Der Bereich des Stadthafens bis südlich der Fischerei wurde ausgenommen.

Fazit zu 2.4.2.2)

Der Flächennutzungsplan der Stadt weist bereits eine Reihe zielorientiert zu entwickelnder Nutzungsstrukturen zur Entwicklung des Hafengebietes aus. Diese sind vom gegebenen Planungsstatus bei der Hafenkonzeption zu beachten und zugrunde zu legen. Offensichtlich erkennbare planerische Fehlentwicklungen werden nicht gesehen und ständen im Rahmen dieser Konzeptionsbearbeitung nur dann zur Disposition, wenn attraktive Alternativen zur Diskussion gestellt werden können oder ggf. im bisherigen Planungsprozess des F-Planes nicht erkannte Funktionsüberschneidungen zur Nutzungseinschränkungen führen und korrigiert werden müssen. Im Zuge der Konflikt- und Funktionsanalyse wird unter Punkt 4.2.4 (Nutzung Gebäude Strandstraße 4) und Punkt 4.2.6 / 4.2.7 (Nutzungsüberlagerung der unbebauten Flächen am Südufer des Stadthafens) näher auf entsprechende Problemsituationen eingegangen.

2.4.2.3 Sanierungssatzung und städtebauliche Rahmenplanung

Die nördlich des Hafens gelegenen Flächen liegen teilweise im Geltungsbereich der Sanierungssatzung zur Sanierung der Altstadt.

Wesentliche, im städtebaulichen Rahmenplan „Südliche Innenstadt“ festgesetzten Sanierungsziele wurden in den Jahren 2003 bis 2005 bereits erfolgreich umgesetzt wie

- der (optische) Erhalt der kulturhistorischen Bausubstanzen (Speicher, Gaswerk, Hafenbeckenbebauung) unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten
- sowie die städtebauliche Entwicklung des Altstadt-kerns unter Berücksichtigung der Dominanz der vorhandenen Altbausubstanz.

In Anbetracht der stagnierenden Entwicklung des südöstlich an das Stadtzentrum angrenzenden Gebietes zwischen Stadthafen und Papenberg wurde 2005 die Fortschreibung bzw. Erweiterung des Rahmenplanes „Südliche Innenstadt“ mit entsprechender Erweiterung des Sanierungsgebietes beschlossen. Damit soll für den Raum zwischen Mecklenburger Straße/Am Bahndamm über die Rosenthalstraße bis zur Großen Gasse eine geordnete städtebauliche

Entwicklung gewährleisten werden. Die mit Beschluss vom Februar 2008 vorliegende Rahmenplanung beinhaltet folgende Schwerpunkte:

- Integration der Bebauungsplanungen im Gebiet „Gregoriusberg“ (B-Plan Nr. 28) und im Bereich des ehemaligen Kornspeichers (vorhabensbezogener B-Plan Nr. 61 „ehemaliges SERO-Gelände Müritzstraße“);
- Überarbeitung des Verkehrskonzeptes
Entschärfung der Konfliktsituationen zwischen fließendem und ruhendem Verkehr im Bereich des Stadthafens:
 - v. a. Verkehrsberuhigung der Müritzstraße und Nebenstraßen,
 - Schaffung fußgänger- und radfahrerfreundlicher Verbindungen zwischen Altstadt/Hafen und dem sich entwickelnden Gebiet Papenberg / Kurgebiet,
 - Planung eines öffentlichen Parkplatzes für 100-200 Stellplätze an der Mecklenburger Straße,
 - Berücksichtigung einer privaten Stellplatzanlage für Yachthafen/Charterbetrieb in der Rosenthalstraße.
- Stärkung der Geschäftszone an der Müritzstraße
 - durch Verknüpfung mit der attraktiven Freizeitzone Hafenkai/Stadthafen,
 - saisonal bedingte multifunktionale Nutzung und langfristig Ausweisung des östlichen Kais als Fußgängerbereich,
 - Festsetzung öffentlicher Grünflächen nordöstlich des Hafenbeckens (Spielplatz, Parkanlage, öffentliches WC),
- Schutz- und gezielte Förderung der Wohnfunktion im Erweiterungsgebiet unter Berücksichtigung der gewerblichen und privaten touristischen Mischnutzung (Fremdenbeherbergung).

Fazit zu 2.4.2.3)

Die mit der Sanierungssatzung und dem Rahmenplan ausgesteuerten Maßnahmen wurden teilweise umgesetzt bzw. sind im Zuge weiteren Leitplanungen zur Realisierung zu bringen. Alle Planungen berücksichtigen den Kontext zur Entwicklung des Hafengebietes. Im Punkt 4 Konflikt- und Funktionsanalyse werden ggf. kritische Positionen erfasst.

2.4.2.4 Bauleitplanungen

2.4.2.4.1 Bereich Kietzbrücke und Steinmole

Mit den Bebauungsplänen Nr. 2 A - D erfolgte in den letzten Jahren durch die Neuordnung und Verdichtung der Mischgebietsflächen entlang der Kietzstraße (vorwiegend Dienstleistungsangebote) und durch die Umgestaltung der Verkehrsflächen (Schaffung Großparkplatz, Neuanlage Busbahnhof, Bushaltepunkt Steinmole) eine deutliche infrastrukturelle Verbesserung, welche insbesondere dem Neubau des MÜRITZEUMS als zentralem touristischen Eingangstor zur Müritz-Region geschuldet ist.



Die darüber hinaus im B-Plan Nr. 7 „Kietz“ (Januar 1996) und auch im Rahmenplan „Südliche Innenstadt“ (Juli 2001) festgesetzten Vorgaben, wie die Schaffung einer verkehrsberuhigten, für Fußgänger und Radfahrer durchgängig nutzbaren grünen Uferzone entlang der Kietzstraße und Strandstraße wurden bereits längerfristig umgesetzt. Das seinerzeit ausgewiesene Sondergebiet Nr. 2 „Gastronomie“ im Bereich des ehemaligen Rundpavillons wurde mittlerweile durch den vorhabensbezogenen Bebauungsplan Nr. 45 „Grandhotel“ (Juni 2005) überplant. Die Sondergebiete Nr. 1 „Beherbergung“ im denkmalgeschützten Speicher am Kietzhafen („Kietzpassage“) und Nr. 2 „Hafen“ mit eingeschossigem Pavillon und Anlegestelle für Fahrgastschiffe („Müritz-Wind“) an der Steinmole wurden realisiert.

