

► WOLFGANG STEUSLOFF

Maritimer Kulturwandel in den Stadthäfen von Mecklenburg-Vorpommern seit 1990

Vorbemerkungen

Die sich seit der deutschen Wiedervereinigung vollziehenden gravierenden Veränderungen der maritimen Kultur an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern sind seit Jahren thematischer Schwerpunkt der vom Verfasser durchgeführten maritim-volkskundlichen Forschungen am Institut für Volkskunde (Wossidlo-Archiv) an der Universität Rostock. Wesentliche Orientierungsbereiche bilden dabei die Fahrgastschifffahrt, die Küstenfischerei, das maritime Handwerk, der Funktionswandel der Hafenanlagen, neue Erwerbszweige im Zusammenhang mit dem seither wieder unbehinderten Wassersport sowie der Ortsbildwandel in den Hafenstädten und den maritim strukturierten Küstendörfern.

Nach den an dieser Stelle bereits veröffentlichten Forschungsergebnissen zur Fahrgastschifffahrt, zum Bootsbau, zur Küstenfischerei und zum Wandel der maritimen Bildzeichen auf Grabsteinen und in Traueranzeigen¹ wird nun ein weiterer Teilbereich dieses Projektes behandelt, nämlich die wohl am auffälligsten in Erscheinung tretenden maritim-kulturellen Veränderungen in den Hafenstädten, und dort insbesondere in den alten Stadthäfen.

Auch zu diesem Thema sollen frühere Entwicklungen kurz umrissen werden, um damit den vielseitigen maritimen Kulturwandel in den städtischen Häfen seit 1990 noch deutlicher hervorheben zu können. In Anbetracht der thematischen Breite und der historischen Tiefe der Kulturgeschichte der Hafenstadt erscheint das in diesem Rahmen zwar problematisch, aber dennoch soll versucht werden, wesentlichste Besonderheiten und Veränderungen der vorausgegangenen Zeit, insbesondere der Jahrzehnte nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges und damit unter den gesellschaftlichen Verhältnissen einer kommunistischen Diktatur, dem Thema dieser Arbeit gegenüberzustellen.

Frühere kulturelle, technische und bauliche Entwicklungen

Zu keiner Zeit waren Häfen nur geschützte Küstenplätze zur Abwicklung des Seehandels, sondern stets auch erstrangige Kulturkontaktbereiche, wo auf kommunikative Weise der

Austausch von Kulturgütern verschiedenster Art erfolgte. Letzteres ist insbesondere von Stan Hugill² und Wolfgang Rudolph³ bestens publiziert worden, allerdings im Wesentlichen in Bezug auf die vorindustriellen Verhältnisse bzw. die Jahrzehnte der Frachtsegelschifffahrt vor dem Ersten Weltkrieg, kaum jedoch unter Einbeziehung gegenwärtiger Entwicklungen.

In Anbetracht der jüngsten maritim-kulturellen Entwicklungen und Veränderungen in den Stadthäfen von Wismar, Rostock und Stralsund, aber auch von Ribnitz-Damgarten, Barth, Sassnitz, Greifswald, Wolgast, Lassan, Anklam und Ueckermünde, muss inzwischen wohl schon daran erinnert werden, dass diese städtischen Gebiete ursprünglich dem Seehandel, also dem Umschlag, der Lagerung und dem Transport von Gütern, aber auch dem Schiffbau und mancherorts zudem der Fischenlandung dienten. Erste große Veränderungen haben sich hier bereits um die Mitte des 19. Jahrhunderts vollzogen, als die Bollwerke und Brücken der größeren Hafenstädte Wismar, Rostock und Stralsund nicht mehr den Anforderungen des beginnenden industriellen Zeitalters entsprachen. Je nach örtlichen Gegebenheiten und Möglichkeiten wurden deshalb neue, stadtfornere Hafenbecken ausgehoben (Wismar seit 1848), den alten Bollwerken vorgelagerte Hafensflächen und Kaianlagen durch Aufschüttung hinzugewonnen (Rostock seit 1859, Stralsund 1. Hälfte der 1860er Jahre) oder bereits bestehende Kaianlagen nach und nach verlängert, wobei zum Teil auch ehemalige Schiffbaustellen überbaut wurden. Damit einher ging der Bau von Lagerhallen, Schuppen und Speichern, gefolgt von Gleisverlegungen für die Hafensbahn und deren Anbindung an das Schienennetz des Landes bzw. des Reiches (Rostock 1853, Wismar 1855, Wolgast 1864, Stralsund und Greifswald 1865, Ueckermünde 1885, Barth 1892, Anklam 1896). Etwas später ergänzten das Hafenbild alles überragende Getreide-Großsilos, die noch bis in die 1930er Jahre gebaut wurden, und technische Neuerungen in Gestalt stählerner Kräne, Kranbrücken, Getreideheber sowie von Schütt- und Förderanlagen für Kohle und Getreide. Namen wie Ost- und Westhafen (Wismar), Nord- und Südhafen (Stralsund) oder Industrie-, Holz- und Kohlenhafen, aber auch Benennungen wie Christinenhafen, Haedgehafen (Rostock), Schwedenkai, Hansakai (Stralsund) bezeichnen die neueren Hafenbecken bzw. Kaianlagen und unterscheiden damit auch namentlich vom seither »Alten Hafen« oder »Stadthafen«.

Diese ältesten städtischen Hafenanlagen, ursprünglich vor den Toren gelegen, und das benachbarte Hafenviertel lassen seit Mitte des 19. Jahrhunderts eine weitere, besonders auffällige topographische Veränderung erkennen, und zwar den weitgehenden Abbruch eines markanten städtischen Wahrzeichens, das zu jener Zeit nicht mehr als Schutz, sondern zunehmend als Verkehrsbehinderung empfunden wurde. Gemeint sind die wasserseitigen Stadtmauern samt Wassertoren, wobei es sich in Wismar und Stralsund sogar um bastionsartige Befestigungsanlagen gehandelt hat. Dem Verlauf der geschliffenen Stadtmauern folgen teilweise neue wasserseitige Häuserfronten im Stil ihrer Zeit.

