

3 BEDARFSANALYSE

Ein anerkanntes bzw. bereits schon erörtertes Prognoseszenario, welches explizit die maßgeblichen Indikatoren für die Entwicklung des Hafengebietes selektiert hat, konnte nicht recherchiert werden. Somit wurde aus dem Entwicklungstrend wichtiger Wirtschafts- und Tourismuskomponenten der Region und der Stadt, in denen der Hafen einen wesentlichen Katalysator selbst darstellt, die potentiellen Entwicklungsmöglichkeiten hergeleitet und eine höchstwahrscheinliche Nachfrageentwicklung der maßgeblichen Funktionen des Hafengebietes in Waren prognostiziert.

Zunächst kann folgendes konstatiert werden:

3.1 Wirtschafts- und Tourismusedwicklung

3.1.1 Fremdenbeherbergung

Die Kreisstadt Waren (Müritz) ist mit rund 22.000 Einwohnern die größte Stadt des Müritzkreises und das wirtschaftliche Zentrum der Region. Neben vorwiegend mittelständischen und einigen Großbetrieben, die in den gut ausgelasteten Gewerbegebieten peripher des Zentrums angesiedelt sind, hat sich - insbesondere durch die Prädikatisierung zum Luftkurort - der Tourismussektor zu einem immer wichtigeren Wirtschaftsfaktor entwickelt. Gemäß Statistik des Flächennutzungsplanes (Feb. 2006) sind

- neben einer kontinuierlichen Zunahme der Übernachtungskapazitäten von 532 Betten in 1996 auf ca. 1.450 Betten in 2002
- die Übernachtungszahlen in gewerblichen Beherbergungsstätten zwischen 1996 und 2002 um 230 Prozent von rund 57.500 auf 190.500 Übernachtungen stark angestiegen.

Ein von der Stadt in Auftrag gegebenes touristisches Standortgutachten (REPPEL + LORENZ, Aktualisierung vom Mai 2002) stellt für Waren (Müritz) einen erheblichen Bedarf an weiterer touristischer Infrastruktur fest. Im Vergleich zur gesamten Müritz-Region besteht für die Stadt ein hohes Defizit bezüglich der Fremdenverkehrsintensität. Als Entwicklungskapazität der Stadt wurden ca. 2.200 Betten als sinnvoller Zuwachs in der Studie herausgearbeitet, wovon ca. 900 in der Hotellerie und ca. 900 im Bereich Ferienwohnungen/Ferienhäuser gesehen werden. Diesen prognostizierten Ansatz von 1.800 Betten in v. g. Kategorien korrigiert die aktualisierte Studie nach kritischer Beurteilung unter Einbeziehung bereits bekannter Planungen in der Region und der künftigen Entwicklung der Stadt zum „Sole-Heilbad“ auf einen reellen Zuwachsbedarf für das Stadtgebiet von 1.000 - 1.200 Betten.

Mit der Realisierung des Seeparks (610 Betten), des Hotels „Am Sportboothafen“ (ca. 205 Betten) und Grandhotels (ca. 175 Betten) sowie des geplanten „Gesundheitshotel“ auf dem Nesselberg (ca. 230 Betten) wäre dieser Zuwachs mit 1.220 Betten zur Deckung des Gesamtbedarfes dann soweit erreicht.

Fazit zu 3.1.1)

Die enorme Steigerung der Fremdenbeherbergungskapazitäten erzeugt erhebliche Nachfragen in allen Kategorien der kulturellen, gastronomischen und freizeitgestaltenden Angebote. Dabei haben diejenigen Angebote mit einer maritimen Komponente einen überdurchschnittlichen Stellenwert. Somit ist zu erwarten, dass nicht nur in der saisonalen Spitzenzeit sondern auch saisonverlängernd Nachfragen für Tagestouren mit der Fahrgastschiffahrt und Kurzzeittörns mit Segel- und Motoryachten entstehen. Diese Komponente ist bei der Kapazitätsauslastung und Kapazitätsentwicklung des Hafengebietes positiv zu berücksichtigen.

3.1.2 Tagestourismus

Durch kontinuierliche Förderung des Tourismus-Images „naturbezogen + attraktiv“ hat sich die Stadt Waren (Müritz) insbesondere im letzten Jahrzehnt zu einem zentralen Anziehungspunkt in der Müritz-Region entwickelt. Neben der unmittelbaren Nähe und guten Anbindung zu den Sehenswürdigkeiten des Müritz-Nationalparks, verbunden mit der Verbesserung der verkehrlichen und städtischen Infrastruktur (zentraler Busparkplatz, gute regionale Vernetzung des ÖPNV, attraktive Einkaufsmeile und Gastronomiebetriebe) und den umfangreichen wassertouristischen Angeboten verfügt Waren über ein bedeutendes und alleinstellungsfähiges Tourismuspotential.

Als Flair- und imagebestimmende Faktoren sind insbesondere der Neubau des MÜRITZEUMS (als zentrales touristisches Eingangsportal zur Müritz-Region), die positive Entwicklung des Kurgebietes auf dem Nesselberg und die zahlreichen - in unmittelbarem Bezug zu den drei Hafenstandorten stehenden - jährlich wiederkehrenden Events („Müritz-Sail“ im Mai, „Müritz-Fest“ im Juli, sonntägliche Kurkonzerte) zu nennen. Insgesamt wurde damit der Bekanntheitsgrad der Stadt überregional und auch bundesweit erheblich gesteigert.

Dies hatte neben der wachsenden Zahl der Urlaubsgäste auch unmittelbare Auswirkungen auf den Tagestourismus. Nach Aussage der Kur- und Tourismusverwaltung stieg die Zahl der jährlichen Tagestouristen in Waren in den letzten Jahren kontinuierlich von 500.000 auf 800.000 an, so dass demnächst die Überschreitung der Millionenmarke zu erwarten ist. Die Besucher-Klientel setzt sich in der Hauptsaison sowohl aus individualreisenden Gästen der Müritz-Region und Wochenend-Ausflüglern aus ganz Mecklenburg-Vorpommern bis in den Großraum Berlin zusammen (Familien und Natur- bzw. Fahrrad-Touristen) als auch aus organisierten Reisegruppen (Bustourismus, Kreuzfahrtschiffe), welche insbesondere das zentrale Stadtgebiet von der Steinmole über die Altstadt bis zum Stadthafen auf einem Rundweg frequentieren. Hier nehmen Senioren die zunehmend stärkste Gruppe ein, so dass deren zumeist eingeschränkte Mobilität bei der Entwicklung des Hafenkonzeptes mit zu berücksichtigen ist.

Außerhalb der Saison finden nur wenige Gäste den Weg nach Waren. Der geplante Ausbau des Wellness- und Gesundheitssektors als saisonverlängernde Maßnahme, welcher auch vermehrt die zahlungskräftigere Klientel ansprechen soll, birgt damit ein erhebliches wirtschaftliches Entwicklungspotential für die Stadt und die gesamte Region.

Fazit zu 3.1.2)

Mehr noch als die Entwicklung der Fremdenbeherbergungskapazitäten schlägt sich die enorme Entwicklung des Tagestourismus, die jedoch stärker saisonbezogen aufläuft, auf die Nachfrage insbesondere wassertouristischer Angebote nieder. Auch hierdurch wird die Kapazitätsauslastung und Kapazitätsentwicklung des Hafengebietes weiterhin gesteigert werden, da das Hafengebiet selbst einen maßgeblichen Anziehungspunkt für die Entwicklung des Tagestourismus ausmacht. Diese Entwicklung ist in der Konzeptionsplanung positiv in Ansatz zu bringen.

3.1.3 Einzelhandel

Auch die Entwicklung des Einzelhandels hatte in den vergangenen Jahren eine besondere Dynamik zu verzeichnen. So hat sich die Verkaufsfläche seit 1991 mehr als verdreifacht. Dies gilt sowohl für Waren des kurz- bis langfristigen Bedarfs in den peripheren Einkaufszentren als auch für Waren des höherwertigen mittelfristigen Bedarfs, die vorwiegend in der Innenstadt (Altstadt) angeboten werden. Nach statistischen Angaben des Flächennutzungsplanes (BBE-Regionalforschung) übersteigt der in der Stadt Waren (Müritz) getätigte Umsatz des Einzelhandels um ca. 27 % das in der Stadt vorhandenen Marktvolumen, so dass von einem deutlichen Kaufkraftzufluss in das Stadtgebiet auszugehen ist. Dieser Kaufkraftzufluss ist zum einen durch Kunden aus dem Einzugsgebiet zum anderen durch Touristen der Müritzregion zu erklären.

Eine in diesem Zusammenhang durchgeführte Standortanalyse innerhalb der Altstadt stellt die Lange Straße zwischen Neuem Markt und Friedensstraße als attraktivste Lage hinsichtlich Einzelhandelsbesatz, Angebotsvielfalt und Kundenfrequenz heraus. Den Bereichen in unmittelbarer Nachbarschaft des Geschäftszentrums, z. B. dem Alten Markt einschließlich Mühlen- und Schulstraße sowie dem Gebiet von der Steinmole bis zum Stadthafen (Strandstraße, Müritzstraße, Große Burgstraße) werden nur durchschnittliche Standortqualitäten zugesprochen (Quelle: FNP 2006).



Schulstraße mit Blick auf St. Georgen



Altstadt-Center am Bachplatz (Fotos: plan4)

Zur Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels wurde mittels der verbindlichen Bauleitplanung (B-Plan Nr. 52, Juli 2006) in der Friedensstraße das „Altstadt-Center“ realisiert, welches am 28. November 2008 eröffnet wurde und mit einem Verbrauchermarkt und ca. 200 Pkw-Stellplätzen als Magnetbetrieb für die Altstadt fungieren wird. Durch angegliederte Shops soll sich diese Einkaufsmeile über den Bachplatz bis zur Langen Straße fortsetzen und damit die Bedeutung der Friedensstraße als traditionelle Ladenstraße bis zum Bahnhof bzw. zur „abgetrennten“ Nordstadt reaktivieren.

Fazit zu 3.1.3)

Auch die Entwicklung des Einzelhandels, insbesondere die jüngst geschaffenen Kapazitäten, untersetzen die Entwicklungen zur touristischen Frequentierung der Stadt und damit wiederum auch für den Hafenbereich. Durch die quasi allseitigen Indikatoren entsteht Vertrauen für positive Entwicklungsansätze zur Förderung der Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben und Ausbau des gastronomischen und Dienstleistungs-Sektors im touristisch intensiv frequentierten Umfeld des Stadthafens bis zur Steinmole.

3.1.4 Natur- und Wassertourismus

Die Entwicklung der wassertouristischen Infrastruktur der potentiellen Sportbootreviere in M-V hat in den letzten 15 Jahren eine sprunghafte Entwicklung genommen; dies trifft für die Mecklenburger Oberseen im Besonderen zu. Hier sind alle „traditionellen“ Hafenstandorte für Sportboote modernisiert und erweitert worden; zudem wurden einige Hafenanlagen für Sportboote neu errichtet (z. B. Marina Eldenburg, Stadthafen Malchow). Ebenso sind Anlegestellen der Fahrgastschiffahrt instandgesetzt und erneuert worden, einige sind gemäß der LEADER-Studie (s. u.) noch in Planung (Lärz, Silz, Malchow/Reha-Klinik und Ringofen, Waren/Seepark), sodass nach deren Realisierung die wesentlichsten Defizite kompensiert werden.



Abb. 16: Beispiel jüngst geschaffener Liegeplätze (Quelle: www.marina-eldenburg.de)

Aus der entwickelten Infrastruktur ergibt sich ein attraktives Leistungsangebot, was zugleich neue Nachfragen erzeugt. Zeugnis dafür sind die hohen Zuwachsraten im Charterboottourismus und die zunehmend ausgelastete Müritz-Elde-Wasserstraße sowie die Obere Havel-Wasserstraße. Die Schleusen sind durch die Fahrgastschiffahrt und Sportboote hoch genutzt und stoßen in der Saison bereits an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit.

Im Kontext dieser Entwicklung des Wassersports zum Breitensport steht der gut ausgebaute Stadthafen von Waren (Müritz), dessen Wandel zum Tourismushafen erfolgreich vollzogen wurde. Die Stadt verfügt mit dem Hafen über ein attraktives Eingangstor für den Wassertourismus, welches zugleich ein direktes Bindeglied zur historischen Altstadt als Wirtschaftsstandort darstellt. Einhergehend mit der in den Bebauungsplanungen festgesetzten Freihaltung und öffentlichen Begehrbarkeit der Uferbereiche, der Schaffung von Uferpromenaden und Badestellen und dem Erhalt der Badewasserqualität wird die Erlebbarkeit der Gewässer in und um die Stadt dauerhaft gewährleistet.

Auch die Bedeutung und Wirkung der an das Stadtgebiet grenzenden Schutzgebiete, mit dem Nationalpark als maßgeblicher Wirtschaftsfaktor ist repräsentativ nachgewiesen. Voraussetzung für die Erkundung des naturnahen Landschaftsraumes ist die optimale Entwicklung und Vernetzung der Verkehrsverbindungen zu Land und auf dem Wasser. Hier haben sich touristische Verbundsysteme entwickelt, die nicht nur saisonbezogenen Charakter besitzen, sondern sehr wesentlich die touristische Vor- und Nachsaison aktivieren. Angeln, Naturbeobachtungen, (Rotwild, Kraniche) Reiten, Wandern, Radfahren.

Neben dem Ausbau eines zusammenhängenden Netzes regionaler und überregionaler Rad- und Wanderwege in Ergänzung mit dem ÖPNV (z. B. „Müritz-Nationalpark-Ticket“) spielt insbesondere die Vernetzung der Wassersportreviere in der Müritz-Region (Ausbau einer ausreichenden Zahl an Anlegestellen für die Fahrgastschiffahrt, Koordinierung des Linienverkehrs, Schaffung von Dauer- und Gastliegeplätzen für Sportboote) eine entscheidende Rolle. Hier wurden mit dem „HANDLUNGSKONZEPT zur Vernetzung der Fahrgastschiffahrt auf den Mecklenburger Oberseen“ (LEADER-Studie, LK Müritz 2008) bereits richtungsweisende Vorschläge analysiert und aufgezeigt.

Die Landestourismuskonzeption M-V 2010 verweist hinsichtlich der Entwicklung des Wassertourismus allgemein auf erhebliche Erfordernisse zur Kapazitätserweiterung, so beim „Lückenschluss im Netz der Wassersportinfrastruktur“ im Binnenland wie auch hinsichtlich der „Beseitigung von saisonalen Engpässen in den Binnenrevieren“ bei den traditionellen Standorten. An dieser Stelle sollte auch nicht unerwähnt bleiben, dass sich aus gebotener Aktualität auch der Deutsche Bundestag konkret mit diesen Fragestellungen befasst hat (vgl. Fraktions-Antrag vom Oktober 2008, „Verbesserung von Infrastruktur und Marketing für den Wassertourismus in Deutschland“, siehe Anlage 7).

Nach aktuellen, im Zuge der Bearbeitung dieser Konzeption, erhobenen Daten zur Entwicklung der Liegeplatzkapazitäten - erfasst über alle Schiffsgrößen - stellt sich in der Müritzregion per Dato folgender Bestand dar (siehe auch Punkt 2.2.3; Quellen: www.mv-maritim.de u.a.):

Regionen	Dauerlieger	Gastlieger	Liegeplätze gesamt
1. Waren / Müritz / Mirow	1.150	763	1.913
2. Jabel / Malchow / Plau	526	384	910
4. Klein Zerlang / Rheinsberg	323	150	473
5. Neustrelitz / Fürstenberg	280	136	416
Müritz / Mecklenb. Seenplatte gesamt	2.279	1.433	3.712

Mit der geplanten Neuanlage eines Yachthafens mit ca. 200 Liegeplätzen im Zuge des Seeparks sowie der vorgesehen Erweiterung der Marina im Stadthafen von derzeit 180 auf ca. 260 Liegeplätze (im Rahmen der vorliegenden Konzeption) erhöht sich die Kapazität nochmals um etwa 280 Stück Liegeplätze, die vorwiegend für Gastlieger zur Wirkung kommen sollen. Gleichzeitig wird hiermit der in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegenen Nachfrage nach Dauer- und Kurzzeit-Liegeplätzen im Bereich der Binnenmüritz Rechnung getragen.