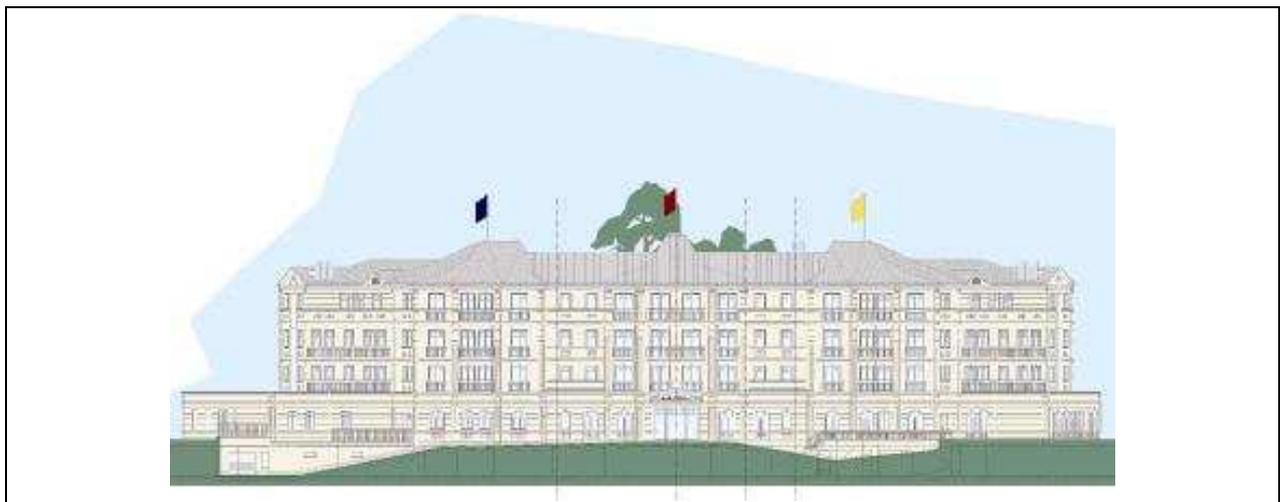


Abb. 12: Grandhotel - Ansicht Nord (Quelle: Präsentation des Investors, 03/2008)

Fazit zu 2.4.2.4.1)

Im v. g. Areal sind soweit alle städtebaulichen Planungsansätze realisiert bzw. im Falle des Grandhotels bereits baugenehmigt. Mit der Realisierung dieser Maßnahmen gewinnt sodann dieser Bereich eine wesentliche städtebauliche Attraktivität und Aufwertung. Eine hiermit einhergehende adäquate funktionelle Weiterentwicklung des Uferbereiches ist bisher jedoch nicht konzipiert worden. Es wird zu beurteilen sein, ob angesichts der zu erwartenden städtebaulichen Attraktivität in diesem Bereich geeignete Funktionserweiterungen geboten sind.

2.4.2.4.2 Bereich Stadthafen / südliche Innenstadt

Eine weitere Grundlage für die Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung des Hafengebietes war die Aufstellung des Vorzeitigen Bebauungsplanes Nr. 14 „Alter Hafen und Seeufer“ im Februar 1993 (Entwurf 1995, ohne Rechtskraft), welcher die folgenden wesentlichen städtebaulichen Zielstellungen formulierte:

- Prägung des Hafens durch die Schifffahrt und durch ergänzende milieuentsprechende Gewerbe: Nutzung des Hafenbeckens im nördlichen Teil durch die Fahrgastschifffahrt, im südlichen durch einen Sportboothafen;
- Anordnung eines Wellenschutzes zur allgemeinen Sicherung der Schiffe und Boote vor den meist anstehenden südwestlichen Winden;
- Berücksichtigung der Führung eines Uferwanderweges (als Kreiswanderweg) bei der Bebauung und Nutzung der Uferränder (Gewährleistung der allgemein öffentlichen Zugänglichkeit des Hafenbeckenrandes trotz Funktionsüberschneidungen);
- Nutzung dieser Berührungspunkte durch Erhalt bzw. Ergänzung hafentypischer Nutzungen als milieuspezifische Attraktionen (Werftbetrieb, Fischerei);
- Organisatorische Trennung von Bereichen mit Kran- und Slipanlagen zur Bootsverladung bzw. -anlieferung von stark frequentierten Besucherbereichen;
- Berücksichtigung der vorhandenen Identität des Hafengebietes bei der Gestaltung von Gebäuden und Freianlagen (Anpassung der Geschosshöhe an vorhandenen Gebäudebestand mit Ausnahme des Eckgebäudes, Vorgabe von Firstrichtungen, Stellplatznachweis auf dem Grundstück; Berücksichtigung naheliegender Wohnbereiche bei Gewerbeansiedlung);
- Verkehrliche Erschließung des südlichen Hafengebietes über die Straße „Am Seeufer“ bzw. die Müritzstraße (evtl. Schaffung einer gemeinsamen Zufahrt für Fischerei und Hafengebiet über das Flurstück Nr. 10);
- Anbindung des Gebietes Alter Hafen und Straße Am Seeufer an den ÖPNV (Nord-Süd-Buslinie);
- Einpassung einer Radwegeverbindung in die neue Straßen- und Platzgestaltung.



Während Teile des Konzeptes des B-Plans Nr. 14 in den vergangenen Jahren sukzessive umgesetzt wurden wie

- die Erneuerung des Hafenbeckens mit festen Kaimauern einschließlich Gestaltung der nördlichen und östlichen Uferpromenade,
 - die Errichtung einer Wellenbrecheranlage zum Schutz des Hafens,
 - die Einrichtung einer Marina mit ca. 150 Liegeplätzen und technischer Infrastruktur (Betankung, Bekranung, Fäkalien- und Müllentsorgung sowie Sanitärbereich),
 - ein zweigeschossiges Hafengebäude (Müritzstraße Nr. 14), welches durch die Marina „im Jaich“ und Charterbetriebe genutzt wird,
 - und dem südlich der denkmalgeschützten Pension („Haus Kim“) mehrgeschossigen Bau für „seniorengerechtes Wohnen“ (Wohnanlage „An der Bleiche“, Am Seeufer 74/75),
- besteht für das Areal südlich des Hafens zur Zeit noch eine ungeordnete Nutzung. Die durch Baumbestand unstrukturiert gegliederten Flächen werden neben infrastrukturellen Einrichtungen der Marina (Tankstelle, Fäkalien- und Müllentsorgung) momentan als gewerbliche Lagerflächen bzw. als Zwischenlager für Boote und Stellflächen für den Marina- bzw. Charterbetrieb zwischengenutzt. Ein Bauantrag für die Errichtung einer Hotelanlage (Hotel / Seeapartements „Am Sportboothafen“) liegt jedoch bereits vor, dessen Genehmigung von Seiten der Stadt in Aussicht gestellt wurde.