Zu den baulichen Neuerungen im städtischen Hafenensemble gehören seit dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts auch kaiserzeitliche Amtsgebäude mit ihren charakteristischen rotbraunen, schwarz abgesetzten Klinkerfassaden: die Hafen- und Seemannsämter, die Wasserstraßenämter und die Zollämter. Überhaupt prägte die enorme Bautätigkeit seit den 1870er Jahren das Bild der expandierenden Hafenstädte auch wasserseitig erheblich, wovon aber die altstädtischen Hafenviertel in ihrer Struktur und Bausubstanz kaum betroffen waren. Das änderte sich erst während des Zweiten Weltkrieges und vor allem während der

Jahrzehnte danach auf das Deutlichste. Bis dahin gehörte das bevorzugt in wassernaher Lage etablierte hafenspezifische Handwerk und Gewerbe ebenso wie das dort pulsierende, maritim-kulturell geprägte Alltagsleben zum charakteristischen Bild der Hafenviertel: zu allererst »echte« Hafenkneipen mit charakteristischen Namen und entsprechendem Publikum, aber auch Logierhäuser, Bordelle, Speicher, Ladengeschäfte der Schiffsausrüster, Gesellschaftshäuser der Schiffergelage oder -compagnien, Kontore der Makler und Schiffsversicherer ebenso wie Werkstätten des hafenspezifischen Handwerks und damit insbesondere auch die Werften am Strande. Bezüglich Rostock und Greifswald sind zudem jene handwerklichen Einrichtungen zu nennen, die zum industriellen eisernen und stählernen Schiffbau gehören.

Kurze Bilanz der Kriegsschäden und der nachfolgenden Veränderungen bis 1989

Die bauliche Schadensbilanz zu Kriegsende 1945 liest sich wie folgt: Schwere Zerstörungen durch Kriegshandlungen wiesen die Häfen von Rostock, Stralsund, Sassnitz und Anklam auf. Unzerstört bzw. lediglich geringfügig beschädigt waren die Hafenanlagen von Wismar, Warnemünde, Ribnitz, Barth, Greifswald, Wolgast und Ueckeründe. Mit Ausnahme von Wismar traf das auch auf die Stadtgebiete zu. Die schweren Luftangriffe auf Wismar, Rostock und Stralsund vernichteten jedoch die altstädtische Bebauung der Hafenviertel nur teilweise, in Stralsund allerdings in erheblichem Umfang.

Gleich nach Kriegsende begannen in den Häfen von Mecklenburg und Vorpommern Instandsetzungsarbeiten und die Wiederaufnahme des Umschlagbetriebes zunächst zur Sicherung des Nachschubs für sowjetische Streitkräfte, später dann zur Abwicklung von Reparationsleistungen. Eine erste gravierende Änderung dieser Zeit betrifft den Status der Seehäfen, die auf Befehl der sowjetischen Militäradministration zu Sperrgebieten erklärt wurden, was die spätere DDR-Führung bis zum Ende ihrer Ära prinzipiell beibehalten hat.

Den anfänglich noch fortgeführten privatwirtschaftlichen Aktivitäten in den Nachkriegsjahren folgte um 1950 schrittweise die Etablierung der sogenannten volkseigenen Seewirtschaft, die während der folgenden Jahrzehnte zu einem der wichtigsten Wirtschaftszweige der DDR entwickelt wurde. Damit verbunden waren Reedereigründungen und der Aufbau großer Flotten für den Seehandel und die Hochseefischerei, aber auch für die Kutterfischerei in der Ostsee. Genutzt wurden für den Güterumschlag weiterhin bzw. wieder die sukzessive erweiterten und modernisierten Stadthäfen mit ihren Umschlag-, Transport-, Lager- und Verwaltungseinrichtungen.

Auch in den Fährhäfen von Warnemünde und Sassnitz erfolgte die Wiederaufnahme des Betriebes, zwischen Warnemünde und Gedser am 10. Mai 1947, zwischen Sassnitz und Trelleborg am 10. März 1948, auf beiden Linien zunächst mit dänischen bzw. schwedischen Fährschiffen.

Mit der Gründung der Hochseefischereibetriebe in Sassnitz (1949) und Rostock (1950) sowie mit dem Aufbau großer Fischereiflotten wurden moderne Hafenanlagen mit speziellen Einrichtungen erforderlich: mit Fischhallen, Eisfabrik, Fischmehlfabrik, Netzboden, Taklerei, Kühlhaus, Werkstätten und Verwaltungsgebäude. An der Unterwarnow entstand auf dem ehemaligen Gelände der Heinkel-Flugzeugwerke in Marienehe das Rostocker

Fischkombinat, wo 1951 der erste Teil des Hafenbeckens in Betrieb genommen werden konnte. In Sassnitz wurde der westliche Teil des Hafens umgebaut, seit 1950 durch Anlegebrücken für die große Fangflotte, ab 1951 dann schrittweise auch durch die genannten Hafen- und Verarbeitungsgebäude. Als wesentliche Neuerung in den Häfen bzw. in Hafennähe sind die berufsbildenden Einrichtungen (Betriebsberufsschulen, Lehrlingswohnheime) und Sozialgebäude (Betriebsambulatorium, Kulturhaus) zu nennen.

Überlegungen zum Bau eines neuartigen Großhafens für Handelsschiffe entstanden auch in dieser Zeit, aber sie wurden zunächst wieder verworfen: *Der Bau eines neuen großen Überseehafens im Gebiet der DDR ist vom Parteitag des SED [1950] abgelehnt worden in der richtigen Erkenntnis, daß uns hoffentlich in nicht ferner Zeit Hamburg und Lübeck als Seehäfen zur Verfügung stehen. Als provisorische Lösung bis zu dem Zeitpunkt, wo Hamburg und Lübeck dem ganzen deutschen Volke als Überseehäfen zur Verfügung stehen, ist vorgesehen, den Überseeverkehr über Szczecin zu leiten.*⁴ Diese Einschätzung erwies sich jedoch bald als »Partei-Irrtum«. Nur sieben Jahre später begannen, von großem Propaganda-Rummel begleitet, die Bauarbeiten am Breitling zwischen Rostock und Warnemünde, und im April 1960 konnte der erste Teil des Rostocker Überseehafens in Betrieb genommen werden. Damit verfügte nun auch die DDR über einen modernen Großhafen nach Art einer stadtfernen Industrieanlage.