Fazit zu 3.1.4)

Die komplexe Beziehung zwischen Natur- und Wassertourismus und wirtschaftlicher Entwicklung ist für die Stadt Waren (Müritz) wie für die gesamte Müritz-Region repräsentativ nachgewiesen und stellt damit einen Basisindikator für alle Entwicklungsszenarien dar. Dementsprechend ist die Stadt in allen lang- und mittelfristigen Planungen auf diese Ansätze fixiert.

Auch in der Analyse der LEADER-Aktionsgruppe zum „Handlungskonzept zur Vernetzung der Fahrgastschiffahrt auf den Mecklenburger Oberseen“ (LK Müritz 2008) wurde dieser Ansatz zugrunde gelegt und dementsprechende Maßnahmen und Entwicklungsvorschläge für die Fahrgastschiffahrt aufgezeigt. Diese sind somit auch für die Konzipierung des Hafens in Waren wesentlich.

Die kontinuierliche Erweiterung der Liegeplatzkapazitäten für Sportboote in der Müritzregion in den vergangenen Jahren stellt ein Kernelement für den infrastrukturellen Ausbau des Wasserwandertourismus dar. In der großräumigen Betrachtung des gesamten mit der Müritz in Beziehung stehenden Reviers kann von einer bereits gut funktionierenden Infrastruktur ausgegangen werden, so dass der synergetische Effekt sich insbesondere für die Stadt Waren - als Magnet - nachhaltig positiv auswirkt. Dies muss ein wesentlicher Grundansatz für die Konzipierung der Kapazitätsentwicklung des Hafens in Waren sein.

3.2 Perspektivische Bedarfsermittlung

3.2.1 Entwicklungsszenario Fahrgastschiffahrt

Bestand (siehe auch Punkt 2.2.1)

- 6 Dauerliegeplätze (2 Steinmole + 4 Stadthafen)
 - 2 Gastanleger an der Kietzbrücke
 - 2 Gastanleger für Kreuzschiffahrt an der Steinmole
 - 1 Gastanleger für Kreuzschiffahrt am Westkai Stadthafen
- 11 Stück Anlegeplätze gesamt

Die derzeitige **Kapazitätsauslastung** der Fahrgastschiffe ist differenziert:

bei Schönwetter, Sonn- und Feiertagen und Events	sehr gut (60 bis 75 %)
in der Saison allgemein	gut (50%)
Vor- und Nachsaison	mäßig (30 - 40%)

Gemessen an der Kapazität, bestehen, bis auf einige besondere Aktionstage, zum Teil erhebliche Reserven. Die Angebotsvielfalt entwickelt sich laufend; das Marketing sowie der Service müssten sich jedoch ebenfalls qualitativ verbessern.

Nachfragetrend allgemein

Entsprechend dem Trend der steigenden Anzahl der Gästebeherbergungskapazitäten und Gästeübernachtungen (künftig etwa erweitert auf 200 % bzw. um 100 % des jetzigen Standes) sowie der stetigen Zunahme der Tagesbesucher (künftig auf etwa 150 % bzw. um 50 %), kann im mittelfristigen Zeithorizont von einer adäquaten Nachfragesteigerung für die Fahrgastschiffahrt ausgegangen werden. Bei Annahme, dass diese relative Zunahme der Besucher sich etwa zu 1/3 bis zur Hälfte auf die Fahrgastschiffahrt niederschlägt, würde dies einen effektiven Zuwachs von etwa 20 bis 30 % an Gästen der Fahrgastschiffahrt ausmachen. Dieser Ansatz erscheint durchaus realistisch, da er nachhaltig durch die Stärken der Region untersetzt wird, wie

- Entwicklung des Landes M-V zum Reha-, Kur- und Erholungsstandort älterer Bürger für ganz Deutschland; hierin ist Waren mit der Programmatik „Kurortprädikatisierung“ exponiert eingeordnet,
- Starke Entwicklungspotentiale als bedeutendste Fahrgastsschiffahrtsregion auf den Binnenseen des Landes,
- Zwischenzeitlich nachhaltig verbesserte Verkehrsinfrastruktur,
- Generelle Zunahme der höheren Altersklasse, die einen wesentlichen Anteil der Nutzergruppe ausmacht,
- Steigende Nachfrage generell im Wassertourismus, Entwicklung neuer Angebote - Themenfahrten und Flusskreuzschiffahrt,
- generelle Entwicklung im Zusammenhang mit dem Freizeitsport, Wandern und vor allem Fahrradsport; dies auch im Zusammenhang der Nutzungsangebote des Nationalparks.

Insgesamt sind diese Stärken ebenso nachhaltige Entwicklungsfaktoren für die Flusskreuzschifffahrt, so dass auch in diesem Segment von einer zunehmenden Nachfrage nach Liegeplatzkapazität ausgegangen werden muss.

Derzeitige Planungen der Unternehmensgesellschaften

Es wurden mit den ansässigen Fahrgastschifffahrtsunternehmen Interviews geführt und u. a. auch die Fragen einer Kapazitätsentwicklung erörtert. Hierzu lässt sich folgendes feststellen:

- z. Z. sind keine Kapazitätserweiterungen der örtlich ansässigen Unternehmen vorgesehen; d. h. Anzahl und Größe der Fahrgastschiffe können als gegebene Bestandsparameter für die Neukonzipierung der Hafenanlagen vorausgesetzt werden;
- im Vordergrund der nah- und mittelfristigen Invest-Planungen stehen qualitative Parameter zu Schiffsmodernisierungen und zur Schaffung neuer Angebote sowie die Verbesserungen der Linienschifffahrt; hierbei stellt ein in Erwägung gezogenes Investment der Weissen Flotte zur Verbesserung des Linienverkehrs speziell zur Mitnahme von Fahrrädern (eingesetztes Fahrzeug konzipiert als Katamaran) einen besonderen Akzent dar;
- eine Zunahme von Flusskreuzfahrten ist anzunehmen, konnte jedoch quantitativ noch nicht recherchiert werden.

Ansatz für die zu konzipierende Kapazitätsentwicklung der Schiffsanlegeplätze

Eine generelle extensive Kapazitätsentwicklung der Fahrgastplätze über den Bestand hinaus kann bei der durchschnittlich gegebenen Kapazitätsreserve auch bei einer angenommenen Nachfrageentwicklung um 20 bis 30 % ausgeschlossen werden. Dies wird in erster Linie durch die betriebswirtschaftlichen Prämissen der Schifffahrtsgesellschaften begründet sein, was auch die derzeitigen Investitionsvorstellungen der ansässigen Schifffahrtsunternehmen widerspiegeln. Das bedeutet, dass mit dem derzeitigen Bestand an Anlegeplätzen und Dauerliegeplätzen auch zukünftig auszukommen wäre.

Es ist aber dennoch damit zu rechnen, dass sich mit dem insgesamt positiven Trend der Nachfrageentwicklung ein stärkerer, von Innovationen getragener Wettbewerb (weniger ruinös und existenziell) in der Fahrgastschifffahrt entfaltet, der seinen Ausdruck durch Angebotsvielfalt und Qualitätsstufungen findet. Durch diese Entwicklungsimpulse wird sich auch verstärkt eine Affinität von dritten Schifffahrtsunternehmen in Bezug auf den Standort Waren einstellen und nicht nur allein von den derzeit heimisch ansässigen Gesellschaften wahrnehmen lassen. Dies führt zu einer latenten Nachfragesituation nach zusätzlichen Anlegeplätzen für Gastanleger - wie sie zumindest in der Hauptsaison quasi auch schon jetzt besteht - aber auch für Dauerlieger, die Waren als Heimathafen „erobern“ wollen. Dieser Ansatz sollte mit einem zusätzlichen Kurzzeitliegeplatz für die Saison, der aber auch als Winterliegeplatz genutzt werden kann, befriedigt werden.

Darüber hinaus muss der Forderung nach höherer Qualität im Linienschiffverkehr auch insofern entsprochen werden, dass die Auslastungsfrequenz der vorhandenen Anlegeplätze erhöht wird (insbesondere an der Kietzbrücke, aber auch im Stadthafen), wobei die bestehenden Reserven bei der Bewirtschaftung der Anlegekapazitäten einbezogen werden müssen. Dies kann wiederum nur erfolgen, wenn die schifffahrtstechnischen Voraussetzungen, insbesondere im Stadthafen, bezüglich der gebotenen Verkehrssicherheit und landseitigen Logistik gewährleistet sind.

Hinzu bleibt zu berücksichtigen, dass die kritische Situation bei voller Belegung der Steinmole, wie in der Bestandsanalyse herausgearbeitet, perspektivisch vermieden werden sollte. Das bedeutet, die saisonale Anlegerfunktion an der Steinmole auf 2 Plätze zu beschränken, hingegen die Winterliegeplatzfunktion nach jetzigem Kenntnisstand durchaus mit 4 Liegeplätzen beizubehalten.

Dem Trend der Flusskreuzfahrt kann quasi mit einem zusätzlichem Liegeplatz gegenüber der jetzigen Inanspruchnahme entsprochen werden, da der bereits bestehende Liegeplatz am Westkai im Stadthafen bisher kaum genutzt wurde. Damit ist die zu erwartende künftige Nachfrage bereits im jetzigen Bestand kompensiert.

In der Summation aller Faktoren ergibt sich:

Vorhandene Anlegeplätze	6 Dauerliegeplätze (2 Steinmole, 4 Stadthafen) 3 Anleger für Kreuzfahrtschiffe (2 Steinm., 1 Stadth.) <u>2 Kurzzeitanleger (2 Kietzbrücke)</u> 11 gesamt vorhanden
davon aufzuheben	
- für Kreuzfahrtschiffe	2 Anleger (an der Steinmole)
zusätzlich zu schaffen	
- Ersatz für 2 Anlegeplätze an der Steinmole für Kreuzfahrtschiffe	2 saisonale Liegeplätze
- für zusätzliche Linienschiffe	<u>1 Kurzzeitanleger (ggf. auch als Winterplatz)</u> 3 neu zu schaffende Anleger
Bei gleicher Liegeformation wie jetzt würde sich folgende Belegung ergeben:	
- 6 Dauerliegeplätze/wie Bestand	2 Steinmole 4 Stadthafen
- 3 Kurzzeitanleger	2 Kietzbrücke 1 Stadthafen
- <u>3 Kreuzschiffahrt</u>	<u>3 Stadthafen</u> 12 Anlegeplätze

Fazit zu 3.2.1)

Das dargestellte Entwicklungsszenario für die Fahrgastschiffahrt prognostiziert einen geringen zusätzlichen Bedarf an Liegeplätzen für Fahrgastschiffe im Bereich der drei Warener Häfen bzw. Schiffsanleger. Dies begründet sich zum Einen in den bestehenden Kapazitätsreserven an Fahrgastplätzen bei den drei ansässigen Schiffahrtsunternehmen, welche auch den zunehmenden Nachfragetrend langfristig decken können, zum Anderen in den effektiveren Auslastungsmöglichkeiten der bestehenden Anlegeplätze (sowohl an der Kietzbrücke als auch im Stadthafen), was allerdings die zeitliche Optimierung des Linienbetriebes und Verbesserung der land- und wasserseitigen schiffahrtstechnischen Gegebenheiten voraussetzt.

Effektiv bedeutet dies, die derzeitige Liegeplatz-Kapazität für Fahrgastschiffe zu ergänzen um

- 2 Liegeplätze außerhalb der Steinmole für die Kreuzschiffahrt
- 1 Liegeplatz für die Linienschiffahrt als Kurzzeitanleger (und auch als Winterliegeplatz)

3.2.2 Entwicklungsszenario Wasserwandertourismus

Bestand (siehe auch Punkt 2.2.2)

Der einzige öffentliche Sportboothafen in Waren (Müritz) befindet sich im Stadthafen. Somit konzentriert sich derzeit der gesamte Marinabetrieb auf das Areal des Stadthafens.

Nachfrage-trend allgemein

Entsprechend der bereits dargestellten Stärken der gesamten Müritzregion in Bezug auf die eingesetzte Entwicklung des Wasserwandertourismus kann zweifelsfrei von einer weiteren zunehmenden Prosperität dieser Tourismusbranche ausgegangen werden. Diese generelle Einschätzung wird durch nachfolgende Faktoren nachhaltig gestützt:

- Starke Entwicklungsimpulse entsprechend der Tourismuskonzeption des Landes M-V mit der Entwicklung des Landes zum Erholungs- und Urlaubsland und hier bedeutendste Binnenregion des Landes,
- Zwischenzeitlich nachhaltig verbesserte Verkehrsinfrastruktur und damit günstige regionale wie überregionale Erreichbarkeit,
- kontinuierlicher Ausbau der wassertouristischen Infrastruktur, deren Bewirtschaftung sich als wirksamer Wirtschaftsfaktor etabliert hat,
- wirtschaftliche und finanzielle Basis in Deutschland erzeugt stete und generelle Nachfrage nach allen Bootsklassen; mit zunehmendem Anteil der größeren Boote bis 15 m Länge. Die Wirkungen aus der aktuellen Finanzkrise werden möglicherweise eine Verzögerung, wie in allen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Kategorien, mit sich bringen, jedoch bedeuten sie keinen generellen Korrekturwechsel oder Abbruch der eingesetzten Entwicklungslinien.
- Die gute Angebotssituation der Marinas erzeugt nach wie vor eine steigende Nachfrage, vor allem im Charterbetrieb (v. a. im Hinblick auf führerscheinfrei zu führende Bootstypen).

Planungen der Unternehmensbranche

- In den letzten Jahren wurden erhebliche Investments zur Erweiterung und Schaffung neuer Marina-Kapazitäten geleistet; die Mecklenburger Oberseen waren Schwerpunkte;
- Die Marina „im jaich“ im Stadthafen signalisierte Erweiterungsabsichten; eine konkrete Antragstellung wird nach Auskunft des Unternehmers vorbereitet;
- Die Müritz-Marina beabsichtigt nach Auskunft des Betreibers, am Standort Waren-Kamerun ihre Liegeplatzkapazitäten von 100 auf 150 zu erhöhen;
- geplantes Investment für einen „**Seepark**“ an der Müritz (Am Seeufer / Fontanestraße), mit Appartmenthäusern, Therme und Yachthafen mit 200 Liegeplätze für Sportboote und Motoryachten; z. Z. befindet sich die Planung in der öffentlichen Auslegung zwecks Herbeiführung von Baurecht.

Ansatz für die zu konzipierende Liegekapazität für Sportboote/Yachten im Stadthafen

In der Bestandsanalyse wurde die derzeitige Liegeplatzkapazität vor allem unter qualitativen Anforderungen betrachtet. Weiterhin war festzustellen, dass die derzeitige Belegung aufgrund der eng angeordneten Steganlagen überwiegend für Schiffstypen bis 10m Länge geeignet sind.

Somit verfügt die Marina unter Beachtung einer Regel gerechten Steganordnung über eine Anlegekapazität von

<u>Liegeplätze gesamt für</u>	<u>180 Sportboote</u>
davon	
für Boote bis 10 m Länge	152
für Boote bis 12 m	24
<u>für Boote bis 15 m</u>	<u>4</u>

Die Disponierung der Liegeplätze erfolgt etwa zu 1/3 für Gast- bzw. Kurzzeitanleger und 2/3 für Dauerlieger. Die Nachfrage nach Liegeplätzen übersteigt in der Saison deutlich das verfügbare Angebot; auch in der Vor- und Nachsaison ist die Nachfrage noch sehr hoch.

Auf Grund des exponierten Standortes des Stadthafens, der, wie bereits erwähnt, mit allen positiven Adjektiven beschrieben werden kann, ergibt sich hier eine Nachfragesituation, die unabhängig jeglicher Trendbeurteilung einen eigenen selbstbestimmten Status besitzt. Gleich wie viel Zunahme man für den Sportboottourismus in der Müritzregion im Ganzen prognostizieren würde, das begehrte Ziel jedes Wasserwanderers bleibt gleichermaßen, wenigsten einmal in der Saison im Stadthafen von Waren angelegt zu haben und an Land gegangen zu sein. Lässt man sich von dieser Einschätzung leiten, sind quasi alle in der Müritzregion bzw. den Mecklenburger Oberseen verkehrenden Sportboote potentielle Kurzzeitanleger für den Stadthafen Waren. Dies trifft für alle Gästeboote einschließlich Charterboote wohl nahezu mit 100% zu.