Abb. 13: Hotel am Sportboothafen - Ansicht Nord (Quelle: Präsentation des Investors, 03/2008)

Fazit zu 2.4.2.4.2)

Durch die Konzeption zum B-Plan 14 wurden bereits wesentliche Maßnahmen im unmittelbaren Funktionsbereich des Stadthafens umgesetzt. Die städtebauliche Nutzung des Areals südlich des Hafens ist noch nicht abschließend geregelt. Mit der in Aussichtstellung der Baugenehmigung zum Hotelbau „Am Sportboothafen“ wird das Flächenareal überplant. Kritisch zu beurteilen bleibt jedoch die damit zwangsläufig entstehende Funktions- bzw. Nutzungsdichte im verbleibenden Bereich zwischen neuer Hotelanlage und Ufer. Die Aufrechterhaltung des Hafensbetriebes (Bekranung, Tanken, Fäkalienabsaugung) muss gewährleistet bleiben. Im Punkt Konflikt- und Funktionsanalyse (Kapitel 4.2.6 / 4.2.7) wird dieser Sachverhalt beurteilt.

2.4.2.4.3 Bereich Kurgebiet / Seepark

Mit den zur Zeit in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen Nr. 44 „Seepark Waren an der Müritz“ im Bereich der ehemaligen Sägewerke und Nr. 27 E „Gesundheitshotel“ auf dem Nesselberg wird die Entwicklung des südlichen Stadtgebietes zum künftigen Naherholungs- und Wellnesszentrum mit Thermenstandort vorangetrieben. Ein städtebaulich unattraktiver Industriebrachen-Standort auf dem direkten Verbindungsweg zum Müritz-Nationalpark wird hiermit beseitigt.

Die Gesamtanlage des Seeparks ist mit folgender kapazitiven Auslegung geplant:

- Anzahl Appartementshäuser 97 Stück (davon 20 Penthäuser)
- Bettenzahl 610 Betten
- Therme mit Wellness/Beauty 2.800 m²
- Gaststättenplätze ca. 280 Plätze (davon ca. 120 Außenplätze)
- Pkw-Stellplätze ca. 260 Plätze
- Anlegeplatz für Fahrgastschiff 1 Stück mit Anlegebrücke
- Liegeplätze für Sportboote 200 Stück ohne Differenzierung der Bootsgröße
- Hafenmeisterei Sanitärbereich, Charterbüro und Bistro
- Kran-, Slip- und Tankservice sind nicht vorgesehen.

Zur Dimensionierung des Sportboothafens wird aus der Konzeption (Stand 10/2008) zitiert:

Ca. 75 % Belegung der 610 Betten während der Hauptsaison vorausgesetzt, halten sich hier zeitgleich ca. 460 Gäste auf, von denen gemäß Anlagenspezifik 25 % mit Wunsch nach Nutzung eines Charterbootes berücksichtigt werden; bei Belegung mit durchschnittlich 2 Personen:	60 Plätze
Es wird mit durchschnittlich 15 Gästen gerechnet, die aus weiter entfernten Bundesländern Boote auf Trailern mitbringen.	15 Plätze
Es wird mit Bedarf in Höhe von 15 Liegeplätzen für gewerbliche Anbieter (in erster Linie Hoteliers) aus dem Umfeld der Anlage gerechnet.	15 Plätze
Nach aktueller Rücksprache mit dem Betreiber des Stadthafens beträgt der erfassbare nachweisliche derzeitige Fehlbedarf an Liegeplätzen etwa 40 bis 60.	50 Plätze
Im Service-Bereich werden 12 Liegeplätze für Charterboote zur Vor- und Nachsorge benötigt	12 Plätze
Für Wassertaxi	2 Plätze
Für Charterboote von an die Anlage gebundenen Charterunternehmen	46 Plätze
Gesamtliegeplatzkapazität ermittelt	200 Plätze
Gesamtliegeplatzkapazität konzipiert	200 Plätze

Es wird in der Konzeption davon ausgegangen, dass nicht zuletzt durch die Synergieeffekte in der Saison 30 bis 50 % der Liegeplätze als Gastliegeplätze in der Art eines Wasserwanderrastplatzes zur Verfügung stehen. Der Hafenmeister kennt exakt die stunden-, tage- und wochenweise Abwesenheit der Boote und kann entsprechend erhebliches zusätzliches Gästeliegen ermöglichen.

Dem eigentlichen Hafen ist landseitig eine hinreichend dimensionierte Aktionsfläche vorgelagert, welche sowohl für den Bootservice als auch im Rahmen städtischer Events (Hafenfeste, Kurveranstaltungen) als Teilaktionsfläche genutzt werden kann. Über den Uferwanderweg besteht eine direkte Verbindung zum Stadthafen. Das Kurgebiet ist nur 100 m entfernt.



Abb. 14: Städtebaulicher Entwurf „Seepark Waren an der Müritz“ (Konzeption, Juli 2008)

Fazit zu 2.4.2.4.3)

Mit der Realisierung des Seeparks erhält der Standort „Stadt Waren (Müritz)“ einen deutlichen direkten Zuwachs an Liegekapazität für Sportboote. Von den geplanten 200 Stück Liegeplätzen ist unter der Annahme der vorgetragenen Begründung etwa ein Drittel (ca. 75 Stück) für die unmittelbare Bedarfsdeckung der Gäste des Seeparks selbst zu belegen. Die übrigen etwa 125 Liegeplätze stehen dem Marinastandort Waren effektiv als zusätzliche Kapazität (sowohl für Dauerlieger, Vercharterer als auch Tagesgäste / Kurzzeitlieger) zur Verfügung. Es ist davon auszugehen, dass an den Stadthafen gebundene Charterunternehmen ihren Standortvorteil nicht aufgeben und zum Seepark wechseln werden. Damit besteht eine unmittelbare Wettbewerbssituation, welche bei der Kapazitätsplanung des Stadthafens entsprechend zu berücksichtigen ist. Sollte der mit ca. 50 Liegeplätzen angegebene Fehlbedarf im Stadthafen im Ergebnis vorliegender Konzeption durch Erweiterung der Kapazitäten im Stadthafen selbst gedeckt werden können, wäre die Vorhaltung entsprechender freier Liegeplätze im Seepark nicht mehr erforderlich. Zudem wird der Tank-, Slip- und Kranservice des Stadthafens aufgrund dieser im Seepark nicht vorgesehene Infrastruktur eine Nutzungsintensivierung erfahren, mit unmittelbaren Auswirkungen auf das Hafenumfeld und die Verkehrsbelegung der Straße „Am Seeufer“.

2.4.2.5 Verkehrsleitplanung

2.4.2.5.1 Kfz-Verkehr

Mit dem in 2007 fertiggestellten Busbahnhof am Kietz und Schaffung einer Haltemöglichkeit an der Steinmole konnte sowohl der ÖPNV- als auch der Reisebusbetrieb zentralisiert und damit die Verkehrsberuhigung der Strandstraße und der Innenstadt verbessert werden. Eine Bushaltemöglichkeit in unmittelbarer Nähe der Anlegeplätze im Stadthafen wurde nicht realisiert.