Eine zweite neuartige, ebenfalls stadtferne Hafenanlage wurde sogar noch in den 1980er Jahren erbaut, als die kommunistischen Staatsführungen der Sowjetunion und der DDR über die gesellschaftlichen Veränderungen im benachbarten Polen höchst beunruhigt waren und eine Behinderung oder Unterbindung ihres Güter-Transitverkehrs auf dem Schienenweg befürchteten. Eine Lösung des vermeintlichen Problems sah man in der Umgehung Polens durch Verlegung des Eisenbahngüterverkehrs auf den Seeweg mittels zu erbauender großer Eisenbahn-Güterfähren und Fährhäfen. Dementsprechend entstanden auf deutscher Seite zwischen 1982 und 1986 nahe des Fischerdorfes Neu-Mukran südwestlich von Sassnitz ein Fährhafen mit großflächigem, weit verzweigtem Rangier-Gleisnetz und außerdem ein Umspurwerk für Güterwagons mit russischer Spurweite.⁵

Dem zunehmenden Ausbau der innerdeutschen »grünen« Grenze und dem Berliner Mauerbau folgte am 30. Dezember 1961 die Anordnung über die Sicherung der Seegrenze der DDR. Davon betroffen waren auch die Häfen von Wismar, Rostock und Stralsund, also die Seehäfen für den grenzüberschreitenden Verkehr, die fortan ein neues, unübersehbares Merkmal aufzuweisen hatten: eine komplexe Einrichtung, bestehend aus hoher stacheldrahtbesetzter Maschendrahteinzäunung, Scheinwerfermasten, ausgeschildertem Fotografierverbot, bewachten Hafentoren mit Ein- und Ausgangskontrollen sowie transportablen kleinen Wachhütten, die vor den Gangways der im Hafen liegenden Schiffe aufgestellt und rund um die Uhr von Wachhabenden der Grenzbehörden besetzt waren.

Auf solche, primär der Verhinderung von »Republikfluchten« dienende Vorkehrungen konnte die Staats- und Parteiobrigkeit in den kleineren Hafenstädten Ribnitz-Damgarten, Barth, Greifswald, Wolgast, Anklam und Ueckermünde aufgrund ihrer Lage und des nicht vorgesehenen internationalen Schiffsverkehrs verzichten. Auch markante Veränderungen der historischen Hafentopographie blieben hier während der Jahrzehnte nach 1945 aus, abgesehen vom langsamen Verfall der meisten alten Hafenanlagen. Diese wurden während des ersten Nachkriegsjahrzehnts noch von der langsam eingehenden kleinen oder ländlichen privaten Frachtschiffahrt genutzt, später aber nur noch von der staatlichen Binnen-

schifffahrt und zumeist von Fahrgastschiffen der »Weißen Flotte« im Linien- und Ausflugsverkehr angelaufen.

Außerhalb der Hafenanlagen folgte den Zerstörungen durch Kriegshandlungen der langsame Verfall vieler von Kriegsschäden verschont gebliebener Häuser durch ausgebliebene Instandhaltungs- oder Restaurierungsmaßnahmen, weil nicht kostendeckende staatliche Mietregelungen und Materialknappheit Wohneigentum zur schweren Belastung werden ließen. Für weitere Veränderungen der Hafentopographie sorgten seit den 1970er Jahren rigoros durchgeführte »Sanierungen« ganzer Straßenzüge und Stadtviertel mittels schwerer Abrisstechnik, was seitens der Obrigkeit mit der Schaffung eines modernen sozialistischen Stadtbildes begründet wurde.

Das wird im Rostocker Hafenviertel zwischen Fischerstraße und Wokrenterstraße seit 1978 sehr deutlich, wo zuvor bereits die Lange Straße als südliche Begrenzung erheblich verbreitert und im stalinistischen Stil vollständig neu bebaut wurde. Am schlimmsten traf es jedoch das durch kampflose Übergabe von Kriegsschäden verschont gebliebene Greifswald, wo kommunistische Entscheidungsträger 1976 bedenkenlos einen großflächigen Totalabriss durchsetzten, in dessen Verlauf auch die historische Bebauung des Hafenviertels mit Wohnhausbauten, Speichern, hafentypischen Werkstätten und traditionellen Gaststätten nahezu vollständig beseitigt wurde. Ein Teil ist wieder bebaut worden, einheitlich in industrieller Plattenbauweise, andere Grundstücke wurden umfunktioniert zu Parkplätzen oder Grünflächen.

Im Zuge der baulichen Umgestaltung der Hafenstädte entstanden in Wismar, Rostock, Stralsund und Sassnitz auch einige neuartige Gebäude und Einrichtungen. Unter sozialem Aspekt sind die Seemannsheime zu nennen, hotelartige Einrichtungen mit Gastronomie, die Unterkunft für Seeleute und deren Angehörige boten, wenn diese zur Heimkehr oder vor Ausreise des Schiffes in der Hafenstadt verweilten. Angesichts der chronischen Knappheit freier Hotelzimmer waren solche Einrichtungen sogar von besonderer Bedeutung. Im Oktober 1955 wurde in Sassnitz das erste neuerbaute Seemannsheim in Betrieb genommen, in Rostock folgten im Juni 1959 die Übergabe des ersten Bauabschnittes des Hauses der Hochseefischer (von den Fischern »Höhle« genannt) und im Juni 1970 die Eröffnung des Seemannsheimes »Haus Sonne« mit 353 Betten.

Neuartige Kulturkontaktplätze – nicht nur für Seeleute, sondern ebenso für zugelassene Damen des horizontalen Gewerbes, das inoffiziell weiter existierte – bildeten die »Internationalen Seemannsklubs« in Wismar, Rostock und Stralsund. Im März 1956 wurde in Rostock am Wendländer Schilde in der ehemaligen »Altstadt Klause« der erste dieser Klubs eröffnet.

Eine weitere hafenstädtische Innovation steht im Zusammenhang mit dem chronischen Devisenmangel der DDR-Wirtschaft: Für den gewinnbringenden Verkauf importierter westlicher Waren sowie eigener, aber woanders nicht oder nur sehr überteuert erhältlicher Produkte und ebenso zwecks Abschöpfung und Ausfuhrreduzierung konvertierbarer Währungen, über die DDR-Seeleute in äußerst bescheidenem Umfang verfügten, wurden Duty-free-Shops (»Internationale Basare«) erdacht. Die erste Einrichtung dieses »Volkseigenen Spezialhandels« öffnete im März 1955 im Rostocker Stadthafen, gefolgt von weiteren Duty-free-Shops in Wismar, Stralsund und Sassnitz.

Weit zahlreicher waren jedoch jene traditionellen Einrichtungen des hafenstädtischen

Handwerks und Gewerbes, die noch in den Nachkriegsjahren existierten und erst in der Folgezeit verschwanden. Andererseits kennzeichneten Wismar, Warnemünde, Stralsund und Wolgast seit Ende der 1940er Jahre entstandene Konstruktionen des modernen industriellen Schiffbaus – Großwerften mit Kabelkrananlagen, großen Schiffbauhallen, mehreren Hellingen oder neuartigen Hub- und Transportvorrichtungen für Schiffskörper. 1948 erfolgten die Gründungen bzw. Umbenennungen der Werften in Stralsund (Volkswerft), Warnemünde (Warnowerft) und Wolgast (Peenerwerft), 1949 begann in Wismar der Bau der Mathias-Thesen-Werft und 1952 wurde die Rostocker Neptunwerft zurückgegeben, die zuvor als Reparationsleistung der Sowjetunion übereignet war und als »Sowjetische Aktiengesellschaft« betrieben wurde.