Legt man die inzwischen geschaffene Kapazität für Gastanleger in der Müritzregion von etwa 1.400 Plätzen (vgl. Kapitel 3.1.4) zugrunde und disponiert man etwa 20 % von den saisonal bestehenden Dauerliegeplätzen hinzu (20 % von 2.300 = rund 460 Stück), so ergibt sich eine potentielle Nachfrage von rund 1.800 Gastanlegern (in der Saison kann von einer 100- %igen Auslastung der Sportboothäfen und der hier ansässigen Charterbetriebe ausgegangen werden). Nimmt man eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste von 10 Tagen an, so ergibt sich eine durchschnittlich tägliche Zahl von mindestens 180 potentiellen Besuchern für den Stadthafen von Waren. Denen stehen jedoch momentan nur eine maximale Anlegekapazität von etwa 80 bis 100 Kurzzeitanlegern, also gerade die Hälfte, gegenüber; dabei günstigerweise angenommen, dass die Gäste nur einen Tag im Stadthafen anlegen wollen. Diese Bedarfssituation verdeutlicht, dass auch eine erhebliche Erweiterung der Liegeplatzkapazitäten (vor allem der Kurzzeitliegeplätze) im Stadthafen die potentielle Nachfrage nicht vollständig decken könnte. Der Hafen wird - und soll auch - als Haupt-Anziehungspunkt in der Müritz-Region immer hoch ausgelastet bleiben. Für die Dimensionierungsfrage der Marina des Stadthafen bedeutet das, dass diese aus der Nachfragesituation weniger abgeleitet werden kann.

Vielmehr sollte zunächst die verfügbare Kapazität der Marina, die aktuell zum größeren Teil für Dauerlieger vorgehalten wird, zugunsten der Gastanleger verändert werden. Damit würde sich der Stadthafen, und somit auch die Stadt Waren, Gästen freundlicher darstellen. Die Einschränkung der Kapazität gegenüber den Dauerliegern könnte mit Errichtung der Marina „Am Seepark“ als attraktive Alternative kompensiert werden.

Jedoch muss für die Zukunft, wenn keine Erweiterung der Liegeplatzkapazität geschaffen werden sollte, einschränkend in Kauf genommen werden, dass die Auflösung der relativen Enge der Steganordnungen zu Gunsten größerer Bootstypen von 12 bis 15 m Länge nur mit Liegeplatzverlust erfolgen kann. Dies auszugleichen, sollte mit einer optimalen Gestaltung des Hafens erreicht werden. Dabei wäre der Anteil der Boote über 12 m Länge mit etwa 20 Stück zu fixieren, wozu folgende Betrachtung angestellt werden kann:

Von den etwa täglich 180 potentiellen Gastanlegern, die den Stadthafen Waren ansteuern möchten, kann ein Anteil von etwa 50 % den Charterern zugeordnet werden. Von diesen sind, entsprechend der im Trend zunehmenden größeren Bootsklassen, wenigstens ¼ der Boote mit Längen von größer 12 m anzunehmen. Daraus ergibt sich ein sukzessiver Bedarf von etwa 22 Stück Anlegeplätzen, die dieser Bootgröße entsprechen müssten.

Auch eine rein empirische Betrachtung führt etwa zu dieser Differenzierung. Geht man von einem jährlichem Wachstum der Anzahl der Boote von 1% insgesamt aus und unterstellt, dass die Charterer darin schneller wachsen und von diesem Wachstum etwa 1/3 durch die größeren Bootsklassen bestimmt wird, so ergibt sich rein fiktiv für die Proportion des Stadthafens:

Beispielrechnung :

Wachstum gesamt etwa bis 1% je Jahr				
Liegeplätze	Gesamt ca. -Werte 1 %	Dauerlieger	Gastlieger inkl. umdisponierter Plätze von Dauerlieger zu Gastlieger	davon > 12 bis 15 m
		wachsen schwächer 0,5%	wachsen stärker 1,5 - 2%	1/3 vom Wachstum Gastlieger
Basis	180	100	80	(20% von 80 =) 16
5 Jahre	190	103	87	18
10 Jahre	200	106	94	21
15 Jahre	210	107	103	24

Tabelle: Liegeplatzkapazität für Sportboote/Yachten

Insgesamt offeriert diese Betrachtung nur die Verhältnismäßigkeit zur sukzessiven Aufteilung der insgesamt zur Verfügung stehenden Anlegeplätze. So lässt sich im Sinne der Gästefreundlichkeit des Stadthafens grundsätzlich sagen, dass der Anteil zu Gunsten der Gastlieger erhöht werden sollte und zudem der Anteil für größeren Boote über 12 m Länge wenigstens auf ca. 20 bis 25 Stück ausgelegt sein sollte.

Eine Entscheidung zur anzustrebenden Größe des Hafens lässt sich jedoch auch hieraus nicht ableiten. Diese kann nur aus der technischen Gestaltung unter Berücksichtigung der topographischen und wasserbaulichen Bedingungen entwickelt werden, da der veranlagten Größe des Hafens Grenzen gesetzt sind. Hierzu sind unter Punkt 5 entsprechende Betrachtungen aufgeführt, die sich von dem Gedanken zum Finden einer größtmöglichen geometrischen Figur, aber

andererseits noch verträglichen Ausdehnung des Hafens, leiten ließen. In jedem Falle ist der Grundsatz zu bewahren, dass die funktionale Integrität des gesamten Hafengebietes nicht durch Überproportion des Hafenbeckens gestört wird und der Hafensbereich in seinem zu behütenden Charakter nicht bedrängt wird.

Fazit zu 3.2.2)

Das dargestellte Entwicklungsszenario für den Wasserwandertourismus prognostiziert für den Stadthafen von Waren erheblichen Erweiterungsbedarf an Liegeplätzen. Als Dimensionierungsfaktoren wurden sowohl die aktuelle saisonale Nachfragesituation an Kurzzeitliegeplätzen herangezogen, als auch die künftige Trendentwicklung unter Berücksichtigung des zunehmenden Bedarfs an Liegeplätzen für größere Bootsklassen (über 12 m Länge).

Es kann eingeschätzt werden, dass der Stadthafen von Waren - als attraktivster Anziehungspunkt der gesamten Müritz-Region - von allen Wasserwanderern mindestens einmal in der Saison besucht wird und daher der Bedarf an Liegeplätzen auch bei Vollbelegung des Hafens nicht abschließend gedeckt werden könnte.

Im Sinne der Gästefreundlichkeit des Stadthafens sollte im Zuge der Kapazitätsoptimierung eine anteilige Erhöhung der Gastliegeplätze zulasten der Dauerlieger, gleichzeitig unter Berücksichtigung zunehmender Bootsgößen, angestrebt werden.

Die tatsächlich effektive Erhöhung der Liegeplatzkapazität ergibt sich letztendlich allein aus der technischen Optimierung der möglichen Steganordnungen im Zusammenhang einer generellen Lösungsvariante zur Weiterentwicklung bzw. Umgestaltung des Hafens.

In der nachfolgenden Tabelle sind die maßgebenden bedarfsbestimmenden Faktoren nochmals zusammenfassend dargestellt.

Prognoseansätze - Zusammenstellung Indikatoren

Bewertung	++ sehr stark	+ stark	0 neutral	- gegenteilig
-----------	------------------	------------	--------------	------------------

Indikatoren für Entwicklungen im Hafengebiet	Entwicklungen; Trends	Wirkung auf Funktions- und Angebotskomponenten	Szenario	wie stark ist die Wirkung ?				
				auf Fahrgast-schiffahrt	Wasser-wanderer	Dauer-lieger	Charter	Flanieren/Sho-p./Gastronomie
1. Entwicklung der Fremdenbeherbergungskapazität > Bettenkapazität > Übernachtungen > geplante Steigerungen der Bettenkapazität in den nächsten Jahren Absicherung z. B. durch	1996 --> 532 Betten 2002 --> ca. 1.450 Betten 1996 --> 57.500 Übernachtungen 2002 --> 190.500 Übernachtungen (230%) um 1.200 Betten (ca. um 80%) 610 Betten --> Seepark 205 Betten --> Hotel am Sportboothafen 175 Betten --> Grandhotel 220 Betten --> Gesundheitshotel	Fahrgastschiffahrt, thematische Rund- Tagestörns mit Segel- oder Motoryachten Charter für kürzere Zeit 2 bis 3 Tage	Übernachtungen können sich etwa verdoppeln; etwa 400.000 je Jahr Annahme, dass etwa 5 Tage durchschnittliche Verweildauer je Gast --> 80.000 Gäste im Jahr 50% der Gäste --> 1 x Fahrgastschiffahrt --> 40.000 Fahrgäste im Jahr mehr > bei 5 Fahrgastschiffen --> je 8.000 bei ca. 180 Tage Saison --> rd. 40 Fahrgäste je Tag je Schiff mehr > für Tagestörns --> Annahme 2% der Gäste --> 1.600 Kurzzeitörns --> etwa 10 Charterschiffe zusätzlich	++	+	0	++	++
2. Entwicklung des Tagestourismus > Gute verkehrliche Erreichbarkeit > gute vernetzter ÖPNV in den letzten Jahren; ZOB > gute Einkaufsmöglichkeiten > gutes Gastronomieangebot > attraktive Besucherpunkte, Müritzseum > jährliche Events, Müritzsail, Freilichtbühne	Entwicklung in den letzten Jahren von 500.000 --> auf 800.000 in den nächsten Jahren > 1.000.000 Besucher	Fahrgastschiffahrt Charter, Sportboote Flanieren, Shopping im Hafen Gastronomie	dieser Anteil steigert sich wenigstens um weitere 20%, insbesondere ältere Personen	++	+	0	++	++
3. Entwicklung des Einzelhandels Verkaufsfläche seit 1991 --> Verdreifacht 27 % Verkauf über dem Volumen der Stadt	Steht in Korrelation mit Pos 1 und 2 --> wird sich ähnlich entwickeln	Flanieren, Shopping imHafen Gastronomie --> ist in Pos. 1 und 2 integriert	> Wirkt auf die landseitigen Funktionen weniger auf Schiffahrt und Sportboote	neutral, in Pos. 1 und 2 enthalten				
4. Entwicklung des Natur und Wassertourismus > Hafen bildet Eingangstor zum Wassertourismus > starke Entwicklung des Naturtourismus im Zusammenhang Nationalpark > zugenommene Vernetzungen der Verkehrswege > zusammenhängende Rad- und Wanderwegenetze > Ausbau der Anlegestellen für Fahrgastschiffahrt > Ausbau der Liegeplätze für Sportboote und Wasserwanderrastplätze	ÖPNV, z. B. Müritz Nat.-Park-Ticket Zunehmend; 5 Stück Anlegeplätze noch in Planung weiterhin noch steigend, z. B. 200 Stück am Seeufer; aber weitestgehend gesättigt	Wasserwandertourismus, Kurzzeitanleger Gastronomie, Fahrgastschiffahrt, Kurzzeitörns Fahrgastschiffahrt Fahrgastschiffahrt Fahrgastschiffahrt Wasserwanderer, Kurzzeitanleger	> jeder Besucher der Region fährt nach Waren > Besucher des Nationalparkes, besuchen auch Waren > Radfahrer nutzen Rad -Bus-Schiff; Tagesrundtouren inklusive Schiff > Der Radsport im Zusammenhang Schiffahrt --> nimmt stark zu > die Fahrgastschiffahrt steigert die Auslastung ihrer Kapazität > jeder Wasserwanderer will im Hafen von Waren anlegen	++	++	++	++	0
5. Basisindikatoren und Nachhaltigkeit > Historische Beziehungspunkte und Tradition > Ansätze der Landes- und Regionalplanung > geschaffene / vorhandene Infrastruktur bzw. geschaffene Liegeplätze			Programmatik zur Prädikatisierung der Stadt > „Stadt Waren (Müritz)“ mit ihrer Infrastruktur > „Natürliche Heilmittel“ (Klima und Thermalsole) > „Wasser“ (Wassersport) > "Landschaft (Nationalpark)	++	++	++	++	++

4 KONFLIKT- UND FUNKTIONSANALYSE

4.1 Vorgehensweise

Auf Basis der Bestandsanalyse und der prognostizierten Bedarfsentwicklung für die Fahrgastschifffahrt und den Wassertourismus werden in der folgenden Funktionsanalyse, gegliedert nach den jeweils definierten Funktionsbereichen, insbesondere kritische Sachverhalte und Konfliktsituationen aufgezeigt, um daraus Stärken und Schwächen abzuleiten und Schlussfolgerungen für ein Handlungskonzept ziehen zu können. Die wesentlichsten Konfliktpunkte sind in der Karte 2 „Konfliktbereiche“ dargestellt.

Abschließend werden Handlungsvorschläge zur Verbesserung der wasser- und landseitigen Infrastruktur der innerstädtischen Häfen bzw. Anlegestellen erarbeitet, welche als Grundlage für die Variantenuntersuchung in Kapitel 5 dienen.

4.2 Stärken und Schwächen der Funktionsbereiche

4.2.1 Funktionsbereich 1: Kietzbrücke

Das Areal um die Kietzbrücke bildet durch seine breite, parkartig gestaltete Uferzone und seine Lage am westlichen Rand des in der Hauptsaison stark frequentierten Uferbereiches von der Steinmole bis zum Stadthafen vorrangig einen Ort für entspannungs- und erholungsorientierte Freizeitbeschäftigung. Die Kietzbrücke selbst stellt die wichtigste Anlegestelle für nicht ortsansässige Fahrgastschiffahrtsunternehmen in Waren dar, da Fremdschiffe den Stadthafen bisher nicht anlaufen dürfen. Die mit dem Schiff angekommenen Urlaubsgäste streben zumeist ohne längere Verweildauer im Uferpark weiter zu den Sehenswürdigkeiten der Innenstadt. Im Rahmen größerer städtischer Events wird diese Uferzone jedoch zunehmend in das Veranstaltungsprofil eingebunden (z. B. historischer Markt, wassertouristische Angebote).

Durch die Nähe zum Müritzeum als neue zentrale Sehenswürdigkeit der Stadt Waren (Müritz) und den Neubau des Grandhotels an der Kietzstraße, welches nicht nur die gehobene Klientel anziehen soll, wird das Gebiet künftig eine stärkere Bedeutung als Erlebnis- und Erholungsbereich für Urlaubs- und Tagesgäste gewinnen. Der Investor des Hotels sieht vor, die öffentlich zugängliche Uferzone vor der Hotelanlage neu zu gestalten. Hier soll in Verbindung zum Wellnessbereich an der Südwestseite des Hotels ein Badebereich mit Schwimmsteganlagen und Gastronomie (reetgedecktes rustikal eingerichtetes Bootshaus), sowie langfristig auch ein kleiner Yachthafen (ca. 20-30 Liegeplätze, v. a. größere Yachten) für die Hotelgäste entstehen, welcher ggf. auch an die Kietzbrücke angegliedert werden könnte. Nach Vorstellung des Investors könnte in diesem Uferbereich auch ein stationäres Restaurant-Schiff dauerhaft anliegen.



Restaurant-Schiff „ArsVivendi“ (Quelle: Foto des Investors)

In unmittelbarem Kontrast zu diesem touristischen Bedeutungszuwachs als wichtiger Erlebnis- und Erholungsplatz steht die architektonische Gestaltung der Kietzbrücke. Der Bauzustand, welcher noch weitgehend dem Ursprungszustand der Bauwerkserneuerung nach 1975 entspricht, wurde in der letzten bautechnischen Prüfung mit „gut“ eingestuft. Defizite bestehen vorrangig bezüglich der Belagsart, welche mit den kleinflächig angeordneten Betonplatten eine wenig ansprechende Optik bietet. Das lackierte Stahlgeländer mit Beleuchtung und erneuertem Namensschild am Brückenzugang unterstreicht hingegen die leichte Bauweise und lässt den historische Hintergrund als eine der ersten Dampferanlegestellen an der Müritz zu Beginn des 20. Jahrhunderts erahnen.