Die Nutzung der Strandstraße, Müritzstraße und Straße „Am Seeufer“ als Durchgangsstraße zum Stadtteil Papenberg, welche insbesondere in der Hauptsaison ein erhebliches Problem für das touristisch intensiv genutzte Gebiet zwischen Stadthafen, Steinmole und Altstadt darstellt, soll durch verkehrsberuhigende Maßnahmen unterbunden werden. Für 2009 sind diesbezüglich verkehrsplanerische Untersuchungen vorgesehen, um abschließende Klarheit über die entsprechenden Umlegungswirkungen, insbesondere für die Papenbergstraße, zu erhalten, welche durch die neu entstehenden bzw. erweiterten Nutzungen im Süden (Kurgebiet, Seepark, Campingplatz Ecktannen) verstärkt werden.

Die unmittelbar im Zusammenhang mit der Hafenentwicklung stehende Verkehrsproblematik wird mit dem Verkehrskonzept der Rahmenplanfortschreibung „Südliche Innenstadt“ von 2008 nochmals aktuell aufgegriffen. Als wesentliche planerische Ansätze werden weiterhin verfolgt,

- die Strandstraße und Müritzstraße intensiv zu beruhigen, indem die Müritzstraße für den Durchgangsverkehr gesperrt wird (vorausgesetzt die v. g. verkehrsplanerische Untersuchung belegt ein verträgliches Ergebnis),
- das Stellplatzangebot für den ruhenden Verkehr außerhalb des unmittelbaren Hafensbereiches in der direkten Zuordnung zur Mecklenburger Straße zu erhöhen.

Daraus folgend wird die Rosenthalstraße und die Große Gasse als verkehrsberuhigter Bereich mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h festgesetzt. Die Fläche zwischen Müritzstraße und Ostkai wird ebenfalls verkehrsberuhigter Bereich und wird so umgestaltet, dass sie multifunktional genutzt werden kann und der ruhende Verkehr je nach saisonalen Anforderungen nur anteilig aufgenommen wird. Sobald die öffentliche Parkanlage in der Mecklenburger Straße realisiert wurde, wird die Fläche Fußgängerbereich.

Des Weiteren wurde innerhalb des B-Plangebietes „Gregoriusberg“ eine Fläche in der Rosenthalstraße für eine private Stellplatzanlage für den Marinabetrieb des Stadthafens „im jaich“ eingeordnet.

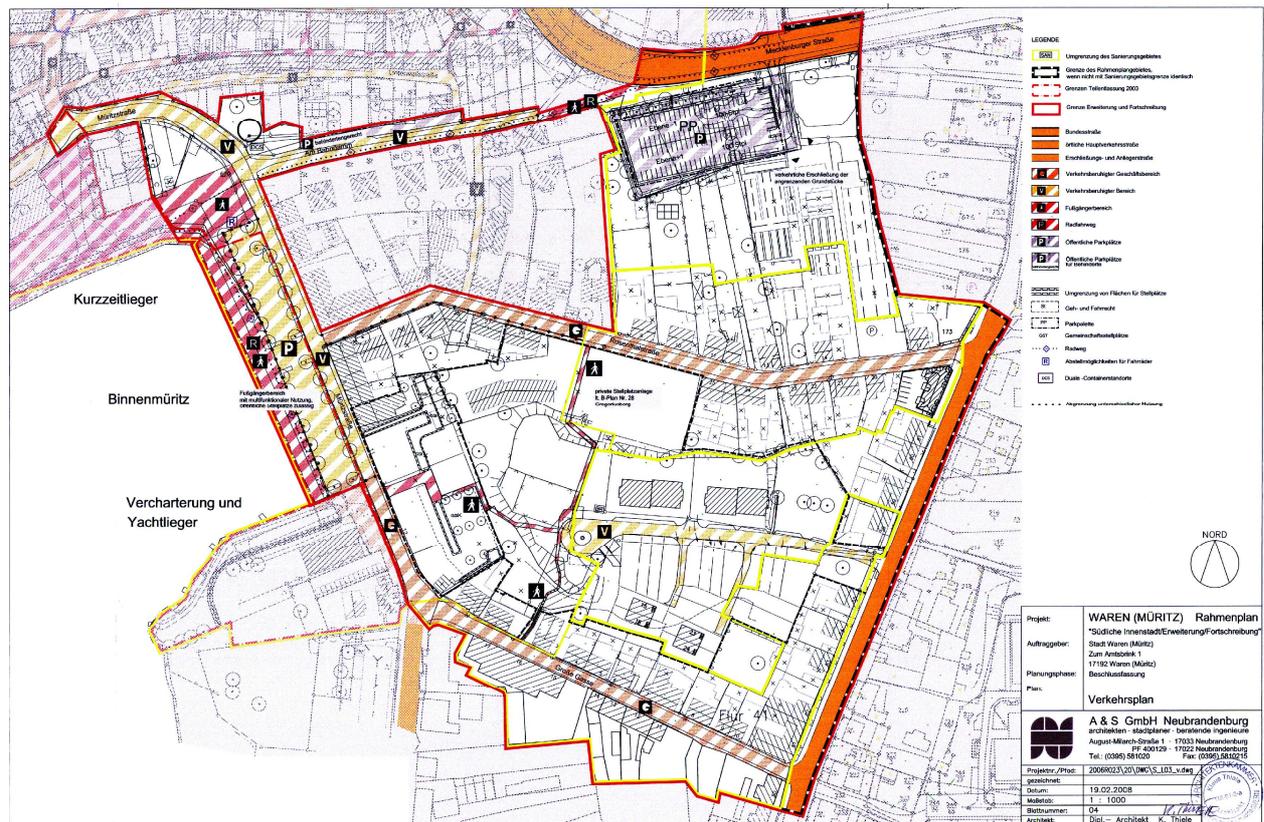


Abb. 15: Städtebaulicher Rahmenplan „Südliche Innenstadt“ - Verkehrskonzept (A&S 2008)

Fazit zu 2.4.2.5.1)

Mit den bereits realisierten und den im aktualisierten Rahmenplan festgesetzten Verkehrsmaßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Schaffung zusätzlicher Stellplätze werden wichtige Voraussetzungen zur Umgestaltung des Flächenpotentials zu Gunsten der weiteren touristischen Nutzung des Hafenbereiches geschaffen. Zu analysieren bleiben weiterhin die Gewährleistung von Halte- bzw. Parkmöglichkeiten für die Marina/Charter-Gäste (nach Realisierung des Hotelbaus) sowie die Einordnung von Haltepunkten des ÖPNV im Bereich des Stadthafens.

2.4.2.5.2 Fahrrad- und Wanderwegenetz

Der Fahrrad- und Wandertourismus hat als attraktive Form der Freizeitbeschäftigung und Urlaubsgestaltung in den letzten Jahren seinen Stellenwert deutlich ausgebaut. Der Ausbau eines durchgängigen und gut ausgeschilderten Rad- und Wanderwegenetzes in Koordination mit weiteren Verkehrsträgern (Bus, Bahn, Schiff) wird künftig für die gesamte Müritzregion - aber auch speziell für die Stadt Waren (Müritz) mit ihrer gesundheitsorientierten Standortentwicklung - einen entscheidenden Entwicklungsfaktor ausmachen.