Damit sind die wesentlichsten Entwicklungen, die bis 1989 zu baulichen, wirtschaftlichen und soziokulturellen Veränderungen in den ostdeutschen Stadthäfen und Hafenvierteln geführt haben, kürzestmöglich skizziert. Dass mit dem Aufbau der Seewirtschaft, also der Schiffbauindustrie, der Handelsschifffahrt und der Hochseefischerei, aber auch mit der Vergrößerung der Seehäfen und dem Betrieb des Rostocker Überseehafens, Tausende von Arbeitskräften aus allen Teilen der DDR in die Hafenstädte geworben wurden und dort ihren neuen Wohnsitz fanden, sollte schließlich ebenso wenig unerwähnt bleiben wie die Neuartigkeit der sozialen und berufsbildenden Einrichtungen für Seefahrer und Hochseefischer.

Die alten Stadthäfen seit 1990

Mit dem gesellschaftlichen Umbruch seit 1989 war zwangsläufig auch eine grundlegende Veränderung der Eigentumsverhältnisse verbunden. Für die Hafenstädte bedeutete das bezüglich ihres Hafens, dass dieser wieder in kommunalen Besitz übergang und fortan von den Städten an Hafengesellschaften und andere Unternehmen verpachtet werden konnte. In Rostock dachte man sogar ernsthaft an einen (teilweisen) Hafenverkauf. Es folgten Modernisierung, Erweiterung und Ansiedlung zahlreicher Unternehmen, neuerdings auch mit nichtmaritimem Profil. Hingegen wurde in den meisten alten Stadthäfen gleich zu Beginn der 1990er Jahre der Umschlagbetrieb eingestellt, davon ausgenommen der Getreideumschlag, der in Wismar, Rostock und Ueckermünde etwas später endete. Das lieferte ebenso wie die nur auf bestimmte Hafengebiete begrenzte Einstellung des Güterumschlags (Stralsunder Hafeninsel) die wesentlichste Voraussetzung für einen vielfältigen Funktionswandel, der im Folgenden konkret aufgezeigt wird. Zunächst erscheint es aber zweckmäßig, auf einige allgemeine maritim-kulturelle Veränderungen einzugehen, um mehrfache Wiederholungen zu vermeiden, wenn im weiteren Text die Besonderheiten in den Stadthäfen im Einzelnen behandelt werden.

Mit der Einstellung des Umschlagbetriebs und der Aufhebung des »Betriebsgeländes Hafen« ergaben sich neue Nutzungsmöglichkeiten, die sehr schnell angenommen wurden. Die nun öffentlichen Häfen dienen neuerdings als Liegeplätze für Traditionsegler, Segel- und Motoryachten sowie als Anleger für Fahrgastschiffe. Hinzu kommen zu Hafenfesten besonders zahlreiche Anläufe von auswärtigen Traditions- und Großseglern.

Auf die schnell zunehmende Sport- und Freizeitschifffahrt wurde auch bald reagiert, denn bezüglich der Zahl der Liegeplätze ebenso wie deren zeitgemäßer Ausstattung

bestand erheblicher Nachholbedarf: Recht schnell erfolgte die Ausstattung der Liegeplätze mit Strom- und Wasseranschlüssen, es wurden zudem Sanitäreinrichtungen geschaffen und in den Hafenbecken Schwimmstege vor den Kaikanten verankert, um damit über weitere Bootsliegeplätze zu verfügen.

Als dringend erforderlich erwies sich auch die Sanierung der gesamten städtischen Hafenanlagen, die sich allerdings etwas länger hinzog. Zumeist mit finanzieller Unterstützung aus einem Fonds der Europäischen Gemeinschaft wurden marode Kaikanten durch neue Stahlpundwände ersetzt, das Hafengelände besucherfreundlich gestaltet durch Entfernung der Hafengebäude, vieler Hafengebäude und dem Großteil der hafentypischen Technik. Schließlich folgte die großflächige Pflasterung, mitunter sogar in ornamentaler Gestaltung und mit treppenartiger Abstufung. Selbstverständlich gehören zu diesen umgestalteten Hafenbereichen neuerdings auch Sitzbänke, Begrünung, Laternenbeleuchtung und sanitäre Einrichtungen. Mitunter reichten Planungen, Projekte und (abgelehnte) Anträge auch weit über die hier aufgezeigten Veränderungen hinaus, aber diesbezüglich erscheint es angebracht, nachfolgend nur auf besonders kuriose Fälle einzugehen.

Man spricht neuerdings von der »Erschließung der Häfen für den Tourismus«, von »touristischer Aufwertung«, vom »maritimen Erlebnisbereich« sowie von »saisonverlängernden Maßnahmen« und meint damit offensichtlich die Durchführung möglichst vieler kommerzieller Veranstaltungen mit Volksfestcharakter. Auf solche Festivitäten, die natürlich zu den besten und anschaulichsten Beispielen für den maritim-kulturellen Funktionswandel der Stadthäfen gehören, wird aber hier nur kurz eingegangen, weil diese Entwicklung aufgrund ihrer thematischen Vielfalt und ihrer kulturellen Bedeutung den Rahmen dieses Beitrags sprengen würde und deshalb – zusammen mit den Hafen- und Seebrückenfesten in den ländlichen Küstenorten – in einer späteren Ausgabe gesondert behandelt werden soll.

Wismar

In Wismar gehören bislang zu den größten und unübersehbaren hafen- und wasserseitigen Veränderungen die Modernisierung der Mathias-Thesen-Werft, der Bau eines großen Bürogebäudes für maritime Behörden und Unternehmen im Osthafen sowie der Bau eines »Technologie- und Forschungszentrums« und eines »Multimediaports« westlich des alten Hafenbeckens auf dem Gelände des ehemaligen Holzhafens.

Mit dem Werftumbau verbunden waren die Demontage der weithin sichtbaren Kabelkrananlage und die Errichtung einer wohl noch auffälligeren 72 m hohen Schiffbauhalle über einem 340 m langen Baudock. Im Oktober 1998 war die »Kompaktwerft 2000« fertiggestellt. Sie firmierte zunächst unter dem Namen Aker MTW Werft GmbH, womit das alte MTW-Kürzel beibehalten wurde, aber in neuer Bedeutung für »Meerestechnikwerft«.

