

Beschreibung und Begründung des Vorhabens – Baggerung Hafen Damgarten, Rekonstruktion/Slipanlage und Bau – Bootsanleger Pütznitz

Die durch die Fischer der Region bezifferten rückläufigen Fischbestände zum einen und eine zunehmende Angeltätigkeit neben der fischereiwirtschaftlichen Erwerbswirtschaft zum anderen sind ein ernst zu nehmendes Signal Konzepte zu entwickeln, die der Abhängigkeit von der Fischerei entgegenwirken und neue Geschäftsfelder erschließen.

In Ribnitz-Damgarten wurde dieses Signal früh erkannt und unter Einsatz von Fördermitteln Potentiale weiter entwickelt oder neu geschaffen, die zum einen den Fischern der Region direkt dienen und zum anderen weitere Standbeine zur Existenzsicherung ermöglichen. Während die Maßnahmen im Hafenbereich Ribnitz als abgeschlossen bezeichnet werden können, so gibt es in Damgarten und in Pütznitz weitergehenden Handlungsbedarf, um die Gäste der Ostseebäder abseits des Straßenstaus zum Küstenvorland mit seinen vielfältigen Angeboten, wie: Museen, Galerien, Backsteingotik, Schlösser- und Herrenhäuser, Vogelpark Marlow usw. zu leiten.

Der Kai-Bereich des Damgartener Hafens wurde bereits in den Jahren 1994/95 unter Einsatz von Fördermitteln umfangreich saniert mit dem Ziel, ihn touristisch aufzuwerten, für die Fahrgastschiffahrt wieder nutzbar zu machen und Wasserwanderern Liegeplätze anzubieten.

Die damals realisierte Investitionsmaßnahme trug wie beabsichtigt dazu bei, dass das Areal gewerblich-touristisch wieder genutzt wird und führte im privaten und vereinsgeführten Bereich zu Synergieeffekten bei der eigenen Investitionstätigkeit.

So hat unter anderen der in Damgarten ansässige Fischer André Kootz im historischen Gebäude des ehemaligen Haltepunktes der Franzburger Kleinbahn im Hafen Damgarten sein Fischereigewerbe, neben dem klassischen Verkauf von Frischfisch, um einen Imbiss erweitert.

Die prädestinierte Lage am Knoten Wasser- und Fahrradtourismus des Bodden-Rad-Wanderweges, der das Küstenvorland mit den Ostseebädern verbindet, bildet die Basis für den Lebensunterhalt des Fischers.

Positiv auf seine Geschäftstätigkeit wirkt ebenfalls die Errichtung des Wassersportzentrums des Ribnitzer Sportvereins am Standort des Damgartener Hafen, als Ausbildungs- und Wettkampftrainingsstätte mit Ausleihstation von Wasserfahrzeugen für die Gäste der Region und die Einwohner des Nahbereiches.

Mit Blick in die Zukunft wurde der Hafenbereich Damgarten im Flächennutzungsplan als Sondergebiet ausgewiesen. Die Stadt hat auf der Basis der eigenen städteplanerischen Ziele in der Zwischenzeit alle Immobilien im Hafenbereich erworben und das Bauleitverfahren eröffnet.

Der Bebauungsplan Nr. 61 „Sondergebiet Hafen Damgarten“ befindet sich zurzeit im Verfahren und zielt auf eine weiterführende touristisch-gewerblichen Ansiedlung unter Nutzung der dort befindlichen historischen Speicher.

Mit Umsetzung der städtebaulichen Zielstellungen ist eine deutliche Aufwertung der jetzigen Gesamtsituation des Hafenareals zu erwarten, was zu einer nachhaltigen Sicherung der Erwerbswirtschaft des Fischers führen wird.

Da die Stadt, zwischenzeitlich ebenfalls Eigentümerin der Halbinsel Pütznitz ist und auch hier eine touristisch-gewerbliche Entwicklung unter Einbeziehung des bereits vorhandenen Angebotes (Technikmuseum) vorgesehen ist (Raumordnungsverfahren zur Entwicklung läuft), wird das Potential der wasserseitigen Anbindung und Nutzung der städtischen Ortsteile Damgarten und Pütznitz noch interessanter, als zum Zeitpunkt des Sanierungsabschlusses des Kai-Bereiches vor mehr als 15 Jahren.

Das Fahrgastschiffunternehmen Kruse & Voß, welches im Bereich der Stadt bereits mit dem „Boddenkiker“ die Linie Ribnitz-Damgarten (ab Hafen Ribnitz) – Dierhagen - Wustrow betreibt, will diese Linie zukünftig um zwei Haltestationen erweitern.