Das Fuß- und Radwegenetz innerhalb des Stadtgebietes von Waren entlang des nördlichen und östlichen Ufers der Binnenmüritz weist einen guten Ausbaustand sowie eine ausreichende Beschilderung auf. Defizite bestehen bezüglich eines unmittelbar uferbegleitenden Fußwe-

ges, der sowohl am westlichen Stadtrand (Bereich Volksbad / Kietzbrücke) aber auch südlich des Stadthafens bis zum künftigen Seepark-Areal keine Fortsetzung finden konnte und bisher straßenbegleitend (Gerhard-Hauptmann-Allee bzw. Straße „Am Seeufer“) geführt werden muss.

Fazit zu 2.4.2.5.2)

Der Zusammenhang zwischen Fahrrad- und Wanderwegenetz mit dem Wasserwandertourismus und der Fahrgastschifffahrt hat in den Planungen offensichtlich noch keine explizite Wertigkeit erhalten. Hierzu sind in der Konfliktanalyse kritische Betrachtungen anzustellen.

2.5 Zusammenfassende Beschreibung der Funktionsbereiche

Aufbauend auf der vorangegangenen Bestandsanalyse werden in der nachfolgenden tabellari-schen Übersicht die einzelnen Funktionsbereiche nochmals gemäß ihrer Bestandscharakteristik und schifffahrtstechnischen Ausstattung zusammenfassend dargestellt sowie entsprechende städtebauliche Vorgaben aufgeführt (siehe hierzu auch Karte 1 „Realnutzung und Funktionsbe-reiche“).

Aus diesen wesentlichsten Faktoren werden Schlussfolgerungen für die weitere Dimensionie-rung der einzelnen Funktionsbereiche sowie für die nachfolgende prognostizierte Bedarfsermitt-lung (Punkt 3) zu ziehen sein.

	Funktionsbereiche / Nr.		
	1 Kietzbrücke	2 Steinmole	3 Uferpark
Bestandscharakteristik	<ul style="list-style-type: none"> ➤ parkartig gestaltete historische Uferanlage mit altem Baumbestand ➤ Uferweg in Richtung Strandbad (West) und Steinmole / Innenstadt (Ost) ➤ Kietzstraße als verkehrsberuhigter Bereich mit Fahrradweg und Wohnbebauung ➤ Kietzbrücke als Mittelpunkt: Schiffsanleger für Fahrgastschiffahrt 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Speichergebäude (denkmalgeschützt) - Fremdenbeherbergung / touristische Infrastruktur ➤ Privater Sportboothafen („Stadthafen Mitte“) mit Bootsschuppen und Grünfläche ➤ Verkehrsberuhigter Bereich mit Bushaltestelle / Parkplätzen / öffentlichen Grünflächen ➤ Schiffsanleger (Ost- und Westseite der Steinmole) mit Pavillon für Fahrkartenverkauf und tourismusbezogenes Informationsmaterial ➤ Ungeordnetes Gastronomieangebot (Fischbuden, Räucher Kahn) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ parkartig gestaltete Uferanlage mit uferbegleitendem altem Baumbestand und großzügigen Rasenflächen; Uferbefestigung mit Steinschüttung; öffentlicher Spielplatz; Sitzgelegenheiten ➤ Uferweg in Richtung Steinmole (West) und Stadthafen (Ost); Ausblick auf Binnenmüritz ➤ Strandstraße als verkehrsberuhigter Bereich mit Geh-/Fahrradweg und Wohnbebauung ➤ geordnetes Gastronomieangebot, Shopping und Fahrgastschiffahrt in unmittelbarer Nachbarschaft
Städtebauliche Planungen und Festsetzungen	<p>Bebauungsplan Nr. 7 „Kietz“ (Januar 1996) Öffentliche Parkanlage mit Uferweg - Fuß- und Radweg entlang Kietzstraße Vorhabensbezogener Bebauungsplan Nr. 45 „Grandhotel“ (Juni 2005) Sondergebiet „Fremdenbeherbergung“ (3000 m²; ein- bis dreigeschossig; Erhalt des öffentlichen Uferweges) Bauantrag für 4-5-SterneHotel mit 86 Übernachtungseinheiten (EZ, DZ, Suiten), Restauration, Tagungsräumen, Wellnessbereich (Baugenehmigung liegt vor)</p>	<p>Bebauungsplan Nr. 7 „Kietz“ (Januar 1996) Sondergebiet 1 - Beherbergung (Speichergebäude - denkmalgeschützt) Sondergebiet 3 - Hafen (Steinmole, eingeschossiger Pavillon, Grünfläche Yachthafen) Rahmenplan „Südliche Innenstadt“ (Juli 2001) Sondergebiet „Anlegestelle Fahrgastschiffe“ (70 m²) mit Pavillon Öffentliche Grünflächen (Parkanlage) Stellflächen, verkehrsberuhigter Bereich (Strandstraße)</p>	<p>Rahmenplan „Südliche Innenstadt“ (Juli 2001) Öffentliche Grünflächen (Parkanlage), verkehrsberuhigter Bereich (Strandstraße)</p>
Schiffahrtstechnische Daten / Kapazitäten / Kundenpotenzial	<p><u>Schiffahrtsgesellschaften:</u> 2 Anlegeplätze für Fahrgastschiffe an der Südseite entlang Dalbenreihe v. a. ortsfremde Linienschiffe (bis 40 m x 5 m) <u>schiffahrtstechnische Ausstattung:</u> nur Voraussetzung als kurzzeitiger Anlegeplatz gegeben / kein Winterliegeplatz keine Versorgungsinfrastruktur <u>Kapazitäten / Auslastung:</u> Schwerpunkt Linienbetrieb: Weisse Flotte und andere Fahrgastgesellschaften (Plau, Malchow, Röbel), auch Kreuzfahrtschiffe Kundenpotenzial: v. a. Senioren, Saisontouristen Künftig: gehobene Klientel des Grandhotels Symbioseeffekt mit Handel / Gastronomie Hafen und Innenstadt</p>	<p><u>Schiffahrtsgesellschaften:</u> Müritzwind Personenschiffahrt GmbH Strandstraße / Steinmole 0 17192 Waren (Müritz) (2 Fahrgastschiffe: MS „FONTANE“, MS „RICHARD WOSSIDLO“, 39,50 m x 5 m, 288 / 150 Plätze) 2 Liegeplätze an westlicher Anlegeseite Kreuzfahrtschiffe / Chartergesellschaften (Kabinenschiffe) 2 Liegeplätze an östlicher Anlegeseite (ca. 2-3 Tage Liegezeit)</p> <p><u>schiffahrtstechnische Ausstattung:</u> Voraussetzung als Liegeplatz / Winterliegeplatz gegeben Unterschiedliche Höhe der Kaimauern und geringe Breite der Fahrrinne wirken einschränkend (Brandschutzproblematik) mobiles Tankfahrzeug, mobile Fäkalienabsaugvorrichtung keine Hafenanordnung</p> <p><u>Kapazitäten / Auslastung:</u> Schwerpunkt Sonderfahrten und Kreuzfahrtbetrieb mit Entwicklungspotenzial, regelmäßiger Linienbetrieb aufgrund der Hafenstruktur nicht zu gewährleisten Kundenpotenzial: v. a. Senioren, Saisontouristen der Chartergesellschaften Symbioseeffekt mit Gastronomie im Hafen, Bushaltestelle, Stadtrundfahrten</p>	-