Nach dem Abriss zahlreicher Gebäude auf dem Gelände des ehemaligen Holzhafens zwischen Altem Hafen und Westhafen begannen dort im September 1998 großflächige Erschließungsarbeiten, gefolgt von einem ersten Neubau: Am Nordende des Holzhafens und an drei Seiten von Wasser umgeben entstand 2002 ein »Technologie- und Forschungszentrum«, Gebäude und Räumlichkeiten einschließlich Labors und Werkstätten für Existenzgründer und technologieorientierte Unternehmen. Das »Technologie- und Forschungszentrum« fällt schon von weitem durch seine architektonische Besonderheit auf, die an



Abb. 1 Wismar: Technologie- und Forschungszentrum zwischen Altem Hafen und Westhafen.
(Alle Fotos zu diesem Beitrag: Wolfgang Steusloff)



Abb. 2 Wismar: Multimediaport und neue, treppenartig gestaltete »Uferpromenade«.

einen Container-Terminal erinnert: eine »Container-Fassade« und bunte »Container« als Obergeschoss, möglicherweise eine Reminiszenz des französischen Architekten Jean Nouvel an die einstige Hafenfunktion des Geländes.

Direkt an der Westseite der 2006/07 sanierten Kaianlagen des Alten Hafens wurde im August 2006 der »Multimediaport« fertiggestellt, ein viergeschossiger Gebäudekomplex mit Backsteinfassade, der optisch erheblich zur Veränderung des Alten Hafens geführt hat. Weichen mussten der Erschließung des Holzhafengeländes auch einige Schuppen der Wismarer Fischer, die 2001 als Ersatz in der Nähe des Genossenschaftsgebäudes und der Liegeplätze eine Reihe neuer hölzerner Gerätehäuser erhielten.

In dem für den Güterumschlag und für Werftschiffe nicht mehr genutzten Becken des Westhafens wurde 2001 mit der Verankerung von Schwimmstegen begonnen und eine größere Marina angelegt, umgeben von Einrichtungen für den Boots- und Motorenservice, einer großen Bootshalle zur Winterlage (eine der ehemaligen Werfthallen) und einem schwimmenden Hafenkantor mit einem Café.

Hinsichtlich des Umbaus und Funktionswandels von Hafeneinrichtungen sind (bislang) zwei Gebäude zu nennen: In einem Speicher am westlichen Kai des Alten Hafens wurde im September 2004 – in hervorragender Wasserlage – die Umgestaltung von Lagerräumen zu Eigentumswohnungen abgeschlossen, und aus einem ehemaligen Getreidestaub-Verlade-silo, einem verfallenen technischen Denkmal aus dem Jahre 1936, entstand 2006 das »Chalet Nautique«, ein *von Wasser umgebenes Top-Feriedomizil*, dessen bemerkenswerte Umbenennung wohl einer besseren Rezeption seitens potenzieller Feriengäste dienlich sein soll.

Auch östlich des alten Hafenbeckens entstanden und entstehen Neubauten: Zwischen dem Speicherkomplex und dem ehemaligen Hafenamt wurde 2011 eine Markthalle eröffnet, die auch kulturellen Veranstaltungen dient, und ebenfalls dort, parallel zur Kaikante, entsteht bis zum Frühjahr 2012 die Giebelhausreihe »Schifferhus« mit 16 Ferienwohnungen und acht Gewerbeeinheiten für Gastronomie und Ladengeschäfte.

Zum Teil kurios erscheinen demgegenüber Projekte und Bebauungspläne zur Umgestaltung des Speicher- und Silo-Ensembles sowie dessen näherer Umgebung im östlichen Hafengelände. Bereits 1995 gab es Berichte über ein beim EU-Wettbewerb »Second Europe Awards« ausgezeichnetes Projekt betreffend den Umbau der (denkmalgeschützten!) Backstein-Speicher und -Silos zu einem mit Glasgängen verbundenen Büro- und Geschäftskomplex, ergänzt durch eine Kongresshalle, rund 200 Wohnungen und ein Parkhaus. Etwas später wurde für dieses Gelände eine »Holzstadt« konzipiert und der bemerkenswerte Name auch gleich gesetzlich geschützt: Unter Einbeziehung der freien Hafenfläche und der Speicher planten private Investoren ein weiteres Technologiezentrum, und zwar für regenerative Rohstoffe, eine »Holzakademie«, ein Gründerzentrum sowie einen touristischen Bereich mit einem »Erlebnispark«. Dazu sollten ein »gläserner Himmelspfad«, ein Glashauses namens »Planet Holz«, ein Holzturm, ein Holzmuseum, ein Märchenwald mit Geisterbahn für Kinder und ein Vier-Sterne Hotel gehören. Von alledem war glücklicherweise auch 2011 noch nichts zu sehen, mit Ausnahme des äußerlich gut restaurierten Thormann-Speichers aus dem Jahre 1862, dessen künftige Nutzung zu dieser Zeit noch unklar war. 2008 suchten die Wismarer Stadtvertreter erneut Investoren für vier Speicher, was zu weiteren Planungen künftiger Nutzung geführt hat. Zwei Jahre später, im September 2010, vermeldeten Medien, dass aus dem Löwe-Speicher ein Tauchzentrum werden solle, und



Abb. 3 Wismar: schwimmendes Hafen-Kontor mit Café im Westhafen.



Abb. 4 Wismar: Metamorphose eines Getreidestaub-Verladesilos zum Feriendomizil »Chalet Nautique«.

zwar mit der Möglichkeit, in den dann wassergefüllten Silo-Röhren Tauchgänge zu unternehmen. Aber auch dort waren im Sommer 2011 noch keinerlei bauliche Aktivitäten zu erkennen.

Es bleibt in Wismar wohl spannend, welche endgültigen Lösungen für das denkmalgeschützte Speicher-Ensemble und darüber hinaus für das östliche und westliche Hafennareal gefunden werden. Noch befinden sich beiderseits des Hafenbeckens mit den nun stufenartig, aber auch behindertengerecht gepflasterten »Bummelmeilen« und Veranstaltungsflächen zwischen bereits fertiggestellten Straßen große unbebaute Flächen (Sommer 2011).