Die Anlegefunktionen für die Fahrgastschiffahrt (2 Anlegestellen an Dalbenreihe längs der Plattform) werden in Kapitel 2.2.1 als funktional ausreichend beschrieben. Die Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten für Fahrgäste könnten allerdings durch Verlängerung des Kopfsteiges (jeweils ca. 2 m beidseitig der Plattform) funktional verbessert werden. Die Schaffung weiterer oder ufernäherer Anlegepunkte für Fahrgastschiffe ist aufgrund der geringen Wassertiefen (< 1,30 m) kritisch zu beurteilen (dies gilt auch bezüglich der Neuanlage eines Yachthafens oder des dauerhaften Festmachens des o. g. Restaurantschiffes). Weiterer Verbesserungsbedarf besteht hinsichtlich der Einbindung der Anlegestelle in den Linienbetrieb (Fahrgastschiffahrt in Koordination mit dem ÖPNV, vgl. Punkt 2.3.2) und Fahrplaninformationen vor Ort.

Der übrige Bereich der Parkanlage mit der erneuerten Uferbefestigung (Steinmauer) ist ansprechend gestaltet und wäre allenfalls funktional im Hinblick auf künftige Veranstaltungen verbesserungsbedürftig.

In der nachfolgenden tabellarischen Gegenüberstellung werden die aus der Konfliktsituation heraus abgeleiteten Handlungsvorschläge für den Funktionsbereich 1 aufgezeigt.

Funktionsbereich 1: Kietzbrücke	Konfliktsituation	Handlungsvorschläge
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Anlegefunktionen für Linienschiffe sind funktional ausreichend, aber bei gleichzeitigem Anlegen von zwei Schiffen verbesserungsbedürftig (zu geringe Länge des Kopfsteiges); ➤ das optische Erscheinungsbild der Kietzbrücke ist im Hinblick auf den Bedeutungszuwachs als touristischer Erlebnis- und Erholungsplatz (benachbartes Grandhotel) verbesserungsbedürftig; ➤ die Anlegestelle ist nicht optimal in den Linienbetrieb der Fahrgastschifffahrt und des ÖPNV eingebunden; es fehlen Fahrplaninformationen vor Ort; ➤ die Angliederung eines Yachthafens für das benachbarte Grandhotel stellt sich aufgrund der geringen Wassertiefen problematisch dar; ➤ die Attraktivität der Parkanlage für Veranstaltungen sollte funktional verbessert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verbesserung der Anlegefunktionen für Linienschiffe durch Verlängerung des Kopfsteiges (beidseitig ca. 2 m); ➤ Verbesserung des optischen Erscheinungsbildes der Brücke: im Hinblick auf das benachbarte Grandhotel kann durch eine sensible bauliche Umgestaltung ein „elegant-maritimes“ Flair geschaffen werden, ohne den traditionell „leichten“ Charakter des Bauwerkes zu verändern (z. B. Belagsart, Geländer, Beleuchtung); ➤ Bessere Einbindung in den Linienbetrieb der Fahrgastschifffahrt und des ÖPNV sowie Fahrplaninformationen vor Ort; ➤ Prüfung der Möglichkeiten zur Angliederung eines Yachthafens im Hinblick auf das benachbarte Grandhotel; ➤ Steigerung der Attraktivität der Parkanlage für Veranstaltungen unter Erhalt der historischen Substanz (z. B. Musikmuschel für Konzerte, Nutzbarmachung der Brückenplattform für kulturelle Veranstaltungen).

4.2.2 Funktionsbereich 2: Steinmole

Die gute verkehrliche Anbindung der Steinmole (Großparkplatz, ÖPNV, Busbahnhof, Tschu-Tschu-Bahn) und die zentrale Lage am Müritzeum als neuer touristischer Hauptanziehungspunkt der Stadt bzw. der Region bietet optimale Voraussetzungen für die Nutzung als Anlegestelle für die Fahrgastschiffahrt. Aufgrund der zahlreichen Abhängigkeiten (nacheinandergereihte Anlegestellen, geringe Fahrwasserbreite, unterschiedliche Höhen der Kaimauern) können momentan nur 2 Liegeplätze am Westkai der Steinmole regelmäßig und dauerhaft genutzt werden. Dies entspricht zwar den gewachsenen Betriebsstrukturen (Betriebssitz der Müritzwind unmittelbar vor Ort), ist jedoch in Anbetracht des standörtlichen Bedeutungszuwachses und im Hinblick auf den überbelegten Stadthafen optimierungsbedürftig.

Um dem in Kapitel 3 und auch in der LEADER-Studie (LK Müritz 2008) nachgewiesenen Mehrbedarf an Anlegestellen für Fremdschiffe und auch Kreuzfahrtschiffe gerecht zu werden, sind im Zuge der Hafenkonzeption grundsätzliche Erweiterungsmöglichkeiten der Steinmole sowohl bautechnisch als auch schiffahrtsseitig zu überprüfen. Unter dem Gesichtspunkt der bautechnischen Veränderungs- bzw. Optimierungsabsichten muss insbesondere die sicherheitstechnische Situation einer generellen und endgültigen Lösung zugeführt werden.

Um Raum für mehr Liegeplätze zu schaffen und die Manövriermöglichkeiten innerhalb des Hafenbeckens zu verbessern, wären im Zuge der Variantenuntersuchung sowohl eine bauliche Veränderung der bestehenden Kaianlagen zu prüfen (ggf. Absenkung des Ostkais) als auch eine komplette Neukonzipierung der Mole durch Verlängerung des westlichen oder östlichen Molenkopfes (Schaffung eines neuen Hafenbeckens).

Da die Anlegestelle Steinmole bisher nicht an die Bundeswasserstraße angeschlossen ist, müssten deren Ausbau zum Fahrgasthafen allerdings eine Vielzahl grundsätzlicher Untersuchungen und Prüfungen vorausgehen, welche im Zuge dieser Konzeption nur ansatzweise erfasst werden können. Dies wären im Einzelnen:

- die Ausbaggerung des neu zu konzipierenden Hafenbeckens;
- die Ausbaggerung einer Fahrrinne entlang des Ufers zum Stadthafen, zur Kietzbrücke und nach Süden zum Anschluss an die Fahrrinne der Bundeswasserstraße,
- Der generelle Anschluss an die Bundesswasserstraße durch offizielle Widmung des Hafens einschließlich des damit verbundenen genehmigungstechnischen Aufwandes.

Die Uferzone entlang der Steinmole bis zum Stadthafen befindet sich im Flachwasserbereich des Warener Berges (Wassertiefen < 1,00 m) und ist voraussichtlich durch Schadstoffeinträge aus dem ehemaligen Gaswerksgelände belastet. Eine Ausbaggerung und Entsorgung des kontaminierten Baggergutes würde neben aufwändigen Voruntersuchungen (Peilungen, umweltanalytische Beprobungen) einen großen genehmigungstechnischen Aufwand voraussetzen. Darüber hinaus würde eine dauerhafte Freihaltung der Fahrrinne voraussichtlich mit hohem Unterhaltungsaufwand verbunden sein, da aufgrund der topografischen Situation und Windexposition mit einer erhöhten Sedimentationsfracht in diesem Uferbereich zu rechnen ist.

Um der traditionellen Bedeutung der Steinmole als erste historische Dampferanlegestelle an der Müritz gerecht zu werden, sollte das Umfeld der Mole gestalterisch aufgewertet werden. Insbesondere die beiden Molenköpfe könnten mit Sitzmöglichkeiten, Geländern und ggf. mit Informations- und Schautafeln ergänzt werden, die neben historischen Erläuterungen auch aktuelle Informationen zum Fahrgastschiffahrtbetrieb enthalten sollten. Sowohl auf der westlichen Mole als auch am östlichen Kai im Bereich des Pavillons der Müritzwind GmbH wäre die Installation einer Windschutzkonstruktion bzw. eines überdachten Wartebereiches in Leichtbauweise (z. B. Plexiglas) denkbar, die den Passagieren der Fahrgastschiffahrt und des ÖPNV witterungsbedingten Schutz bieten könnte.

Hinsichtlich des ungeordneten Gastronomieangebotes (Räucher Kahn, „Fischbuden“), welches - durchaus mit „maritimem Flair“ behaftet - dauerhaft an der Steinmole verbleiben könnte, sollte eine optische Aufwertung der landseitig zugeordneten Flächen erfolgen (Belagsgestaltung, Neugestaltung und Einfriedung der Sitzbereiche u. ä.). Zusätzliche Gastronomieangebote, die zu einem längeren, attraktiven Verweilen einladen, können allerdings - auch perspektivisch gesehen - im näheren Umfeld der Steinmole kaum geschaffen werden.

In der nachfolgenden tabellarischen Gegenüberstellung werden die aus der Konfliktsituation heraus abgeleiteten Handlungsvorschläge für den Funktionsbereich 2 aufgezeigt.

Funktionsbereich 2: Steinmole	Konfliktsituation	Handlungsvorschläge
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ die Anlegefunktionen für die Fahrgastschifffahrt sind aufgrund der geringen Fahrwasserbreite und ungünstigen Manövrierverhältnisse (Windexposition, sicherheitstechnische Aspekte) eingeschränkt; ➤ die Liegeplatzkapazität mit nur 2 regelmäßig nutzbaren Plätzen ist in Anbetracht der verkehrsgünstigen und zentralen Lage der Steinmole zu gering; ➤ eine bautechnische Veränderung bzw. Erweiterung der Mole zum Fahrgasthafen stellt sich aufgrund der geringen Wassertiefen und ggf. kontaminierten Sedimente problematisch dar; ➤ für die Anlegestelle existiert bisher keine offiziell ausgewiesene Fahrrinne und damit kein Anschluss an die Bundeswasserstraße; ➤ die Einbindung in den Linienbetrieb der Fahrgastschifffahrt und des ÖPNV sowie Fahrplaninformationen vor Ort sind entwicklungsbedürftig; ➤ bezüglich der Freiflächen / Grünanlagen und des Gastronomieangebotes im Umfeld der Steinmole besteht Gestaltungsbedarf (Schaffung eines „maritimen Flairs“ sowie Berücksichtigung witterungsbedingter Aspekte); ➤ Historische Bezugspunkte (erste Dampferanlegestelle der Müritz-Region) sind nicht erlebbar. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verbesserung der Anlegefunktionen für die Fahrgastschifffahrt unter Berücksichtigung manövrier- und sicherheitstechnischer Aspekte (ggf. Absenkung des Ostkais); ➤ Prüfung der bautechnischen Erweiterung der Mole nach Süden zur Schaffung neuer Liegeplätze für Kreuzfahrer und weitere Fahrgastschiffe: Verlängerung des westlichen oder östlichen Molenkopfes zur Gestaltung eines neuen Hafenbeckens, ggf. unter Einbeziehung des östlichen Uferbereiches. ➤ bessere Einbindung in den Linienbetrieb der Fahrgastschifffahrt und des ÖPNV sowie Fahrplaninformationen vor Ort; ➤ Steigerung der Attraktivität der Freiflächen / Grünanlagen im Umfeld der Steinmole, ggf. durch Neugestaltung der Molenköpfe unter Erhalt der historischen Substanz (Schaffung von Sitzmöglichkeiten, Geländern, Informationstafeln); ➤ Ggf. Installation einer Windschutzkonstruktion bzw. eines überdachten Wartebereiches für die Passagiere der Fahrgastschifffahrt und des ÖPNV; ➤ optische Verbesserung des gastronomischen Bestands (Belagsgestaltung, Sitzbereiche etc.) und -perspektivisch gesehen - Schaffung weiterer gastronomischer Angebote im Umfeld der Steinmole.

4.2.3 Funktionsbereich 3: Uferpark

Die Uferanlagen entlang der Strandstraße von der Steinmole bis zum Stadthafen sind sowohl gestalterisch als auch funktional positiv einzustufen. Mit räumlicher Trennung der Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer sowie klar gegliederten Freiflächen mit neu geschaffenen Gestaltungselementen und Spielmöglichkeiten, erfüllt der Uferpark alle Funktionen einer innerstädtischen Grünfläche und bietet Raum für erholsames Flanieren und zur Durchführung von Veranstaltungen im Rahmen städtischer Events. Die Befestigungsbreite des neuen Uferweges erscheint im Hinblick auf die steigenden Besucherzahlen allerdings relativ gering ausgelegt.

Durch seine Lage im Flachwasserbereich des Warener Berges und der möglichen Kontamination der ufernahen Sedimente auf Höhe des ehemaligen Gaswerksgeländes sollten bauliche Eingriffe in die Uferzone dieses Funktionsbereiches nach Möglichkeit unterbleiben. Der Erhalt der naturnah geschwungenen, mit einer Steinschüttung locker befestigten Uferlinie und des prägenden alten Baumbestandes aus Pappeln sollte auch aufgrund der wasserseitigen Zugehörigkeit zum Landschaftsschutzgebiet Mecklenburger Oberseen Priorität haben. Dies sollte im Zuge der Variantenuntersuchung zum Ausbau der Steinmole als Fahrgasthafen berücksichtigt werden. Die Ausbaggerung des Flachwasserbereiches als Fahrrinne zwischen Stadthafen und Steinmole ist kritisch zu sehen.

Künftigen Planungen in dieser Uferzone sollten sowohl die Freihaltung der Flächen für Erholungszwecke und als Erlebnisbereich für städtische Events als auch die langfristige Nachpflanzung des uferseitigen Baumbestandes gewährleisten. In Anbetracht des touristischen Bedeutungszuwachses als zentrale Flaniermeile (im Rundkurs zwischen Müritzeum, Altstadt, Stadthafen und Steinmole) und des Erhalts der Blickbeziehungen vom Uferweg auf die Binnenmüritz bzw. vom Wasser aus zur Altstadtkulisse sollte der nachzupflanzende Baumbestand weniger Dominanz zeigen, sondern vielmehr das städtisch-maritime Flair unterstreichen (z. B. kleinere Alleebäume mit Formschnitt).

4.2.4 Funktionsbereich 4: Stadthafen / Gastronomie / Shopping

Die Uferpromenade entlang des Nordkais bietet mit ihren großzügig gegliederten Funktionsebenen ausreichend Raum, um Fußgänger, Fahrradtouristen sowie absteigende und wartende Passagiere der Fahrgastschiffahrt aufzunehmen. Auch im Hinblick auf städtische Veranstaltungen sind die Flächenkapazitäten ausreichend einzustufen. Ergänzt mit maritim und historisch geprägten Gestaltungselementen sowie den optisch ansprechenden Fassaden und Außenterrassen der ansässigen Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe, fügt sich der Stadthafen harmonisch in das historisch gewachsene Stadtbild Warens ein.

Die marktstrategisch günstige Lage des Stadthafens mit unmittelbarer Verbindung zum Shopping-Bereich in der Innenstadt wird allerdings aus wirtschaftlicher und touristischer Sicht noch nicht in ausreichendem Umfang genutzt. Die Entwicklung des Handels- und Dienstleistungsangebotes im unmittelbaren Hafengebiet sollte insbesondere entlang des Ostkais aber auch im Bereich des Westkais intensiviert und aus städtebaulicher Sicht gefördert werden.

Das Areal des ehemaligen Gaswerksgeländes (Gebäude Strandstraße 3, 3a/b und 4) bildet diesbezüglich einen städtebaulichen Mittelpunkt, sozusagen das „Filet-Grundstück“ im Uferbereich des Stadthafens, welches vorrangig maritime und touristische Funktionen erfüllen sollte. Diese Zweckbestimmung ist im Flächennutzungsplan und im Rahmenplan „Südliche Innenstadt“ mit der Ausweisung des Gebäudes Strandstraße 4 („Pier 13“) als Sondergebiet „Hafen“ auch so vorgegeben worden. Die gegenwärtige Nutzung und Strukturierung des Gebietes steht jedoch im Gegensatz zu diesen bauleitplanerischen Vorgaben. Neben teilweiser Belegung der Gebäude mit (sozialer) Verwaltungsinfrastruktur und der z. T. nicht hafentypischen Fassadengestaltung (Strandstraße 3 a/b) ist insbesondere die unzureichende Gliederung der Außenanlagen als nachteiliger Aspekt hervorzuheben. Die teils asphaltierten privaten Gebäudezufahrten, die vorwiegende Nutzung als öffentlicher bzw. privater Parkplatz sowie die optisch wenig ansprechende Grüngestaltung stellen keine optimalen Flächennutzungen für diesen Standort dar. Zudem wird der westliche Parkplatz in der Hauptsaison zeitweilig als Caravan-Stellfläche vermietet. Dieser innerstädtische Campingcharakter wird sowohl von Touristen als auch Einheimischen mit Befremden aufgenommen.