	Funktionsbereiche / Nr.				
	4 Stadthafen / Gastronomie / Shopping	5 Fahrgasthafen / Vorhafen / Kai Nord und West	6 Marina / Sportboothafen / Kai Ost und Süd		
Bestandscharakteristik	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Wohn- und Gastronomiebebauung am Stadthafen mit großzügigen Außenterrassen; ➤ Großzügig angelegte, neu gestaltete Uferpromenade mit Kaimauer, vollständig gepflastert (keine Grünflächen), gute Ausstattung (Info-Punkt, WC, Abenteuer-Spielplatz) ➤ Schöner Ausblick auf Stadthafen mit Fahrgastschiffen und Sportbooten ➤ Strandstraße als verkehrsberuhigter Bereich mit Geh-/Fahrradweg und Wohnbebauung ➤ Direkte Verbindung zur Innenstadt über Marktstraße und Hafengasse ➤ geordnetes Gastronomieangebot, Shopping in der Innenstadt, Fahrgastschiffahrt 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ zweigeschossiges Gebäude mit vorwiegend Wohnnutzung und Gastronomiebetrieb im Erdgeschoss ("Pier 13") ➤ Verkehrsberuhigter Uferbereich mit Uferpromenade und Schiffsanlegestellen am Westkai ➤ Anlegebereiche am nördlichen Westkai und Vorhafen zur Zeit ungenutzt ➤ geordnetes Gastronomieangebot, Handel/Dienstleistungen und touristische Infrastruktur in unmittelbarer Nachbarschaft 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ zentraler Teil des Stadthafens (2 Anlegestege am Nordkai - Kurzzeitlieger, 3 Stege am Südkai - Sportboote und Vercharterung, Ostkai mit Liegeplätzen für große Yachten) ➤ Hafengebäude / Servicecenter und Serviceeinrichtungen der Marina am Südkai ➤ Nord- und Ostkai mit massiver Uferwand, Südkai teilweise mit Spundwand, im weiteren Verlauf mit Steinschüttung gesichert ➤ Verkehrsberuhigter Uferbereich mit Uferpromenade und öffentlichen Stellplätzen am Ostkai ➤ geordnetes Gastronomieangebot, Handel/Dienstleistungen und touristische Infrastruktur in unmittelbarer Nachbarschaft 		
Städtebauliche Planungen und Festsetzungen	<p>Rahmenplan „Südliche Innenstadt“ (Juli 2001) Innenstadt mit Wohnnutzung, Sondergebiet „Hafen“ (850 m²) und Mischgebiet mit zweigeschossigem Gebäudebestand (Wohnen/ Gastronomie/Handel); öffentlich genutzter Privatparkplatz; verkehrsberuhigter Bereich (Uferpromenade, Strandstraße, Innenstadt); durchgängige Geh- und Radwegverbindung entlang der Strandstraße; Fußweg entlang der Uferpromenade</p> <p>Bebauungsplan Nr. 62 „Bereich Strandstraße“ (Okt. 2007) Festsetzung der bestehenden Nutzung (Mischgebiet mit Wohn- und Gewerbenutzung; keine weitere Bebauung oder wesentliche Änderung der vorhandenen Bebauung zulässig; Erhalt der genehmigten Stellplatzanlage mit 110 PKW-Stellplätzen; öffentliche Grünfläche mit Spielplatz)</p>	<p>Rahmenplan „Südliche Innenstadt“ (Juli 2001) Sondergebiet „Hafen“ (850 m²) mit Hafengebäude (zweigeschossig); Funktionsplanung als Sondergebiet wurde nicht umgesetzt; verkehrsberuhigter Bereich (Uferpromenade)</p>	<p>Rahmenplan „Südliche Innenstadt“ (Juli 2001 / Fortschreibung Februar 2008) Sondergebiet „Sportboothafen“ mit Hafengebäude (zweigeschossig) verkehrsberuhigter Bereich (Uferpromenade) mit öffentlichen Stellplätzen Vorzeitiger Bebauungsplan Nr. 14 „Alter Hafen und Seeufer“ (1995, ohne Rechtskraft) Sondergebiet „Sportboothafen“ (5.800 m²) mit Hafengebäude (zweigeschossig)</p>		
Schiffahrtstechnische Daten / Kapazitäten / Kundenpotenzial	-	<p><u>Schiffahrtsgesellschaften:</u></p> <table border="0"> <tr> <td>Weisse Flotte - Müritz GmbH Kietzstraße 17, 17192 Waren (Müritz) (7 Fahrgastschiffe in Waren, Malchow und Röbel, 130 - 290 Plätze) weitere 3 Schiffe geplant 1 Liegeplatz im Stadthafen (Dampfschiff EUROPA, 37 m x 5 m) (Konzessionsvertrag bis 2015)</td> <td>Warener Schiffahrtsgesellschaft mbH Blau-Weiße Flotte Müritz & Seen Strandstraße 3, 17192 Waren (Müritz) (4 Fahrgastschiffe in Waren, 3 in Mirow, 2 in Malchow) 3 Liegeplätze im Stadthafen (ESPERANZA, STADT WAREN, UNKEL BRÄSIG, FORELLE, 18 - 25 m x 5 m) (Konzessionsvertrag bis 