Davon unabhängig und wohl auch weitaus weniger problematisch entwickelte sich die temporäre Nutzung des Hafengeländes: bislang als »Kulisse« für Theater, Konzerte, theaterähnliche Volksfestveranstaltungen und sonstige »Events«. Seit 1992 gibt es alljährlich die Wismarer Hafentage, 2001 erfolgte einmalig die Aufführung des Redentiner Osterspiels, seit 2003 finden die Heringstage statt, seit 2004 galoppieren im Rahmen des »Holzstadt-Turniers« Pferde durch das ehemalige Hafengelände westlich des Alten Hafens, und mehrfach bildete der Alte Hafen, wie schon erwähnt, auch eine Konzertkulisse. Als »saisonverlängernde Maßnahme« erfand man 2005 die »Lichterfahrt« der Fischerboote und Traditionsschiffe, die seither an jedem 4. Advent stattfindet. Seit Wismar auch über einen recht kreativ gestalteten Kogge-Nachbau verfügt, lag nahe, im Alten Hafen nun auch einen mittelalterlichen »Koggenmarkt« abzuhalten, natürlich mit mittelalterlich kostümierten Schaustellern. Diese Veranstaltung fand erstmals im April 2005 statt. Ein Jahr später, im August 2006, wurde von Eventmanagern nicht nur der Alte Hafen, sondern gleich die gesamte Altstadt in ein »Schwedenfest« einbezogen und im Alten Hafen tobten nachgestellte Schlachten. 2008 fand man heraus, dass zu früherer Zeit auf dem Seeweg auch Wein nach Wismar gelangte und im Hafen angelandet wurde, was zu der Überlegung geführt hat, nun auch Weinfeste im Alten Hafen zu begehen. Das erste viertägige Fest dieser Art fand im Juli 2008 statt.

Rostock

Die an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern größte, nicht mehr für den Güterumschlag genutzte Hafenanlage lässt aufgrund ihrer großflächigen und vielfältigen neuen Nutzung den maritimen Kulturwandel der Stadthäfen besonders deutlich in Erscheinung treten. Das betrifft auch das benachbarte Gelände der ehemaligen Neptun-Werft, das in diese Betrachtung einbezogen wird. Damit zusammenhängend sind zwei wesentliche vorausgegangene Ereignisse zu nennen, und zwar das Ende des traditionsreichen Rostocker Schiffbaus 1991 und die Einstellung des Güterumschlags 1992.

Bereits 1991 wurde am Kabutzenhof, der älteren westlichen Hafenbegrenzung, mit dem »Portcenter« ein schwimmendes Einkaufszentrum vertäut, das dort bis 2000 seinen Liegeplatz gehabt hat. Seither liegt dort nur noch das ehemalige Fracht- und Lehrschiff GEORG BÜCHNER, ein einst elegantes Schiff, Baujahr 1951, das sein ursprüngliches Aussehen leider immer mehr verliert. Es dient als Hotel, »Tagungsschiff« und Jugendherberge. Im weiteren östlichen Verlauf des Hafengeländes werden Gebäude der ehemaligen Hafenwerkstatt als Theater (Bühne 602, seit 2000) und als Club für Live-Musikveranstaltungen (MAU Club, Hafenschuppen 603, seit 1996) genutzt. Im benachbarten Gebäude, ebenfalls zum Hafen-Altbestand gehörend, wurde 2000 ein »Surfhaus« eröffnet. Besonders fällt in diesem Teil



Abb. 5 Rostock: Hafenterrassen am Fischhallenkai.



Abb. 6 Rostock: Silo-Halbinsel mit modifizierter Speicher-Bebauung und -Nutzung.

des Hafens, der Eschenbrücke bzw. dem Fischhallenkai, die neue Bebauung auf: eine glücklicherweise nicht vollständig verglaste, aber doch recht hohe »Wasserfront«, die Hafenterrassen. Die Nutzung dieses zwischen 2005 und 2007 errichteten und durch viergeschossige würfelförmige Bauten ergänzten Gebäudekomplexes erscheint hinsichtlich der jüngsten Entwicklung eines ehemaligen Güterumschlagplatzes nicht uninteressant. Etabliert sind dort Ladengeschäfte mit Angeboten von Backwaren bis Bootsmotoren, Restaurants, eine



Abb. 7 Rostock: ehemalige Werfthallen als »Neptun Einkauf Center« und Parkhaus.

»Schokoladerie«, Praxen, Büros und Diensträume der Wasserschutzpolizei. Autos können in einer Tiefgarage geparkt werden, für Boote wurden Schwimmstege verankert bzw. die »Marina Rostock Hafenterrassen« eingerichtet.

Von drei Fischhallen, Stahlfachwerk-Flachbauten, blieb lediglich die denkmalgeschützte östlichste Halle erhalten, die seit 2003 gastronomisch und gewerblich genutzt wird – u.a. als »Chill-out-Lounge«.

Im Haedgehafen wurde im Rahmen der Hanse Sail 1991 der Museumshafen Rostock eröffnet. Das Gelände zwischen Hafenbecken und flussseitigem Kohlenkai wird teilweise zur Winterlage der Boote genutzt. An den einstigen Kohlenumschlag erinnert eine alte Kranbrücke. Gegenüber des Museumshafens entstanden 1999 ein Clubhaus für den Rostocker Segelverein Citybootshafen, dem später eine Bootshalle hinzugefügt wurde, und ein weiteres Gebäude, das seit 2001 als Restaurant genutzt wird.

Das 1955 erbaute Kultur- und Sozialgebäude des Hafens dient weiterhin kulturellen Zwecken, seit 1998 allerdings als »Theater im Stadthafen« und als Restaurant mit eigener Brauerei. Außerdem befinden sich Büroräume und eine Arztpraxis in diesem Haus.

Den ältesten Teil des Rostocker Hafens zwischen Christinenhafen und Silo-Halbinsel dominieren wasserseitig Schwimmstege und Yachtliegeplätze. An Land etablierte sich dementsprechend ein Yachtausrüster (1991), in dessen Nachbarschaft 1997 das Restaurant »Borwin« öffnete – beide in Nachnutzung des ehemaligen »Intershop«-Gebäudes. Östlich davon ist ein kleiner Fachwerk-Schuppen der Hafenbahn – inzwischen »Lokschuppen« genannt – bewahrt worden, der zusammen mit einigen restaurierten kaiserzeitlichen Güterwaggons, wenigen Gleismetern und einem Prellbock an die Hafenbahn erinnert. Im modernen Anbau des größeren der beiden nicht auf der Silo-Halbinsel stehenden Getreide-Speicher, Silo 2, befinden sich inzwischen Büroräume, während der Keller vom »Speicher-Club« für Musik- und Tanzveranstaltungen genutzt wird.



Abb. 8 Rostock: der Christinenhafen als Pflingstmarkt (2011).