Der Hauptkonfliktpunkt liegt jedoch in der mangelhaften Durchgängigkeit des Gebietes. Touristen, die vom Westkai aus entlang der Hafenpassage (Strandstraße 3) flanieren wollen, landen quasi in einer Sackgasse und können den öffentlichen Uferweg nur über die Terrasse des Schnitzel-Restaurants oder den Privatparkplatz des Gebäudes Strandstraße 4 erreichen. Aus Richtung Steinmole kommend, erschließt sich lediglich die befestigte Promenade entlang des Vorhafens als Zugangsmöglichkeit zum Stadthafen, die aufgrund ihrer geringen Breite von 4 m kaum zum gemütlichen Verweilen einlädt und für die Aufnahme größerer Menschenansammlungen im Rahmen des Fahrgastschiffahrtbetriebes unzureichend scheint.

Die schlechtere Frequentierung der wenigen hier ansässigen Geschäfte und Gastronomiebetriebe gegenüber denen entlang der Hauptpromenade ist sicherlich mit auf diese abschirmende Nutzungsart zurückzuführen.

Ein weiterer vor allem saisonal bedingter Schwachpunkt im Bereich des Stadthafens ist das Fehlen einer Bushaltestelle bzw. eines Bushaltepunktes für Reisegruppen nahe der Anlegebereiche der Fahrgastschiffahrt. Die ausgewiesene Haltemöglichkeit an der Steinmole wird von den Busunternehmen häufig ignoriert und die (teilweise gehbehinderte) Klientel direkt am Stadthafen abgesetzt (siehe hierzu auch Punkt 4.3).

Bezüglich des Betriebsablaufes der Fahrgastschiffahrt ist festzustellen, dass landseitig keine zentrale Koordinationsstelle im Stadthafen existiert, welche gebündelte Fahrplanauskünfte zum Linienverkehr sowie zu Sonderfahrten vermitteln oder Fahrkarten der ortsansässigen Schiffahrtsunternehmen verkaufen könnte (siehe hierzu auch Punkt 4.3).

In der nachfolgenden tabellarischen Gegenüberstellung werden die aus der Konfliktsituation heraus abgeleiteten Handlungsvorschläge für die Funktionsbereiche 3 und 4 aufgezeigt.

Funktionsbereich 3: Uferpark	Konfliktsituation	Handlungsvorschläge
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Funktional und gestalterisch gut strukturierte Grünanlage mit Bedeutung als innerstädtischer Erlebnis- und Erholungsbereich; geringes Konfliktpotential; ➤ Bauliche Veränderungen des naturnahen Uferbereiches oder Eingriffe in die Flachwasserzone des Warener Berges im Zuge des eventuellen Ausbaus der Steinmole sind aufgrund der möglichen Kontamination der Sedimente und der Lage im Landschaftsschutzgebiet kritisch zu beurteilen. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erhalt der Freiflächen als zentrale städtische Flaniermeile mit Blickbeziehungen auf die Binnenmüritz bzw. vom Wasser aus zur Altstadt; ➤ Erhalt und Pflege des alten Baumbestandes und langfristige Nachpflanzung einer weniger dominanten uferbegleitenden Baumreihe, welche das städtisch-maritime Flair unterstreicht (z. B. kleinkronige Alleebäume mit Formschnitt).
Funktionsbereich 4: Stadthafen / Gastronomie / Shopping	Konfliktsituation	Handlungsvorschläge
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die marktstrategisch günstige Lage des Stadthafens als Handels- und Dienstleistungszentrum ist sowohl entlang des Ostkais als auch im Bereich des Westkais entwicklungsbedürftig; ➤ Die Flächennutzung im zentral gelegenen Uferbereich (ehemaliges Gaswerksgelände) ist aus städtebaulicher und funktionaler Sicht nicht optimal („Filet-Grundstück“ durch mangelhafte Durchgängigkeit und teilweise Parkplatznutzung nicht touristisch erlebbar); ➤ fehlende Bushaltestelle für Reisegruppen im Bereich der Anlegestellen im Stadthafen; ➤ keine zentrale und koordinative Fahrplanauskunft. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Schaffung eines höheren Anteils an Shopping- und Dienstleistungsangeboten im unmittelbaren Hafenumfeld (v. a. Ost- und Westkai); ➤ Einrichtung eines Hafengebäudes mit maritimen Funktionen (z. B. Gebäude Strandstraße 4 mit Koordinationsstelle für Fahrgastschiffahrt, ggf. ergänzendem Sanitärbereich für die Marina); ➤ Steigerung der touristischen Attraktivität im Umfeld der Gebäude Strandstraße 3, 3a/b und 4 („Pier 13“): Aufwertung der Außenanlagen (Belagsarten, Grünstrukturen) und Verbesserung der Durchgängigkeit des Gebietes; ggf. Aufgabe der Parkplatznutzung; ➤ Schaffung einer Bushaltemöglichkeit am Hafen.

4.2.5 Funktionsbereich 5: Fahrgasthafen / Vorhafen / Kai Nord und West

Die Belegungsdichte des Stadthafens mit ca. 130 Dauerliegeplätzen und 50 Gastliegeplätzen für Sportboote sowie Liegeplätzen für 4 bzw. 5 Fahrgastschiffe, welche sich auf eine Grundfläche von ca. 32.000 m² verteilen (davon ca. 13.600 m² Fahrgast- bzw. Vorhafen und 18.400 m² Yachthafen), ist im Verhältnis zu anderen Häfen bzw. Marinas der Region relativ hoch. Durch die Bedeutungszunahme der Stadt Waren (Müritz) als Tourismuszentrum und Eingangstor zur Müritz-Region wurden die räumlich bedingten Kapazitätsgrenzen des Stadthafens in den vergangenen Jahren zunehmend überschritten und der Nachfragetrend nach Liegeplätzen steigt sowohl aus Sicht der Fahrgastschiffahrt als auch bezüglich des Sportboottourismus tendenziell weiter an.

Einen Hauptproblempunkt innerhalb des Hafens stellt die räumlich-funktionale Überschneidung der Fahr- bzw. Manövrierbereiche zwischen Fahrgastschiffen und Sportbooten dar, was insbesondere in der Hauptsaison und bei höheren Windgeschwindigkeiten permanente Kollisionsgefahren in sich birgt (2008 - 40 registrierte Unfälle). Auch Beinahe-Unfälle häuften sich in den vergangenen Jahren zusehends, was nach Auskunft des Hafenmeisters und einiger Dauerlieger vor allem an der zunehmenden Zahl untermotorisierter, bei stärkerem Wind praktisch nicht manövrierfähiger Sportboote zurückzuführen ist (z. B. Kuhnle-Tours), womit gerade deren zumeist ungeübte Bootsführer überfordert sind. Zudem sind für größere Yachten (12- 15 m Länge) die Abstände zwischen den einzelnen Schwimmstegen zu gering bemessen, was ein geübtes Manövrieren der Bootsführer voraussetzt.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde weiterhin festgestellt, dass die Flächennutzung im Vorhafen hinsichtlich des Verhältnisses von Pachtgebühren und Nutzfläche nicht optimal ist. Während sich die regelmäßig frequentierten vier Liegeplätze der Fahrgastschiffahrt entlang des Nord- und Westkais geradezu drängen, ist der Nordkai des Vorhafens zumeist ungenutzt, Kreuzfahrtschiffe werden an die Steinmole verwiesen. Im Vorhafen selbst erfolgt nur sporadisch Fahrschulbetrieb der Charterer. Im Hinblick auf den von mehreren Seiten geäußerten Wunsch nach zusätzlichen Anlegestellen für nicht ortsansässige Schifffahrtsunternehmen im Stadthafen ist hier Handlungsbedarf gegeben.

Das Dampfschiff EUROPA der Weißen Flotte Müritz GmbH hat seinen Liegeplatz zentral am Nordkai, im unmittelbaren Blickfeld der Besucher der Gastronomieeinrichtungen entlang der Uferpromenade. Dieser repräsentative Standort stellt sich allerdings durch seine Exposition beim Anlegemanöver quer zur Hauptwindrichtung relativ ungünstig dar, da dieses - im Gegensatz zu den übrigen Fahrgastschiffen der Blau-Weißen Flotte - hochbordige Schiff eine hohe Windanfälligkeit aufweist. Zudem liegt die Anlegestelle der EUROPA sehr dicht an den beiden nördlichen Schwimmstegen des Yachthafens, so dass gerade die hier ausgewiesenen Gastliegeplätze durch die vom Schiffsantrieb verursachte starke Strömung und Abgasemissionen deutlich an Attraktivität einbüßen.

Einen weiteren Konfliktpunkt aus gestalterischer Sicht stellt die den Hafen begrenzende Wellenbrecheranlage dar. Sie lädt durch ihre geringe Breite von 3 m, fehlende Sitzmöglichkeiten

und die hinsichtlich Belagsart, Geländer und Beleuchtung wenig ansprechende Optik nur eingeschränkt zum längeren Verweilen ein. Sie wird hauptsächlich von Anglern gerne genutzt. Bei höheren Windgeschwindigkeiten wird sie von Wellen überspült und ist nicht mehr begehbar. Aufgrund der wasserseitigen Verankerung mittels - gemäß Prüfbericht 2008S nicht optimal abgesenkter - Spannketten ist das längsseitige Anlegen von Sportbooten an den Wellenbrechern bei stärkerem Wellengang problematisch und zurzeit auch nicht zulässig.

Der Einfahrtbereich zwischen südlichem und nördlichem Wellenbrecher zeichnet keine Konturen und ist somit vom Wasser aus kaum sichtbar. Als repräsentatives wasserseitiges Eingangsportal zum Stadthafen bzw. zur Stadt selbst besteht hier dringend Gestaltungsbedarf.

In der nachfolgenden tabellarischen Gegenüberstellung werden die aus der Konfliktsituation heraus abgeleiteten Handlungsvorschläge für den Funktionsbereich 5 aufgezeigt.

Funktionsbereich 5: Fahrgasthafen / Vorhafen / Kai Nord u. West	Konfliktsituation	Handlungsvorschläge
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zu hohe Belegungsdichte des Stadthafens (100 Dauerliegeplätze, 50 Gastliegeplätze, 4 Dauerliegeplätze für Fahrgastschiffe am Nord- u. Nordwest-Kai); Kapazitätsprobleme (Trend zunehmend); ➤ Manövrierbereiche zwischen Fahrgastschiffen und Sportbooten überschneiden sich (permanente Kollisionsgefahr v. a. bei Wind, auch aufgrund der Zunahme untermotorisierter Bootstypen mit ungeübten Bootsführern); ➤ Flächennutzung im Vorhafen bzw. am nordwestlichen Kai nicht optimal (Verhältnis Pachtgebühren / Nutzung); ➤ Anlegeplatz für die EUROPA manövriertechnisch ungünstig und zu dicht an den Gastliegeplätzen des Yachthafens gelegen; ➤ Erheblicher Gestaltungsbedarf für die Wellenbrecheranlage hinsichtlich Optik, Verweilmöglichkeiten und Sichtbarkeit des Einfahrtbereiches vom Wasser aus. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Prüfung der Vergrößerungsmöglichkeiten der Hafenfläche durch Versetzen der Wellenbrecheranlage bzw. Neubau einer festen Mole; dadurch Erweiterung der Liegeplatzkapazitäten für die Fahrgastschiffahrt und den Yachthafen; ➤ Optimierung der Flächennutzung im Vorhafen bzw. am nordwestlichen Kai; ➤ Deutliche räumlich-funktionale Trennung der Bereiche Fahrgastschiffahrt und Yachthafen durch Neuweisung der Schiffs- und Yachtliegeplätze und Neuordnung der Schwimmsteganlagen (ggf. komplette Auslagerung der Fahrgastschiffahrt aus dem Stadthafen zugunsten der Erweiterung der Marina); ➤ Verbesserung des Anlegeplatzes für die EUROPA aus manövrier- und sicherheitstechnischer Sicht; ➤ Optische und funktionale Neugestaltung der Wellenbrecheranlage; Schaffung eines repräsentativen wasserseitigen Eingangsportals für den Stadthafen.

4.2.6 Funktionsbereich 6: Marina / Sportboothafen / Kai Ost und Süd

Die Marina „im jaich“ nimmt den größten Anteil des Stadthafens ein. Die an insgesamt fünf Schwimmstegen angeordneten ca. 180 Liegeplätze sind insbesondere für Bootsgrößen unter 12 m vorgesehen, ein großer Anteil der Boxen für Dauerlieger fasst nur Bootstypen bis ca. 9 m Länge. Entsprechend sind die Manövrierräume zwischen den Stegen recht eng bemessen, so dass der Trendentwicklung der Schiffsgrößen infolge Vercharterung mit zunehmenden Schiffsklassen bis 15 m Länge, zurzeit nur bedingt entsprochen werden kann. Entlang des Ostkais werden die Liegekapazitäten nicht ausgenutzt, da keine durchgängige Heckaufstellung der Boote erfolgt, sondern teils längsseitig angelegt wird. Diese geringe Auslastung stellt sich insbesondere in der Hauptsaison und bei größeren Events problematisch dar. Da auch das Anlegen an den beiden Wellenbrechern momentan nicht zugelassen ist, finden vor allem Tagesgäste mit größeren Motoryachten oft keinen Liegeplatz mehr vor. Auch seine wetterbedingte Aufnahmepflicht im Notfall (Sturmwarnung) könnte der Stadthafen nur eingeschränkt gewährleisten.

Einen weiteren wasserseitigen Problempunkt stellt der Marinabetrieb an sich dar, welcher grundsätzlich einer verbesserten Organisation Bedarf. Für Neuankömmlinge ist die Hafengliederung unübersichtlich, es existieren weder Vorwegweisungen zu den Gastliegeplätzen, noch generell eine Orientierungsmöglichkeit für freie Plätze, wie das bei anderen Marinas mit farblicher Kennzeichnung üblich ist. Der Kontakt zum Hafenpersonal kann in der Regel erst nach einer längeren „Irrfahrt“ aufgenommen werden, da ein wasserseitiges „Anmeldeschild“ an der Hafeneinfahrt fehlt. Zudem sind die Service-Einrichtungen, wie Tankstelle, Fäkalien- und Müllentsorgung sowie die Krananlage schlecht erreichbar. Der Abstand zwischen dem südlichen Wellenbrecher und der letzten Steganlage ist zu gering bemessen, so dass insbesondere bei Wind ungünstige Manövrierverhältnisse am Tank-Steg bestehen. Liegen dann noch Boote am Wellenbrecher an, was zwar unzulässig, aber in der Hauptsaison die Regel ist, verschärft sich die Situation zusätzlich.

Als Hauptkonflikt hinsichtlich eines ordnungsgemäßen Marinabetriebes sind jedoch die landseitigen Funktionsabläufe zu sehen. Mit einem jeweils 2 m breiten Streifen entlang des Ost- und Südkais sowie der ca. 600 m² großen Fläche im Bereich der Tankstelle ist die landseitige, zurzeit im Besitz der Marina befindliche Infrastrukturfläche mit insgesamt ca. 1.100 m² äußerst knapp bemessen. Im Bereich des auf 50 m Länge befestigten Südkais werden mit dem stationären 6.4 t-Kran sowie mit einem zeitweise angemieteten 100 t-Kran in der Saison regelmäßig Sportboote bis zu 15 m Länge ein- und ausgesetzt (Hauptnutzer sind die ortsansässigen Charterunternehmen Felten und Malow, aber auch Privatpersonen). Für den An- und Abtransport der Boote wird zurzeit ein Großteil des städtebaulich noch ungeordneten Areals südlich des Stadthafens bis über die Pappelreihe hinaus mitgenutzt. Die Zugmaschinen mit Trailer (vorrangig Sondertransporte mit Überbreite) fahren über die Müritzstraße ein, wenden auf dem Gebiet großflächig, um dann über die Müritzstraße und Straße „Am Seeufer“ sowie über die Spitzkehre der Papenburgstraße das übergeordnete Verkehrsnetz zu erreichen (die Standorte für Winterlager sind in der ganzen Müritz-Region verteilt). Während der Kranungsvorgänge sind nach Aussage der Charterbetriebe oft ca. 5 Boote gleichzeitig in Warteposition auf dem Gelände verteilt. Zusätzlich werden die Freiflächen sowohl als Zwischenlager für Boote und Trailer, als

Wendeschleife für das Tankfahrzeug (mit Anhänger) sowie als Parkflächen für die Nutzer der Charterboote (zumeist wöchentliche Vermietung) verwendet.