2010)</td> </tr> </table> <p><u>schiffahrtstechnische Ausstattung:</u> Voraussetzung als Liegeplatz / Winterliegeplatz gegeben Anlegeplätze im Hafen zur Zeit ausreichend Fahrgastschiffe bestimmen maßgeblich das Flair/Ambiente des Stadthafens Einfahrtbereich durch Lage der Wellenbrecher eingeschränkt Manövriermöglichkeiten durch Steganlagen der Marina eingeschränkt mobiles Tankfahrzeug, mobile Fäkalienabsaugvorrichtung keine Hafennordnung, keine Bushaltestelle in Hafennähe</p> <p><u>Kapazitäten / Auslastung:</u> Schwerpunkt Weisse Flotte: Linienbetrieb (90%) mit Entwicklungspotenzial, Route: Waren - Klink - Röbel - Malchow - Rechlin Nord - Waren Erweiterungstendenz zu Sonderfahrten (Flusskreuzfahrt) und Fahrradtourismus (Kombiticket zwischen Weißer Flotte und PVM, Personenverkehr Müritz GmbH) Schwerpunkt Blau-Weiße Flotte: Sonderfahrten (Flusskreuzfahrt, Themenfahrt) Kundenpotenzial: Senioren, Saison-, Tages- und Fahrradtouristen, Chartergesellschaften Symbioseeffekt mit Gastronomie/Shopping im Hafen und in der Innenstadt</p>	Weisse Flotte - Müritz GmbH Kietzstraße 17, 17192 Waren (Müritz) (7 Fahrgastschiffe in Waren, Malchow und Röbel, 130 - 290 Plätze) weitere 3 Schiffe geplant 1 Liegeplatz im Stadthafen (Dampfschiff EUROPA, 37 m x 5 m) (Konzessionsvertrag bis 2015)	Warener Schiffahrtsgesellschaft mbH Blau-Weiße Flotte Müritz & Seen Strandstraße 3, 17192 Waren (Müritz) (4 Fahrgastschiffe in Waren, 3 in Mirow, 2 in Malchow) 3 Liegeplätze im Stadthafen (ESPERANZA, STADT WAREN, UNKEL BRÄSIG, FORELLE, 18 - 25 m x 5 m) (Konzessionsvertrag bis 2010)	<p>„im jaich“ Yachthafen - Stadthafen Waren / Müritz, 17192 Waren (Müritz) im-jaich Marina Lauterbach Am Yachthafen 1, 18581 Putbus / Ortsteil Lauterbach 180 Liegeplätze (50 Gastliegeplätze / 130 Saisonliegeplätze), Pachtvertrag bis 2020: 21.150 m² Wasserfläche, ca. 4.375 m² Landfläche (2 m breiter Streifen entlang der nördlichen, östlichen und südlichen Kaimauer)</p> <p><u>schiffahrtstechnische Ausstattung:</u> Voraussetzungen als Dauer- und Kurzzeit-Liegeplatz gegeben Winterliegeplätze extern (jeweilige Charterbetriebe und Fischereigelände) Manövriermöglichkeiten im Hafen v. a. für ungeübte Bootsführer eingeschränkt (geringe Einfahrtbreite durch Lage der Wellenbrecher, ungünstige Ausrichtung der Stege zur Hauptwindrichtung, Betankung schlecht erreichbar) Ver- und Entsorgungseinrichtungen vorhanden (Strom, Wasser, Sanitär), Tankanlage, Krananlage (bis 7 t), mobiler 100 t-Kran wird bedarfsweise angemietet, Fäkalienabsauganlage, Müllentsorgung, Stellplatzkapazität knapp Slip-, Reparatur- und Zubehörservice kooperativ über Müritz-Marina keine Hafennordnung</p> <p><u>Kapazitäten / Auslastung:</u> Schwerpunkt Saison- und Gastliegeplätze mit Erweiterungspotenzial (Liegeplatzangebot in der Hauptsaison zu gering, v. a. für große Yachten) Sanitärbereich im Hafengebäude nicht ausreichend für Saisonbetrieb Erweiterung Stellflächen und Servicegebäude im Bereich Rosenthalstraße geplant (ca. 3.000 m²) Kundenpotenzial: Wasserwanderer entlang der Seenplatte: Saisontouristen, div. Charterbetriebe: Motoryachten, Hausboote, Sportboote (v. a. AME Müritz-Charter Felten, Bootcharter Malow, Charterpoint Müritz, Kuhnle-Tours) Kooperation / Austausch mit anderen Marinas (z. B. Waren-Kamerun, Klink, Sietow, Lenz, Röbel, Rechlin, Claassee, Bolter Kanal) Symbioseeffekt mit Gastronomie/Shopping im Hafen und Innenstadt</p>
Weisse Flotte - Müritz GmbH Kietzstraße 17, 17192 Waren (Müritz) (7 Fahrgastschiffe in Waren, Malchow und Röbel, 130 - 290 Plätze) weitere 3 Schiffe geplant 1 Liegeplatz im Stadthafen (Dampfschiff EUROPA, 37 m x 5 m) (Konzessionsvertrag bis 2015)	Warener Schiffahrtsgesellschaft mbH Blau-Weiße Flotte Müritz & Seen Strandstraße 3, 17192 Waren (Müritz) (4 Fahrgastschiffe in Waren, 3 in Mirow, 2 in Malchow) 3 Liegeplätze im Stadthafen (ESPERANZA, STADT WAREN, UNKEL BRÄSIG, FORELLE, 18 - 25 m x 5 m) (Konzessionsvertrag bis 2010)				