In der ersten Stufe wird der „Haltepunkt Pütznitz“ einbezogen und als zweite Stufe, bei Vorliegen der entsprechenden Zufahrtstiefe, wird der Haltepunkt „Hafen Damgarten“ ebenfalls angesteuert.

Dieses Zusatzangebot kann schon kurzfristig dazu führen, dass Gäste der Ferienregion Fischland-Darß-Zingst eine staufreie Alternative zur Anfahrt auf das Küstenhinterland erhalten.

Die Mitnahme von Fahrrädern während der Schiffspassage, der Fahrradtransport auf Hängern der Buslinie 110 (Ostseebäder) und das gut ausgebaute Wegenetz eröffnen zukünftig die Möglichkeit zur Nutzung verschiedener Verkehrsverbünde bei der Erkundung der Region.

Zur Realisierung der Linienschifffahrt bedarf es jedoch weitergehender Voraussetzungen. So ist vor allem die Tiefe des Fahrwassers hierfür entscheidend.

Der Istzustand ist wie folgt zu beschreiben:

Die Zufahrtstiefe des zum Hafen führenden, nicht bezeichneten Fahrwassers betrug zum Zeitpunkt der Investition 1994/95 ca. 1,80 m. Damit war der Hafen durch die regional typischen Sportboote und Fahrgastschiffe gut erreichbar und wurde entsprechend genutzt. Die im Mündungsbereich der Recknitz in die Ribnitzer See befindliche Sedimentfalle war zum Zeitpunkt der Investitionsmaßnahme aktiv und die ursprüngliche Zufahrtstiefe des nach Damgarten führenden Fahrwassers betrug >2,00 m (s. Anlage).

Mit der zunehmenden Füllung der Sedimentfalle lagerte sich das mit der Recknitz transportierte Sediment im Spannungsbereich vor der Recknitzmündung ab.

Es hat sich hier in den letzten 10 Jahren eine Schwelle mit einer Wassertiefe von ca. 1,00 m aufgebaut.

Die ursprünglich vorhandene Fahrrinne ist auf einer Länge von ca. 1.000 m verschlammt und die Wassertiefe beträgt nur noch ca. 1,40 m, zum Teil weniger.

Der Ablagerungsprozess zeigt sich ebenfalls im Bereich zwischen Recknitz und dem Hafen.

Hier hat sich die Wassertiefe auf einer Länge von ca. 250 m um ca. 0,75 m verringert.

Die vorgenannten Wassertiefen verdeutlichen, dass zurzeit in Damgarten nur ein eingeschränkter maritimer Tourismus möglich ist, weil der Hafen Damgarten nur von kleinen

Booten mit geringem Tiefgang angesteuert werden kann und Fahrgastschiffe keine Chance mehr haben, den Bereich unbeschädigt zu befahren.

Zur Sicherung des bisherigen gewerblich-touristischen Lebens im Hafen und zur weiteren Vervollkommnung der Angebote auf diesem Sektor ist es zwingend erforderlich, in den vorgenannten Abschnitten die erforderlichen Wassertiefen wieder herzustellen.

Das Gesamtpaket der Umstrukturierungsmaßnahmen wäre folgendes:

- Baggerung der Fahrrinne/Anfallen von ca. 30.000 m³ Baggermenge
- Einspülung des Baggergutes aus der Fahrrinne in das Spülfeld Körkwitz
- Baggerung Recknitz-Hafen/Anfallen von ca. 3.000 m³ Baggermenge
- Herrichten des südlich vom Hafen befindlichen alten Spülfeldes und Einspülung des Baggergutes aus dem Bereich Recknitz-Hafen
- Rekonstruktion der vorhandenen Slipanlage (Hafen Damgarten) bis zu einer Wassertiefe von 1,50 m
- Bau eines Bootsanlegers (Pütnitz).

Die vorgenannten Maßnahmen tragen zum einen dazu bei, den nach der Recknitzmündung liegenden Wasserarm zum Hafen Damgarten zu sanieren und nachhaltig für die Fischerei, Anlandung, Vermarktung und Veredelung der Fischereiwaren zu sichern und im Bedarfsfall zu erweitern.

Zum anderen eröffnet die Umsetzung die Möglichkeit, das Küstenvorland stärker mit den stark frequentierten Ostseebädern zu vernetzen und eine Neuausrichtung auf andere wirtschaftliche Schwerpunkte, auch in den kleineren Dorfgemeinden zu unterstützen.

Die Gesamtkosten werden wie folgt grob geschätzt:

- Baggerung ca. 650 T€
- Slipanlage/Damgarten ca. 150 T€
- Anleger/Pütnitz ca. 150 T€