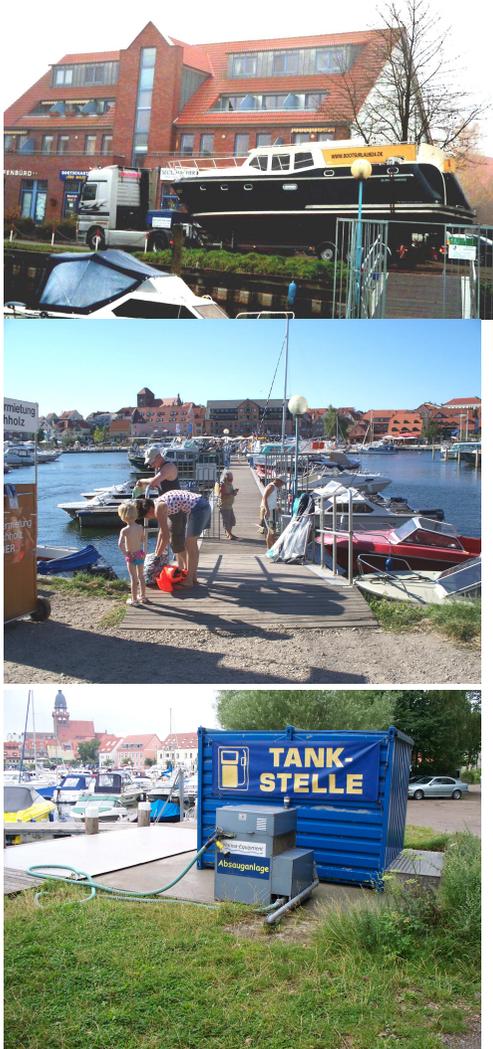
6.4 t-Kran und Kranungsvorgang mit mobilem 100 t-Kran am Südkai des Sportboothafens



Abtransport der Sportboote mit Sonderfahrzeug über die Müritzstraße

Die Aufrechterhaltung v. g. Funktionen vorausgesetzt, ergibt sich ein landseitiger Mindestflächenbedarf von ca. 2.500 m² für den Sportboothafen. Im Bebauungsplan Nr. 14 wurde ursprünglich das gesamte Areal zwischen Südkai und Fischerei als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Hafen“ festgelegt (5.800 m²). Mit der jetzigen Situation der Flächenveräußerung und in Aussicht gestellten Genehmigung eines großen Hotelneubaus steht der Marina „im jaich“ nur noch die o. g. nutzbare Fläche von ca. 1.000 m² zur Verfügung, d. h nach Fertigstellung des Hotelbaus ist die **ordnungsgemäße Betreuung der Marina und damit die Funktionserhaltung des Stadthafens in dieser Form nicht mehr möglich**. Eine konzeptionelle Lösung der nunmehr entstehenden erheblichen Platzprobleme für Kran- und Tankvorgänge muss vordringlich erarbeitet werden. Die von der Marina in der Rosenthalstraße erworbene Freifläche von ca. 3.000 m² kann die Situation nur bedingt entschärfen, so z. B. Bootsservice und Pkw- Stellflächen für Charterer aufnehmen. Die wassergebundenen Service-Funktionen müssen im Uferbereich verbleiben. Es ist darüber hinaus abzusehen, dass der Kran- und Tank-Service des Stadthafens künftig noch stärker in Anspruch genommen wird, da die neu zu schaffende Marina des „Seeparks“ im Bereich des ehemaligen Sägewerks-Geländes mit ihren 200 Liegeplätzen keinen entsprechenden Service anbieten wird.

Einen weiteren Konfliktpunkt stellen die landseitigen Service-Funktionen dar. Der im rückwärtigen Teil der Hafenmeisterei (Müritzstraße 14) verfügbare Sanitärbereich ist mit Bestand von 9 Toiletten, 4 Pissours und 8 Duschen bereits für die jetzige Größenordnung der Marina räumlich unterdimensioniert und entspricht auch hinsichtlich des Modernisierungszustandes nicht dem aktuellen Standard einer MQM-zertifizierten Marina. Erweiterungsflächen innerhalb des Gebäudes sind nicht vorgesehen. Im übrigen Hafengebiet sind keine Alternativen vorhanden. Das neu gebaute WC-Häuschen an der Ecke Nord-/Ostkai eingangs der Straße Am Bahndamm wurde nur für den touristischen Bedarf konzipiert und schließt zudem nach 18:00 Uhr. Die nahegelegenen Flächen des ehemaligen SERO-Geländes sind ebenfalls durch den Neubau von Ferienwohnungen belegt und das künftige Hotel „Am Sportboothafen“ plant nur für den Eigenbedarf. Das vorgesehene Service-Gebäude der Marina in der Rosenthalstraße ist mit ca. 300 m Luftlinie für solche Funktionen zu weit entfernt.

Funktionsbereich 6: Marina / Sportboothafen / Kai Ost und Süd	Konfliktsituation	Handlungsvorschläge
	<p>Der gesamte Marinabetrieb bedarf einer grundsätzlichen Neuordnung aufgrund</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ der verkehrstechnisch zu geringen Abstände der Bootssteganlagen und generellen Enge des gesamten Yachthafens (vergleichsweise werden für die 200 Stück Liegeplätze der Marina am Seepark 33.000 m² Wasserfläche in Anspruch genommen (entspricht durchschnittlich etwa 165 m² je Bemessungsfahrzeug), hingegen werden im Stadthafen für die 180 Stück Liegeplätze nur etwa 100 m² belegt; ➤ der nicht auf die im steigenden Sortiment der größeren Schiffe bis 15 m eingestellten Abmessung der einzelnen Boxen; ➤ der unzureichenden Vorwegweisung und Informationsaustausches zwischen Neuankömmlingen und Hafenpersonal; ➤ der Enge im Bereich der Krananlage im Zusammenhang mit Kranungsvorgängen (insbesondere beim Ein- und Aussetzen großer Boote bis 15 m Länge mit dem 100 t-Kran) ➤ der schlechten Erreichbarkeit und räumlichen Enge an der Tankstelle; 	<p>Im Hinblick auf die Fortführung der MQM-Zertifizierung der Marina müssen sowohl wasser- als auch landseitig Funktionsverbesserungen des Marinabetriebes erfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ die Fahrgassenbreiten zwischen den Steganlagen sind für ein ungehindertes Manövrieren der Sportboote zu optimieren; dabei ist auf eine Kapazitätsverlagerung hinsichtlich größerer Bootsklassen zu achten; ➤ grundsätzlich sind die Liegeplatzkapazitäten der Marina, insbesondere für größere Bootstypen bis 15 m Länge, zu erweitern; dabei ist das Kontingent an Gastliegeplätzen deutlich zu erhöhen; ➤ eine ordnungsgemäße Einweisung in den Hafen mit Kennzeichnung der Stege und der freien Plätze für Gastlieger hat zu erfolgen; ➤ die Aufrechterhaltung und reibungslose Funktion des Kran-Services (sowohl mit dem 6.4 t-Kran als auch mit dem mobilen 100 t-Kran für große Yachten bis 15 m Länge) ist zu gewährleisten; ➤ eine verbesserte Erreichbarkeit der Tankstelle ist zu schaffen; ggf. durch Versetzen des südlichen Wellenbrechers;

Funktionsbereich 6: Marina / Sportboothafen / Kai Ost und Süd	Konfliktsituation	Handlungsvorschläge
<p>Fortsetzung</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ der generell ungelösten Wegeführung für straßenseitige An- und Abtransporte der Boote mittels Trailer oder Tieflader sowie des Tankfahrzeuges mit Anhänger, welches in der Hauptsaison i. d. R. wöchentlich (z. T. mehrmals in der Woche) Benzin und Diesel anliefert (alles Sonderfahrzeuge mit Überbreite und erheblichem Platzbedarf für Wendemanöver); ➤ der kapazitiv unzureichenden sanitären Versorgungseinrichtungen für die bestehende Anzahl von 180 Liegeplätzen, welche völlig unzureichend bei einer höheren Belegung des Hafenbeckens mit ggf. 250 Liegeplätzen sind. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ bezüglich des Kran- und Tank-Service ist eine Lösung für den straßenseitigen An- und Abtransport der Boote mittels Trailer oder Tieflader sowie des Tankfahrzeuges zu erarbeiten; ➤ der landseitige Service-Betrieb der Marina ist grundsätzlich zu optimieren: Einrichtung einer Hafenmeisterei in einem zentral und hafennah gelegenen Funktionsgebäude (Verfügbarkeit moderner Sanitäreinrichtungen in ausreichendem Umfang, Gastronomie, Brötchen- und Zeitungsservice, kapazitiv) ➤ Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl Stellplätze für Pkw und Trailer (ggf. Winterlager).
<p>Funktionsbereich 7: Hotel / Seapartements „Am Sportboothafen“</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ambiente des Areals entspricht hinsichtlich Uferbefestigung, Flächengliederung und Grünbestand nicht mehr den städtebaulichen Ansprüchen eines „innerstädtischen Hafens“; ➤ Durch den geplanten Hotelneubau entsteht eine Funktionsüberlagerung mit den Flächen für Service-Vorgänge der Marina; es sind Lösungsmöglichkeiten für die Aufrechterhaltung beider Funktionen aufzuzeigen. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Der Funktionserhalt des Marinabetriebes mit Kran- (v. a. 100 t-Kran) und Tank-Service ist im Zuge des Hotelbaus zu beachten; der ordnungsgemäßen Betreuung des Stadthafens als zentralem Anlaufpunkt für Wasserwanderer in der Müritz-Region ist aus funktionaler und städtebaulicher Sicht Vorrang zu geben, zumal am Seepark keine entsprechenden Servicefunktionen vorgesehen sind; ggf. sind bauliche Veränderungen des Hotelgebäudes bzw. der Außenanlagen in der Bauplanung vorzunehmen.

4.2.7 Funktionsbereich 7: Hotel / Seeapartements „Am Sportboothafen“

Der Uferbereich südlich des Stadthafens assoziiert durch sein ungeordnetes, optisch wenig ansprechendes und technisch-gewerblich geprägtes Erscheinungsbild bisher eher eine Stadtrand-situation wie zu Zeiten des ehemaligen Gewerbehafens. Dies steht konträr zu der sich abzeichnenden - städtebaulich auch gewollten - Ausdehnung der Kernstadt als Handels- und Dienstleistungszentrum nach Süden, welches mit der sich sukzessive verdichtenden Wohnbauung zwischen der Straße „Am Seeufer“ und dem Kurgebiet auf dem Nesselberg (künftiger Thermen-Standort) bis zum geplanten Freizeit-Park mit Schwimmbad und Ferienapartements („Seepark“) im Bereich des ehemaligen Sägewerkgeländes einhergeht.

Mit dem geplanten Neubau des „Hotels am Sportboothafen“ wird künftig eine vollständige und attraktive bauliche Umrahmung des Hafenbeckens geschaffen, so dass sich das Hafenumambiente endgültig in ein zentral städtisches verwandeln wird. Eine Umgestaltung des südlichen Uferbereiches einschließlich des Geländes der Fischerei und Müritz-Marina als touristisch attraktive Flaniermeile ist damit unumgänglich. Neben der (massiven) Erneuerung der Uferbefestigung und Gestaltung einer öffentlich zugänglichen Uferpromenade für touristische Events hat dabei insbesondere die Aufrechterhaltung der Funktionen des Sportboothafens (Kran- und Tank-Service, Ver- und Entsorgung) Priorität.

Zur Zeit werden die vorhandenen Freiflächen für den Marinabetrieb genutzt, d. h. sie stehen insbesondere als Wendefläche für Sonderfahrzeuge (Tieflader mit Trailern, 100 t- Kran, Tankfahrzeug) zur Verfügung oder werden als Pkw-Stellflächen für Charterbootnutzer und Lagerflächen für Trailer genutzt. Eine Neuorganisation dieser Funktionen und Funktionsabläufe muss auch nach Neubau des Hotels gewährleistet bleiben bzw. bereits vorgezogen - vor Baubeginn des Hotels - umgesetzt werden.

Diesbezüglich weist der Standort am Stadthafen jedoch deutliche Defizite auf, da die Erschließung im wesentlichen durch die Straßen am Südrand der Innenstadt gewährleistet wird, die teilweise einen verkehrsberuhigenden Ausbau erfahren haben (und weiter erfahren sollen), also nicht für die Abwicklung großer Verkehrsströme oder Sondertransporte konzipiert worden sind.

4.2.8 Funktionsbereich 8: Müritz-Marina / Fischerei

Die Fläche südlich des Stadthafens wird durch einen Wassersport-Servicebetrieb (Müritz-Marina), einen Fischereistandort (Fischerei Müritz-Plau GmbH) und durch mehrere Reihenbootsschuppen genutzt. Nördlich grenzen die Wohnanlage für „seniorengerechtes Wohnen“ und der künftige Hotelstandort an, südlich erstreckt sich entlang der Straße „Am Seeufer“ Wohnbauung bis an die sogenannte Kuhtränke, eine kleine Grünanlage mit Blick auf die Binnemüritz und teils auf die Altstadt. Durch die Entwicklung des südlichen Stadtteiles als Erlebnis- und Erholungsbereich (Kurgebiet/Seepark) gewinnt dieses Gebiet künftig an touristischer Attraktivität.

Der Standort der Müritz-Marina und der Fischerei zeichnet sich durch eine ufernahe, exponierte Lage mit Blick auf die Altstadt und den Hafen aus, weist aber bisher nur eine ungeordnete

Flächennutzung auf. Die vorhandene Bausubstanz ist optisch wenig ansprechend und teils ungenutzt (Schornstein des ehemaligen Heizhauses, Schuppen), die Hofgestaltung mit unbestimmten und ungeordneten Lagerflächen für Trailer, Sportboote und Bootszubehör ist - insbesondere im Hinblick auf den künftig hier durchzuführenden öffentlichen Uferweg - entwicklungsbedürftig. Gemäß der Vorgaben des Bebauungsplanes Nr. 14 sollen hier vorrangig Nutzungen zugelassen werden, die im Zusammenhang mit dem Wassertourismus stehen (Entwicklung des Areals als Sondergebiet Sportboothafen mit Bootsgewerbe). Dies entspricht auch den Interessen der v. g. Eigentümer der Flächen. Beide Unternehmen sind an einer integrativen Entwicklung des Hafengebietes stark interessiert. Perspektivische Entwicklungen werden sowohl im Fischfang und in der Nutzung des touristischen Potentials gesehen.