	Funktionsbereiche / Nr.												
	7 Hotel / Seeapartements „Am Sportboothafen“	8 Müritz-Marina / Fischerei	9 Seepark Waren an der Müritz										
Bestandscharakteristik	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Lage des Grundstücks unmittelbar südlich des Stadthafens mit unverstellbarem Blick zum Hafen ➤ Momentan städtebaulich ungeordneter Bereich: Nutzung als Lager- und Stellflächen für Sportboothafen u. Müritz-Marina ➤ Unstrukturierter Grünbestand (Pappelreihe, Baumgruppen) ➤ Uferbefestigung mit Betonwand (Instandsetzungsbedarf) ➤ Gebäudebestand entlang der Straße „Am Seeufer“: denkmalgeschütztes Pensionsgebäude („Haus Kim“) und Wohnanlage der WOGewa für seniorengerechtes Wohnen ➤ Gastronomieangebot, Handel/Dienstleistungen, Sportboothafen und Uferpromenade in unmittelbarer Nachbarschaft 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Lage südlich des Stadthafens mit mehreren kleinen Hafenbecken und Bootsschuppen ➤ Handel-/Gewerbebetrieb Müritz Marina (ehemals Fischereigebäude): Vermarktung gebrauchter und neuer Sportboote, Boots-Vermietung (tages- bzw. stundenweise), Slipanlage für Sportboote, Boots- und Reparatur-Service ➤ Ungenutzter Schornstein (ehem. Heizhaus) als Höhendominante ➤ Fischereigewerbebetrieb „die Müritzfischer“ mit Fischfang, -vermarktung, Fischerei-Museum, Bootsschuppen <p>Gastronomieangebot, Sportboothafen, Uferpromenade, Fahrradverleih in der Nachbarschaft</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Stadtrandlage zwischen Binnenmüritz und Feisneck begrenzt durch Straße „Am Seeufer“, Specker Straße und Fontanestraße ➤ Ehemalige Sägewerksgelände: Industriebrache mit verfallenden Produktions- und Verwaltungsgebäuden, Werkwohnungen, technischer Infrastruktur (u. a. Schornsteine) ➤ Straßenbegleitender, z. T. alter Baumbestand; Laub- und Mischwald nördlich der Fontanestraße; Uferlinie (teils mit Beton befestigt) und Verbindungsgraben mit Gehölzsaum ➤ Villenbebauung - denkmalgeschützt - in der Nachbarschaft (teils mit Hotelbetrieb, Jugendherberge „An der Feisneck“) ➤ touristische Infrastruktur mit Gastronomie/Handel/ Dienstleistungen, Anlegereiche für Sportboote / Fahrgastschiffe oder Badestellen sind in der Umgebung nicht vorhanden 										
Städtebauliche Planungen und Festsetzungen	<p>Rahmenplan „Südliche Innenstadt“ (Juli 2001) und Vorzeitiger Bebauungsplan Nr. 14 „Alter Hafen und Seeufer“ (1995, ohne Rechtskraft)</p> <p>Sondergebiet „Sportboothafen“ (5.800 m²): Gebäude in zweigeschossiger Bauweise (Vorgaben von Traufhöhe und Gesamthöhe des Eckturms); Wegerecht für öffentlichen Uferwanderweg; Bestandsschutz „Haus Kim“</p> <p><u>Bauantrag „Hotel am Sportboothafen- Müritz Seeapartements“:</u> Z-förmiger Neubau 4-Sterne-Garnie-Hotel mit Gastronomie und Wellnessbereich, Schwimmbad sowie Ferienapartements mit 81 Übernachtungseinheiten und 63 Stellflächen (Tiefgarage) Baugenehmigung in Aussicht gestellt</p>	<p>Vorzeitiger Bebauungsplan Nr. 14 „Alter Hafen und Seeufer“ (1995, ohne Rechtskraft)</p> <p>Gewerbegebiet Fischerei wurde aufgehoben; geplanter durchgängiger öffentlicher Uferwanderweg</p>	<p>Bebauungsplan Nr. 15 „Alte Sägewerke zwischen Feisneck und Müritz“ (1. Änderung 2006)</p> <p>Vorhabensbezogener Bebauungsplan Nr. 44 „Seepark Waren an der Müritz“ (Dezember 2008)</p> <p>Geplante Ferienwohnanlage mit</p> <ul style="list-style-type: none"> - 97 Appartementshäusern (davon 20 im Penthouse-Stil), insgesamt 610 Betten - Seepark-Therme mit 2.800 m² Wellnessbereich und Gastronomie (280 Plätze) - Badestelle mit Badeplattform - ca. 260 Stellplätze - Marina mit 200 Liegeplätzen für Sportboote einschließlich Hafengebäude 										
Schiffahrtstechnische Daten / Kapazitäten / Kundenpotenzial	<p>- keine zusätzlichen Liegeplätze geplant</p>	<p><u>Schiffahrtstechnische Daten:</u></p> <table border="0"> <tr> <td>Müritz-Marina</td> <td>Fischerei Müritz-Plau GmbH</td> </tr> <tr> <td>Müritzstraße 73</td> <td>Müritzstraße 73</td> </tr> <tr> <td>17192 Waren (Müritz)</td> <td>17192 Waren (Müritz)</td> </tr> <tr> <td>ca. 10 Sportboote (bis 7,5 m)</td> <td>Fischereibetrieb und Museum</td> </tr> <tr> <td>3 Liegeplätze im Fischerei-Hafen, Winterliegeplätze vorhanden</td> <td>Fischverkauf direkt und Gastronomie mit Erweiterungskapazität</td> </tr> </table> <p><u>schiffahrtstechnische Ausstattung:</u> Voraussetzungen als Kurzzeit-Liegeplatz / Winterliegeplatz gegeben Kleines Hafenbecken mit 3-6 Liegeplätzen und Bootshalle mit Slipanlage 3 weitere Hafenbecken mit Bootsschuppen für Dauerlieger Reparatur- und Zubehörservice</p> <p><u>Kapazitäten / Auslastung:</u> Müritz Marina vor Ort: Bootsvermarktung/-vermietung, Slippen (Marina Waren-Kamerun, Camping-Platz : 150 Dauer- /10 Gastliegepl.) Stellflächen/Servicegebäude (Reparatur- und Servicebetrieb wird mittelfristig ausgelagert zugunsten touristischer Nutzung: Ferienwohnungen) Fischereibetrieb u. -museum: Fischgastronomie, Dauerlieger (Bootschuppen) Kundenpotenzial: Wasserwanderer, Saison- und Tagestouristen Symbioseeffekt mit Gastronomie/Shopping/Museum (Stadthafen und Fischerei)</p>	Müritz-Marina	Fischerei Müritz-Plau GmbH	Müritzstraße 73	Müritzstraße 73	17192 Waren (Müritz)	17192 Waren (Müritz)	ca. 10 Sportboote (bis 7,5 m)	Fischereibetrieb und Museum	3 Liegeplätze im Fischerei-Hafen, Winterliegeplätze vorhanden	Fischverkauf direkt und Gastronomie mit Erweiterungskapazität	<p><u>Schiffahrtstechnische Daten:</u></p> <p><u>Marina / Sportboothafen:</u> 1 Anlegeplatz für Fahrgastschiff (Steg mit Plattform) 200 Stück Liegeplätze für Sportboote (ohne Differenzierung der Bootsgrößen) Hafenmeisterei mit Sanitärbereich, Charterbüro und Bistro</p> <p><u>schiffahrtstechnische Ausstattung:</u> Voraussetzungen als Dauer- und Kurzzeit-Liegeplatz gegeben Winterliegeplätze extern (jeweilige Charterbetriebe) Schwimmsteganlagen einschließlich Wellenbrecherfunktion Ver- und Entsorgungseinrichtungen vorhanden (Strom, Wasser, Sanitär), Bekranung, Betankung und Slipanlage sind nicht vorgesehen Reparatur- und Zubehörservice kooperativ (Charterbetriebe)</p> <p><u>Kapazitäten / Auslastung:</u> ca. 75 Liegeplätze für Eigenbedarf, ca. 125 Saison- und Gastliegeplätze Kundenpotenzial: Nutzer der Ferienapartements, Wasserwanderer entlang der Seenplatte: Saisontouristen, diverse Charterbetriebe und Hoteliers) Kooperation / Austausch mit dem Stadthafen und anderen Marinas Symbioseeffekt mit Gastronomie/Shopping im Hafen und Innenstadt</p>
Müritz-Marina	Fischerei Müritz-Plau GmbH												
Müritzstraße 73	Müritzstraße 73												
17192 Waren (Müritz)	17192 Waren (Müritz)												
ca. 10 Sportboote (bis 7,5 m)	Fischereibetrieb und Museum												
3 Liegeplätze im Fischerei-Hafen, Winterliegeplätze vorhanden	Fischverkauf direkt und Gastronomie mit Erweiterungskapazität												