Abb. 9 Rostock: Zirkus-Standort Christinenhafen – neben dem Zirkus »Fantasia«, der seit Jahren im Hafen anzutreffen ist, hatte 2009 auch der Zirkus »Americano« dort sein Zelt aufgeschlagen.

Im östlichsten Teil des Rostocker Stadthafens bot die Silo-Halbinsel mit ihren noch in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre errichteten Getreide-Großspeichern bzw. Silos recht früh ein weiteres interessantes Gebiet für Immobilien-Investoren – allerdings in einem denkmalgeschützten Bereich. Was eine solche Einstufung nicht verhindern kann, ist seit 1993 gut erkennbar: umfangreiche Speicher-Anbauten und -Verglasungen, Neubauten unter Einbeziehung von lediglich zwei wasserseitigen, ornamental gestalteten Fassadenteilen der alten Silos 4 und 5 sowie weitere Neubauten bis hin zu einem fünfgeschossigen Parkhaus. Letzteres ist auf der Silo-Halbinsel das einzige Bauwerk, das kein »Center« ist. Ansonsten gibt es hier neuerdings das »Hanseatic Center« (Silo 3-Anbauten, seit 1994), den »Hanseatic Center Hafenturm« (ehemals Silo 3, seit 2000), das »Business Center«, ein von der Deutschen Seereederei genutzter Neubau (ehemals Silo 4 und 5, seit 2004), und das »Maritim Touristische Service Center« mit dem bereits genannten Parkhaus (seit 2006). Östlich davon plante die Deutsche Immobilien AG den Bau von drei weiteren Bürohäusern, ebenfalls an der Kaikante. Damit wäre der Anschluss zum ebenfalls neu zu bebauenden Gelände der ehemaligen Ludewig-Werft, der letzten der Rostocker Holzschiffswerften, hergestellt.

Vor der Bebauung der Silo-Halbinsel mit Gebäuden für die Deutsche Seereederei stand der Christinenhafen im Blickfeld dieser Unternehmensgruppe für Schifffahrt, Immobilien und Tourismus. Beantragt wurde 1995 für die Hafentfläche östlich des Haedgehafens eine Kaikantenbebauung (und -verglasung) durch zwei viergeschossige Verwaltungsgebäude und ein fünfgeschossiges Hotel. Doch Kauf- und Bauvorhaben wurden Ende 1996 abgelehnt, sodass der Christinenhafen vorerst weiter als Großparkplatz und Veranstaltungsgelände dient.

An alter Schiffbaustätte auf dem Gelände der ehemaligen Neptun-Werft entstand 1998 als erster Neubau am westlichen Werftkai ein Gebäude des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie, dem anstelle des einstigen Plattenlagers ein 2003 eröffnetes Max-Planck-Institut für demografische Forschung folgte. Mit dem Verkauf des zentralen Werftgeländes (1999) waren zwei wesentliche Entwicklungen verbunden: Eine führte zum Umbau und zur Umfunktionierung ehemaliger Werft- bzw. Schiffbauhallen zu einem Einkaufsmarkt (»Neptun Einkauf Center«, 2008), einer Parkplatzhalle (Halle 159) und einer Halle für kulturelle Veranstaltungen einschließlich Theateraufführungen und Konzerte (Halle 207, seit 1999). Zwei Werfthallen werden weiter industriell genutzt, und zwar durch die Montagebau Neptun Rostock GmbH (MNR). Die andere Entwicklung umfasst den Bau von Wohnhäusern in vorzüglicher Wasserlage. Zuvor war auch dort die Kaianlage zu erneuern, was mit dem Bau einer Uferpromenade und einer über das ehemalige Hellingbecken führenden Fußgängerbrücke verbunden wurde. Als besonders markante Uferbebauung des ehemaligen Werftgeländes entsteht seit 2009 eine sechsstöckige Luxusimmobilie, die »Rostocker Hafencity«.

Am anderen Ende des Stadthafens folgen der Silo-Halbinsel das bereits genannte Gelände der ehemaligen Ludewig-Werft, noch brach liegend, und die Holzhalbinsel. Auf Letzterer wird gegenwärtig (2011) ein weiteres Wohngebiet erbaut, in dem Hotel und Parkhaus zumindest aus Sicht der Investoren nicht fehlen dürfen: das Wohnquartier »Karavelle«. Während die Namensfindung für dieses Gebiet lediglich von einer gewissen Naivität zeugt, dürfte die Genehmigung der Bebauungshöhe zwischen Fluss, Stadtmauer und Rostocks Altstadt schon sehr fragwürdig erscheinen.

Unter den kulturellen Veranstaltungen im Rostocker Stadthafen ist an erster Stelle die Hanse Sail zu nennen, das Groß- und Traditionsegler-Treffen in der zweiten Augustwoche

eines jeden Jahres, das seit 1991 binnen kurzer Zeit zu einer eindrucksvollen und bestbesuchten Großveranstaltung entwickelt werden konnte. Für den traditionellen Rostocker Pfingstmarkt wird nun auch der Christinenhafen genutzt, und unabhängig von kalendarrisch bestimmten Festivitäten stehen seit einigen Jahren auch Zirkuszelte in diesem Teil des Stadthafens. Ohne Zelt und lediglich von einer nicht überdachten Bühne und Tribüne umfasst, war der Hafen auch schon Veranstaltungsort für »Open-Air-Theater«.

Ribnitz-Damgarten

Der Hafen von Ribnitz wurde von 1999 bis 2006 rekonstruiert und erweitert. Außer der üblichen Bollwerkserneuerung und Geländepflasterung entstanden ein neuer Schiffsanleger und für die Ribnitzer Fischer auf der »Fischerhalbinsel« ein Anlandungs- und Verarbeitungsgebäude mit Räucherei, Verkaufseinrichtung und Gastronomie. Das auf 1,20 m vertiefte Hafenbecken bietet seither Liegeplätze für 200 Boote.

Bei der Rekonstruktion und Erweiterung des Hafens wurde die ehemalige Slipanlage im westlichen Teil des Hafens nicht überbaut, sondern nach Entfernung der Schienen zur Nutzung für Bootstrailer umgebaut. Eine zu dieser Anlage gehörende Boots- und Reparaturhalle diente bis 1990 der Volksmarine zur Reparatur Leichter Torpedo-Schnellboote. In der Folgezeit wurde die Halle vom SMS Maritim Service genutzt, demnächst soll sie aber, wie schon die benachbarte Motorenwerkstatt der ehemaligen Marine-Reparaturwerft, einer Neubebauung weichen. Auf diesem Gelände zwischen westlichem Hafenbecken und Klosterbachmündung entsteht die »Neue Marina Ribnitz« mit Restaurant, Eiscafé, Ferienwohnungen und weiteren Objekten für Gewerbe und Tourismus.