Die Müritz-Marina (als Eigner des Sportboothafens Waren / Kamerun mit etwa 150 Liegeplätzen) betreibt am Standort „Am Seeufer“ einen handwerklich geprägten Gewerbebetrieb für Bootsbau, Unterhaltungsarbeiten und Reparaturen für Sportboote in der Klasse bis etwa 7,5 m Bootslänge. Hierzu wird der kleine Fischerei-Hafen mit 3 Liegeplätzen gemeinsam mit der Fischerei genutzt. Zunehmendes Hauptgeschäftsfeld stellt jedoch der Handel mit gebrauchten und neuen Sportbooten, Ausstattungen und Ersatzteilen dar. Weiterhin wird eine Bootsvermietung betrieben (Tagesvermietung von ca. 10 kleineren Booten, keine Vercharterung). Des Weiteren werden Winterlagerplätze für die Dauerlieger der Marina in Kamerun vorgehalten (Anpachtung der Parkplatz-Fläche hinter dem Fischereimuseum). Als materiell-technische Basis für die v. g. Tätigkeiten stehen das Schleppdach einschließlich Slipstrecke, ein etwa 10 x 30 m langes Werkstattgebäude und diverse Freiflächen (inklusive Trailer) für die Lagerung zur Verfügung. Der Hallenbau (straßenseitiges Geschäftsgebäude) wurde neu investiert und bildet die Basis für die Präsentation einer verstärkten Händlertätigkeit. Aufgrund der mit der benachbarten Wohnnutzung unvereinbaren gewerblichen Lärmemissionen des Boots- und Reparatur-Service, sieht der Eigner der Müritz-Marina mittelfristig vor, den handwerklichen Geschäftsbereich zu reduzieren und vom Standort „Am Seeufer“ auszulagern. Das freiwerdende Werkstattgebäude soll sodann einer Nutzungsänderung unterzogen und zum Zweck von Ferienwohnungen (möglichst 2-geschossig) hergerichtet werden (Bauantrag ist noch nicht vorbereitet).

Das Grundstück der Fischerei „Am Seeufer“ wird aktiv dauerhaft bewirtschaftet (etwa 4 bis 6 Mitarbeiter). Das Fischereirecht der GmbH besteht nach derzeitiger Vertragslage bis 2021 mit Optionen zur Fortführung. Die Fischereiboote liegen im wasserseitigen Schuppen, die Ein- und Ausfahrt erfolgt über den kleinen Hafen. Neben der Fangtätigkeit wird gleichzeitig eine Räucherei sowie der Direktverkauf frischen und geräucherten Fisches betrieben. Der Eigner sieht vor, den Standort nicht nur zu erhalten, sondern weiter auszubauen. So wird gegenwärtig eine Erweiterung der Terrasse an der Längsseite des Schuppens mit unmittelbarem Blick auf die Müritz und den Stadthafen/die Stadt geplant (Bauantrag ist noch nicht vorbereitet). Des Weiteren werden mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Verhandlungen zum Erwerb des wasserteiligen Grundstücks geführt. In Kooperation mit den Fahrgastschiffahrtsgesellschaften werden zudem Räuchereien an der Müritz angefahren. Im straßenseitigen Betriebsgebäude (Baracke) wird ein Fischereimuseum betrieben. Die Hofflächen werden z. T. als gebührenpflichtige Parkflächen genutzt. Vor dem Fischereischuppen und südlich des Wellenbrechers sind Fangeinrichtungen/Reusen stationiert, die langfristig bewirtschaftet und erhalten werden sollen (eine Verlegung der Standorte wäre seitens des WSA neu zu genehmigen).

Funktionsbereich 8: Müritz Marina / Fischerei	Konfliktsituation	Handlungsvorschläge
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ungeordnete und ineffektive Flächennutzung im Uferbereich südlich des Stadthafens bis zur Fischerei; teilweise marode Uferbefestigung; ➤ unzureichende städtebauliche Gestaltung des Areals: ungeordnete Lagerflächen für Trailer, Winterlager für Boote, teilweise ungenutzte bzw. gering genutzte Bausubstanz (Schornstein mit Antennenanlage, Schuppen), die gewerblichen Hallen sind optisch wenig ansprechend gestaltet; ➤ Der Handels-/Gewerbebetrieb Müritz Marina erzeugt Gewerbeemissionen (Lärm), was nicht mit der benachbarten Wohn- und künftigen Hotelnutzung vereinbar ist; ➤ Für die Gebäude der „Fischgaststätte“, des Fischerei-Museums und für die Bootshallen besteht z. T. architektonischer Gestaltungsbedarf (Fassade, Dachdeckung); ebenfalls bedürfen die Außenanlagen einer Neustrukturierung und ansprechenderen Gestaltung; ➤ Die Wasserfläche südlich des Wellenbrechers wird durch Reusen der Fischerei belegt. 	<p>Es ist eine komplette städtebauliche Neuordnung und Gestaltung des Areals erforderlich im Hinblick auf die repräsentative Lage am Stadthafen und die künftige Verbindung zum Seepark/ Kurgelände:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Müritz-Marina: verbesserte Gliederung und optische Aufwertung der Freiflächen (Ausweisung von Parkflächen für Trailer und ggf. Winterlager für Boote, Belags- und Grünstrukturierung); Abriss ungenutzter/unattraktiver Gebäude (Überdachung am Slip, Schornstein, Schuppen); optische Verschönerung der Bausubstanz (z. B. Fassadengestaltung, Begrünung, Ausbau Ferienwohnungen); ggf. Aufrechterhaltung / Ausbau des Slip- und Reparatur-Service als Dienstleister für Marina „im jaich“; ➤ Fischerei: optische Verschönerung der Fischgaststätte (z. B. reetgedecktes Dach, Anbau Außenterrasse mit Verglasung); Gestalterische Aufwertung des Betriebsgebäudes und der Außenanlagen unter Erhalt notwendiger Stellplätze und Lagerflächen in Kooperation mit der Müritz-Marina und der Marina „im jaich“; ➤ Ausweisung eines öffentlichen Uferwanderweges vom Stadthafen durch das Areal mit Abzweig zur Fischgaststätte (Sicherung des Wegerechts). ➤ Ggf. Verlegung des Reusenstandortes zugunsten Erweiterung der Marina

4.2.9 Funktionsbereich 9: Seepark Waren an der Müritz

Mit der Realisierung des Seeparks erhält der Standort „Stadt Waren (Müritz)“ einen deutlichen direkten Zuwachs an Liegekapazität für Sportboote. Von den hier geplanten 200 Stück Liegeplätzen ist unter der Annahme der vom künftigen Betreiber vorgetragenen Kalkulation 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 für den Wasserwandertourismus zur Verfügung (sowohl für Dauerlieger, Vercharterer als auch Tagesgäste / Kurzzeitlieger). Damit besteht eine unmittelbare Wettbewerbssituation zum Stadthafen, welche bei dessen Kapazitätsplanung entsprechend zu berücksichtigen ist.

In Anbetracht der sich künftig ergebenden Kooperationszusammenhänge der Marina am Seepark mit dem Stadthafen ist eher von einer positiven Wirkung auf die Wettbewerbsentwicklung des Marinagewerbes auszugehen. So ist der Yachthafen des Seeparks auf die nur im Stadthafen vorgehaltenen Serviceangebote angewiesen (Ein- und Aussetzen der Boote über Slip und Krananlage, Tankstelle). Andererseits kann der Seepark als Ausweichquartier für den Stadthafen fungieren, wenn dieser - vor allem im Rahmen städtischer Events - überbelegt ist. Generell besteht die Möglichkeit zur Aufnahme von Dauerliegern und Charterern im Seeparkareal zugunsten der Liegeplatzkapazitäten von Gastliegern im Stadthafen. Es ist allerdings davon auszugehen, dass die an den Stadthafen gebundenen Charterunternehmen ihren dortigen Standortvorteil nicht aufgeben werden.

In der nachfolgenden tabellarischen Gegenüberstellung werden die aus der Konfliktsituation heraus abgeleiteten Handlungsvorschläge für den Funktionsbereich 9 aufgezeigt.

<p>Funktionsbereich 9: Seepark Waren an der Müritz</p>	<p>Konfliktsituation</p>	<p>Handlungsvorschläge</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Von den ca. 200 Liegeplätzen im Yachthafen des künftigen Seeparks sind ca. 125 Liegeplätze als zusätzliche Kapazität für den Marina-Standort Waren konzipiert; im Falle einer Erweiterung der Marina „im jaich“ könnte der Stadthafen seinen saisonal bedingten Fehlbedarf selbst decken; ➤ Der Seepark verschärft die Sicherstellung einer hinreichenden Kapazität für den Tank- und Kran-Service im Bereich des Stadthafens, da diese Service-Angebote im dortigen Yachthafen nicht vorgehalten werden sollen bzw. aufgrund der gegebenen Wassertiefen auch nicht können; am Stadthafen sind diese Service-Funktionen momentan nicht optimal strukturiert und deren Funktionserhalt durch den geplanten Hotelneubau und geplante verkehrsberuhigende Maßnahmen zudem in Frage gestellt. 	<p>In die konzeptionelle Planung des Seepark-Areals und seines angegliederten Yachthafens müssen die städtebaulichen und kapazitiven Entwicklungen des Stadthafens bzw. des Marinastandortes „im jaich“ einbezogen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ im Falle, dass der vom Betreiber mit ca. 40 bis 60 Liegeplätzen angegebene Fehlbedarf im Stadthafen im Ergebnis vorliegender Konzeption durch Erweiterung des Sportboothafens am Standort selbst gedeckt werden könnte, wäre eine entsprechende Reduzierung der Liegeplatzkapazitäten am Seepark zu überprüfen; ➤ im Falle, dass die Funktionen des Tank- und Kran-Services im Stadthafen weiterhin nur mangelhaft abgesichert werden können, oder ggf. einzelne Funktionen aufgrund des Platzmangels gänzlich aufgegeben würden, wären am Standort Seepark entsprechende Service-Funktionen zu ergänzen bzw. neu zu konzipieren; nach Abwägung aller funktionalen, verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Aspekte muss für beide Hafendstandorte eine definitive Lösung, die allen Belangen gerecht wird, fixiert werden.

4.3 Wünsche der unterschiedlichen Akteure

Im Rahmen der Stärken- und Schwächenanalyse der LEADER-Studie (LK Müritz 2008) wurden unterschiedliche Akteure zur aktuellen Situation der Fahrgastschifffahrt und ihren hiermit verbundenen Wünschen befragt. Die Aussagen decken sich größtenteils mit eigenen Recherchen und Interviews im Zuge der Hafenkonzeption.

Von Seiten mehrerer Fahrgastschifffahrtsunternehmen wurde geäußert, dass in den zentralen Häfen der Region Mecklenburgische Oberseen (hier: Waren, Bolter Kanal, Plau am See, Malchow, Röbel) zusätzlicher Bedarf für Anlegestellen generell und insbesondere für Anlegemöglichkeiten von Fremdschiffen besteht. **Der Stadthafen von Waren verfügt zurzeit über vier Anlegeplätze ortsansässiger Unternehmen und einen Liegeplatz für Kreuzfahrer, jedoch nicht über Anlegemöglichkeiten für Fremdschiffe. Diese nutzen die hinsichtlich der Erreichbarkeit der städtischen Sehenswürdigkeiten und Attraktionen eher unattraktiv gelegene Kietzbrücke.**

Zwei weitere zentrale Konfliktpunkte sind die Schaffung von Parkmöglichkeiten für Busse und Pkw in der Nähe der Anlegestellen sowie von Buszufahrten zu den Anlegestellen. Diese mehrfach von den Schifffahrtsunternehmen geäußerten Wünsche resultieren aus der überwiegenden Klientel gehobenen Alters mit größtenteils eingeschränkter Mobilität (teils mit Gehbehinderung) aber auch aus der generellen Bequemlichkeit der Gäste. **Für die Stadt Waren (Müritz) kann nur für die Anlegestelle Steinmole eine gute Anbindung an den ruhenden Verkehr und den ÖPNV festgestellt werden (Großparkplatz am Bürgerzentrum, Busbahnhof, Bushaltestelle). Im Bereich des Stadthafens sorgt insbesondere der fehlende Haltepunkt für Reisebusse für dauerhaften „lokalpolitischen Zündstoff“, da während der Saison über die Strandstraße bis zum westlichen Ende der Uferpromenade dennoch eine stete Ablieferung der Besucher des Stadthafens einschließlich der Klientel für die Fahrgastsschifffahrt erfolgt, welche die Funktion des hier durchgängig geführten Fuß- und Radweges zeitweilig behindert.**



Fehlender Haltepunkt für Busse am Stadthafen (Quelle: Web-Cam-Aufnahme, Dez. 2008)

Zwar wird von den regionalen Touristinformationen die gute Zusammenarbeit mit den Fahrgast-schiffahrtsunternehmen hinsichtlich der Verteilung der Saison- bzw. Wochenfahrpläne heraus-gestellt, jedoch existiert bisher keine einheitlich strukturierte Fahrplangestaltung, weder bezo-gen auf die einzelnen Anlegestellen, noch hinsichtlich eines regionalen Gesamtfahrplanes aller Schiffahrtsunternehmen, der für eine individuelle Tourengestaltung der Gäste zwingend erfor-derlich wäre. Außer der Weissen Flotte Müritz GmbH, die an fast allen Anlegestellen der Region Präsenz zeigt, existiert auch kein durchgängiger Linienbetrieb. Die vorrangig von den Schiff-fahrtsunternehmen angebotene Bedarfsschiffahrt ist weder zeitlich noch routenplanerisch aufeinander abgestimmt. **In Waren (Müritz) präsentieren sich die drei ortsansässigen Schiff-fahrtsunternehmen jeweils separat an ihrem Firmensitz sowie unmittelbar an der jeweiligen Anlegestelle mittels z. T. handgeschriebener Saison- und Wochenfahrpläne. Ein zentrales Hafengebäude mit koordinierter Fahrplanübersicht, in dem sich die Gäste über das Gesamtan-gebot der Bedarfs- bzw. Linienschiffahrt informieren können, existiert nicht. Auch sind die einzelnen Liegeplätze im Stadthafen nicht nummeriert. So werden sich individualreisende Tou-risten eher nach dem Zufallsprinzip für eine Schifffahrt entscheiden, abhängig davon, welcher Firmenprospekt ihnen vorliegt, oder welche örtliche „Lautsprecher“-Ansage sie zu Ohr bekom-men und auch zeitlich abhängig davon, wie viel Parkgebühren sie beim Abstellen ihrer Fahr-zeuge auf den zentralen Parkplätzen entrichtet haben.**



Übersichtliche Verkaufsstelle für Sonderfahrten an der Steinmole (Müritz-Wind GmbH)

Waren: Schifffahrt GmbH
 Strandstraße 3
 17102 Waren (Müritz)
 Tel. 03991 190 30 24
 www.waersee-schifffahrt.de
 e-mail: waersee-schifffahrt@waersee.de

Rundfahrten ab / an Ecktannenbrücke gültig ab 1.06.07- 30.08.07
 Wir bitten Sie, sich rechtzeitig auf der Brücke einzufinden,
 da wir sonst nicht extra anlegen !

Ca. 9.40 Uhr Schifffahrt für unsere Radwanderer. Wir fahren zum Bolter Kanal
 über die Außenmüritz an / ab Bolter Kanal 11.00 Uhr

Ca. 10.30 Uhr - ca. 12.15 Uhr **Entdeckungsfahrt Müritz Eldekanal & Kölpinsee**
 mit Zwischenstopp oder *Aufenthalt (bis ca. 14.15 Uhr)* in Waren am Stadthafen !

Ca. 11.15 Uhr - ca. 14.40 Uhr **Große Müritzfahrt mit Halt in Röbel / Fischerei**
 Für Radwanderer an / ab Röbel 12.30 Uhr. Mit Zwischenstopp in Waren am Stadthafen !

Ca. 12.15 Uhr - ca. 14.40 Uhr **Entdeckungsfahrt Müritz Eldekanal & Kölpinsee**
 mit Zwischenstopp in Waren am Stadthafen !

Ca. 14.40 Uhr - ca. 17.20 Uhr **Große Müritzfahrt mit Halt in Röbel / Fischerei**
 Für Radwanderer an / ab Röbel 16.30 Uhr.

Preise: Schifffahrt zum Bolter Kanal 6,00 € + 2,50 € Rad
 Entdeckungsfahrt 9,00 € Kind 4,50 €
 Große Müritzfahrt 11,00 € Kind 5,50 €

Denken Sie bitte daran, dass wir leider keine Oberdeckplätze reservieren können !!
 Alle Uhrzeiten sind circa Werte.



Unübersichtliche tages- und saisonabhängige Fahrplangestaltung im Bereich des Stadthafens

Von Seiten der Gäste wurde die Servicebereitschaft an Bord und die gute Information während der Fahrt gelobt, sowie die Möglichkeiten, Rad- und Wasserwandern zu kombinieren. Dabei wurden insbesondere längere Fahrten (Themen-Fahrten), die sich von der Masse abheben,

positiv erwähnt. Als nachteilig für das touristische Image der Region wurde die mangelnde Fahrplaninformation und -abstimmung (auch bezüglich vernetzter Nutzungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV) sowie die nach außen getragenen Rivalitäten einzelner ortsansässiger Schifffahrtsunternehmen hervorgehoben. **Auch in der Stadt Waren sind interne Rivalitäten der ortsansässigen Unternehmen an der Tagesordnung und behindern damit den Aufbau einer einheitlichen und übersichtlichen Fahrplangestaltung sowie Einrichtung einer zentralen Anlaufstelle für die Fahrgastschifffahrt.**

Allerdings wurde mehrheitlich von Seiten der Schifffahrtsunternehmen der Wunsch nach einer besseren Zusammenarbeit der Reedereigemeinschaft mit jährlichen bzw. halbjährlichen Arbeitstreffen geäußert, welche zur Entwicklung einer einheitlichen Fahrplangestaltung und zur Vermeidung konkurrierender Geschäftspraktiken beitragen könnte.

Fazit zu 4.3)

Ein ordnungsgemäß funktionierender Fahrgastschifffahrtsbetrieb ist maßgeblich an der Bildung des touristischen Images des Landes Mecklenburg-Vorpommern beteiligt. Die Implementierung eines Qualitätsmanagements für die Fahrgastschifffahrt - wie bereits in der Landestourismuskonzeption 2010 sowie im Rahmen der LEADER-Studie (LK Müritz 2008) gefordert wurde - kann entscheidend zur Verbesserung dieses Dienstleistungssektors beitragen.

Mit dem Linienfahrplan des Schifffahrtsunternehmens Weisse Flotte Müritz GmbH, welcher unabhängig der Auslastung angeboten wird, existiert zusammen mit der Linie 12 der PVM Personenverkehr GmbH Müritz an den stark frequentierten Anlegestellen rund um die Müritz eine Verknüpfung wasser- und landseitiger Transportangebote, welche zunehmend dem verstärkt nachgefragten Sektor des Radwandertourismus gerecht wird. Allerdings ist den Gästen eine individuelle Routenplanung in Kombination aus Schiff, Fahrrad und Bus in der Region Mecklenburger Oberseen bisher nur bedingt möglich, da kein einheitlicher Gesamtfahrplan existiert, welcher die Fahrpläne aller Transportunternehmen abbildet, und verlässliche, zeitlich aufeinander abgestimmte Fahrzeiten anbietet. Außerdem sind die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in den öffentlichen Verkehrsmitteln Schiff und Bus quantitativ noch nicht ausreichend gelöst.

Im Stadthafen von Waren (Müritz) ist die Kapazität der bestehenden Anlegestellen, insbesondere für Fremdschiffe nicht ausreichend. Er wird damit seiner Funktion als eigentlicher Anziehungspunkt der Stadt - welcher den regionalen und überregionalen Gästen in ihren Unterkünften auch so vermittelt wird - nicht gerecht. Bedingt durch die drei räumlich voneinander getrennten innerstädtischen Häfen bzw. Anlegestellen und die unübersichtliche Markttransparenz der ansässigen Schifffahrtsunternehmen fällt es dem Gast zudem schwer, sich ein umfassendes Bild über die angebotenen Fahrten machen zu können, was sich unmittelbar auf die Auslastung der einzelnen Fahrgastschifffahrtsunternehmen auswirkt. Vor allem im Bereich des Stadthafens fehlt ein zentrales Hafengebäude mit Terminalfunktion, d. h. mit einer nach den jeweiligen Anlegestellen bzw. Liegeplätzen koordinierten Fahrplanauskunft, sowohl für die Linienschifffahrt, als auch für die zeitlich besser abzustimmenden Bedarfs- und Sonderfahrten. Hier könnten auch der Fahrkartenverkauf sowie weitere touristische Informationsauskünfte erfolgen.

4.4 Zusammenfassende Handlungsvorschläge

Um seiner Funktion als größter Binnenhafen und zentraler Anlaufpunkt in der Region Mecklenburgische Seenplatte / Müritz gerecht zu werden, muss der Stadthafen von Waren (Müritz) eine Vielzahl wassertouristischer Funktionen miteinander vereinen und gleichzeitig sein gastfreundlichen Image erhalten bzw. verbessern. Neben dem Yachthafen mit seinem maßgeblich saisonbestimmenden maritimen Flair verfügt insbesondere die Fahrgastschiffahrt im Haupthafen über einen prägenden und damit hohen touristischen Wiedererkennungswert. Außerhalb der Saison bestimmen ausschließlich die Fahrgastschiffe der ortansässigen Unternehmen das Hafenumfeld, die ihre Winterliegeplätze im Stadthafen nicht nur für Bedarfsfahrten sondern auch für gastronomische Angebote nutzen.

Zum Erhalt dieser Funktionen muss der Stadthafen sowohl wasser- als auch landseitig über eine einwandfrei ausgebaute Infrastruktur verfügen, so dass

- ein ordnungsgemäß zu gestaltender, attraktiver und gastfreundlicher Marina-Betrieb
- sowie ein übersichtlich zu strukturierender Fahrgastschiffahrtsbetrieb

in eindeutiger räumlich-funktionaler Trennung gewährleistet werden kann.

Darüber hinaus sind sowohl wasser- als auch landseitig in ausreichendem Umfang Freiflächen für städtische und touristische Events (Aktionsflächen im Rahmen der „Müritz-Sail“, Hafenfest, Konzerte etc.) vorzuhalten, welche dennoch die Aufrechterhaltung der v. g. Funktionen berücksichtigen.

Für den Yachthafen „im jaich“ bedeutet dies

- eine klare funktionale und räumliche Trennung zwischen Marina und Fahrgastschiffahrt,
- eine Neuordnung der Schwimmsteganlagen unter Einhaltung der Mindestabstände für die Fahrgassenbreiten, um ein gefahrloses Manövrieren der Sportboote zu gewährleisten,
- eine generelle Erweiterung der Liegeplatzkapazitäten unter lagemäßiger Optimierung der Gastliegeplätze und Berücksichtigung zunehmender Bootsgrößen,
- eine ordnungsgemäßes Einweisungssystem in den Hafen mit Kennzeichnung der Stege und der freien Plätze für Gastlieger,
- eine problemlose Erreichbarkeit der Tankstelle,
- die Aufrechterhaltung und reibungslose Funktion der Bekranung (sowohl mit dem 5 t-Kran als auch mit dem mobilen 100 t-Kran für große Yachten bis 15 m Länge),
- die Verbesserung des landseitigen Service-Angebotes (ggf. durch Erweiterung der Hafenmeisterei mit Gaststätte / Bistro, ggf. mit Brötchen- und Zeitungs-Service, auch in Kooperation mit umliegenden Hotels/Restaurants möglich),
- das zur Verfügung stellen moderner Sanitäreinrichtungen in ausreichender Kapazität in einem oder ggf. mehreren zentral und hafennah gelegenen Funktionsgebäuden.

Angenommen, dass die Fahrgastschifffahrt maßgeblich im Stadthafen verbleibt, bedeutet dies

- Die Schaffung einer ausreichenden Zahl von Anlegestellen bzw. Liegeplätzen für ortsansässige Schifffahrtsunternehmen sowie für Fremdschiffe unter Optimierung der Manövrierverhältnisse,
- die Einrichtung einer übersichtlichen Koordinationsstelle für die Fahrgastschifffahrt (beispielsweise im Gebäude Strandstraße Nr. 4, welches sowohl im FNP als auch im Rahmenplan „Südliche Innenstadt“ der Zweckbestimmung „Hafen“ zugeordnet ist (dieses Gebäude könnte auch kooperativ mit der Marina den Bedarf an weiteren Sanitäreinrichtungen und ggf. öffentlichen Toiletten decken),
- eine koordinierte Fahrplanauskunft und Fahrkartenverkauf vor Ort sowie die Verteilung entsprechender Flyer an den Anlegestellen selbst, aber auch in den Geschäften und Gastronomie- bzw. Beherbergungsbetrieben der Innenstadt und den zentralen Sehenswürdigkeiten (Müritzeum, Museum, Landkreis/Bürgerzentrum),
- die sichtbare Nummerierung der Liegeplätze für die Fahrgastschiffe,
- ggf. die Errichtung einer digitalen Anzeigetafel, welche die Abfahrtszeiten aller Linienschiffe, aber auch die der Sonderfahrten an allen drei Anlegestellen dokumentieren könnte.

In diesem Zusammenhang kommt der Neustrukturierung des Areals südlich des Stadthafens eine maßgebliche Bedeutung zu. Neben der Neugestaltung einer Uferpromenade mit städtisch-maritimem Flair durch Erneuerung der Uferbefestigung am Südkai und Weiterführung eines befestigten Kais bis zur Fischerei ist insbesondere die Entwicklung einer Verkehrslösung zur ordnungsgemäßen Aufrechterhaltung des Hafenbetriebes bzw. seiner Service-Funktionen (Krananlage, Tankstelle) in der nachfolgenden Variantenuntersuchung (Kapitel 5) vorrangig zu betrachten. Dabei ist die Verkehrsführung der Sonderfahrzeuge (Zugmaschine mit Trailer, Tankfahrzeug mit Anhänger) sowohl über eine Wendeschleife als auch durch Nutzung der Zufahrt über das Flurstück 10 zwischen Seniorenwohnanlage und Müritz-Marina zu prüfen, was den Abriss des Schornsteins und Schuppens sowie ggf. eine bauliche Rücknahme des Schleppdaches der Slipanlage auf dem Gelände der Müritz-Marina bedingen würde.



Areal südlich des Stadthafens (Zugmaschine mit Trailer auf dem Weg zur Krananlage) (Fotos: plan4)



Uferbereich südlich des Stadthafens (Uferbefestigung mit Erneuerungsbedarf)

Darüber hinaus ist auch die städtebauliche Neuordnung des Areals Müritz-Marina / Fischerei im Hinblick auf die Schaffung einer durchgängigen Kur-Zone mit öffentlichem Uferweg zwischen Stadthafen und Kurgebiet / Seepark zwingend erforderlich. Neben der optischen Verbesserung der Bausubstanz (Bootshallen, Fischgaststätte) ist eine Strukturierung und Grüngliederung der Außenanlagen unter Erhalt der wassertouristischen Servicefunktionen und des Fischereibetriebes aus städtebaulicher Sicht zu empfehlen.

Gestaltungskonzept für den Stadthafen bzw. die Anlegestellen von Waren (Müritz)

Die Stadt Waren (Müritz) verfügt mit ihrer einmaligen touristischen Funktion als Eingangstor zum Müritz-Nationalpark über ein regional prägendes Alleinstellungsmerkmal, welches neben dem ansprechenden Stadtbild auch in der architektonischen Gestaltung des Stadthafens sichtbar bzw. erlebbar werden sollte. Eine Steigerung der Identifikation für Einheimische und Touristen könnte beispielsweise durch folgende Ausstattungsmerkmale erreicht werden, welche ggf. im Rahmen eines Wettbewerbes zu entwickeln wären:

- Gestalterische Betonung der Hafeneinfahrt durch Schaffung eines maritimen Wahrzeichens (z. B. Kopfbauwerk mit moderner Skulptur oder Aussichtsturm, welcher z. B. sporadisch als Werbeträger für städtisch-maritime Events nutzbar wäre);
- Neubau einer massiven, modern gestalteten Mole als touristische Attraktion und Flanierzone (z. B. Klinker / Stahl - Optik)
- attraktive Umgestaltung der vorgelagerten Wellenbrecheranlage (z. B. Verbreiterung, Belagserneuerung, Geländer, Windschutz)
- Befestigung und Neugestaltung einer Uferpromenade am Südkai bis zur Fischerei

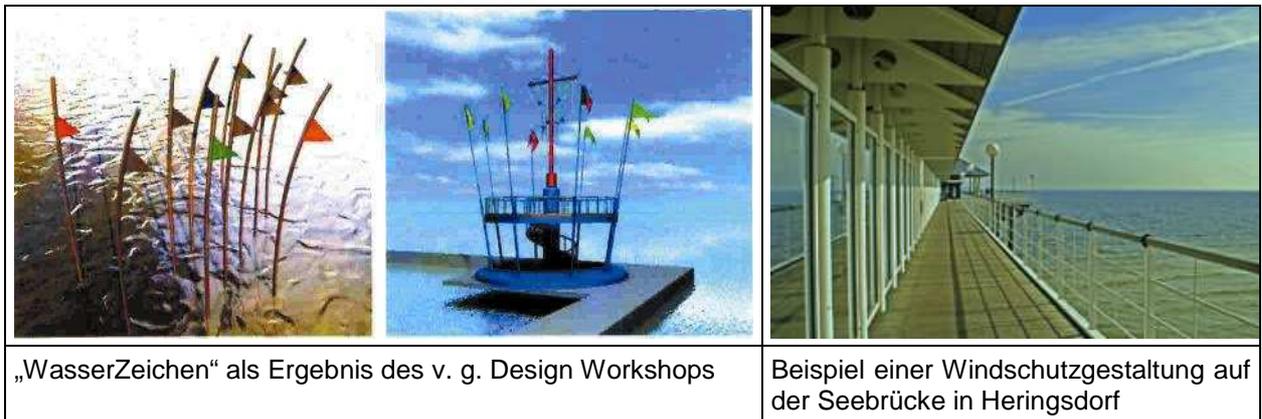
Die folgenden Beispiele aus der Bodensee-Region sind als Anregungen, nicht als Nachahmung, zu verstehen:



Durch eine vertikale Betonung der Hafeneinfahrt kann die Sichtbarkeit vom Wasser aus für Wasserwanderer und Fahrgastschiffe erheblich verbessert werden, was vor allem für die immer zahlreicheren ungeübten Bootsführer aber auch aus Sicht des touristischen Wiedererkennungswertes von Bedeutung ist. Das Gesamtensemble „Stadthafen Waren“ an sich sollte sich in seiner Dominanz dem altstädtisch-historischen Flair unterordnen und die optisch einmalige Stadtsilhouette unterstreichen.

Eine gestalterische Aufwertung unter Berücksichtigung der historisch geprägten Bausubstanz ist darüber hinaus auch für die beiden Anlegestellen Kietzbrücke und Steinmole zu empfehlen. Während für die Kietzbrücke durch eine sensible bauliche Umgestaltung ein „elegant-maritimes Flair“ entwickelt werden könnte (im Hinblick auf das künftige Grandhotel), wäre für die Steinmole sowohl eine funktionale als auch bauliche Veränderung zu prüfen (Ausbauvarianten als Fahrgasthafen, Schaffung von Verweilmöglichkeiten für Touristen und Verbesserung der Wartebedingungen für die Passagiere der Fahrgastschiffahrt und des ÖPNV).

Im Rahmen eines einwöchigen Design-Workshops im November 2008 wurden auf Basis funktionaler und kulturell-ästhetischer Defizite signifikante Ausstattungsmerkmale und -ensembles (z. B. für Aussichtspunkte, Schiffsanleger, Informationstafeln) für die gesamte Tourismus-Region Müritz entwickelt, woraus der nachfolgende Vorschlag für die mögliche Umgestaltung des nördlichen Wellenbrechers des Stadthafens von Waren (Müritz) entnommen wurde. Eine aktuelle Weiterentwicklung dieses „Aussichtspunktes in Leichtbauweise“ des Design Zentrums e.V ist der Anlage 6 zu entnehmen.



Design-Konzepte oder auch Wettbewerbsauslobungen tragen entscheidend zur Identitätsfindung der Region bei. Ein übergreifendes, regional prägendes und unverwechselbares Ausstattungsensemble kann zum Markenzeichen für Angebots- und Service-Qualität der touristischen Müritz-Region werden.

Auch für die Stadt Waren (Müritz) ist die Entwicklung eines städtebaulichen und gestalterischen Gesamtkonzeptes zur Steigerung des gastfreundlichen Images und im Hinblick auf den angestrebten Status „Sole-Heilbad“ von Bedeutung. Diesem Status muss auch die Neustrukturierung der innerstädtischen Hafenanlagen gerecht werden.