Seit 1990 findet im Hafen von Ribnitz jeweils im August ein Hafenfest statt; dann füllen Jahrmarktsbuden und Fahrgeschäfte das sonst als Parkfläche ausgewiesene Hafengelände.

Im kleinen Hafen von Damgarten begann die Sanierung bereits 1993. Auch hier folgten dem Setzen einer neuen Stahlspundwand die Pflasterung und Begrünung des Hafengeländes sowie die Anlage einer Parkplatzreihe. Für eine alte Hafenerweiterung mit Laderampe, die der Hafensanierung erfreulicherweise nicht im Wege gestanden hat, konnte bis 2011 noch keine neue Nutzung gefunden werden. An einem Augustwochenende eines jeden Jahres findet im Hafen das Damgartener Sommerfest statt, zu dem auch das beliebte »Badewannenrennen« gehört, eine Wettfahrt kurioser und nur begrenzt schwimmfähiger Konstruktionen.

Barth

Als erste große bauliche Veränderung im Hafen von Barth ist der Umbau eines Anfang der 1990er Jahre noch in seiner ursprünglichen Funktion genutzten Getreidespeichers zum 1997 eröffneten Hotel »Speicher« zu nennen. Von 1997 bis 2003 wurden die Hafenanlagen saniert bzw. rekonstruiert: zunächst der Osthafen, dann der Westhafen und schließlich die Fischereipier im nordöstlichen Bereich des Hafens. Im Rahmen dieser Baumaßnahmen entstand 1999 inmitten des Hafens auf der Ballastkiste das »Haus der Gastes« – eine vielleicht etwas gewöhnungsbedürftige Architektur, die einer Schiffsform entlehnt sein soll und die seither dem Hafenkapitän, der Wasserschutzpolizei und der Stadtinformation Räumlichkeiten bietet. 2006 konnte auch der Hafenplatz fertiggestellt werden. Bei dessen Gestaltung



Abb. 10 Barth: Speicherhotel, Marina und noch ungenutzte Verladebrücke im Ostteil des Hafens.



Abb. 11 Barth: »Haus des Gastes« auf der Ballastkiste.

entschieden sich die Stadtvertreter für eine treppenartige Abstufung des Geländes, bogenornamentale Pflasterung und doppelreihige Baumbepflanzung. Zwischen zentralem Hafensplatz und Speichern fehlen inzwischen nicht nur die Gebäude der ehemaligen Fischverarbeitungsfabrik, sondern seit 2006 leider auch die denkmalgeschützte Fabrikantenvilla aus der Zeit um 1910, die bis dahin den östlichen Abschluss des Hafensplatzes gebildet hat. Die noch 2011 an dieser Stelle befindliche Rasenfläche dürfte wohl keine endgültige Lösung darstellen. Der westliche Teil des Hafensplatzes wurde mit einer 2002 fertiggestellten Giebelhausreihe bebaut, die gastronomische Einrichtungen, Gewerberäume und Wohnungen enthält.



Abb. 12 Barth: Gestaltung des Hafenplatzes und des westlichen Hafengeländes mit großflächiger Pflasterung, stufenartiger Kaianlage und einer Giebelhausreihe mit vorgelagerten Terrassen.

Erhebliche gewerbliche und kulturelle Veränderungen lässt zudem der Wirtschaftshafen erkennen, der noch bis 2008 mitunter auch für den Güterumschlag genutzt wurde, allerdings nur in geringem Umfang. Hier und im Hafenumfeld ist ein maritimes Gewerbegebiet entstanden, wo die Werft Rammin, der Sportboot- und Industrie-Motoren-Service Lingrön sowie ein Maritim-Center (Boots- und Bootsmotorenservice) einen neuen Standort gefunden haben. Die ehemalige Zuckerfabrik östlich des Hafenbeckens wird seit 2005 als privat betriebenes »Technik- und Erlebnismuseum« genutzt, dessen größtes Exponat das 1895 erbaute Fährschiff WITOW ist.

Mit der Rekonstruktion und Erweiterung des Barther Hafens und der neuen Nutzung des Wirtschaftshafens konnte auch die Zahl der Bootsliegeplätze zwischen der Schiffswerft Barth (mit eigener Marina und schwimmenden Ferienhäusern) im Westen und der Werft Rammin im Osten erheblich vergrößert werden.

Für wassersportbegeisterte Jugendliche wurde zwischen der Schiffswerft Barth und dem westlichen Stadthafen auf dem Gelände des Barther Segelvereins 2007 ein Jugend- und Freizeitzentrum (JFZ) errichtet.

Hinsichtlich der Umgestaltung der Barther Hafen sei an dieser Stelle aufgrund seiner Kuriosität auch ein nicht realisiertes Projekt genannt: Am 1. Februar 2008 wurde in der Ostsee Zeitung ein Bericht veröffentlicht, den genau zwei Monate später viele Leser wohl für einen guten Aprilscherz gehalten hätten. Dazu gehörte die Abbildung eines Projektmodells, das als Kulisse für einen Science-fiction-Film bestens geeignet gewesen wäre. Die Rede war von einem 83 (!) m hohen »Vineta-Naturpark-Tower« mit Forschungseinrichtungen, Büros und Hotelzimmern vor der Ballastkiste inmitten des Hafenbeckens, zudem von einer »Vineta-Therme« auf dem Gelände der ehemaligen Fischfabrik und der (für diesen

Fall rechtzeitig abgebrannt) Fabrikantenvilla wie auch von der Ansiedlung diverser Geschäfte auf 1000 Quadratmetern Hafensfläche. 2009 folgte glücklicherweise die Ablehnung und Aufgabe dieses futuristischen Projekts.

Seit 1994 werden alljährlich mit Beteiligung der Schiffswerft Barth die Barther Segel- und Hafentage durchgeführt. Hinzu kommt, wie u.a. auch das nicht realisierte Hafenprojekt von 2008 verdeutlicht, eine bemerkenswerte Beanspruchung und erhebliche Vermarktung des Namens des sagenhaften slawischen Handelsplatzes Vineta durch die »Vineta-Stadt« Barth, wo von 1999 bis 2008 jeweils im Juli und August die Vineta-Festspiele inszeniert wurden – ein Open-Air-Historienspektakel unter Einbeziehung einer schwimmenden Bühne im östlichen Teil des Stadthafens.

Stralsund

Als auffälligste bauliche und zugleich kulturelle Innovation im Stralsunder Stadthafen darf wohl das 2008 eröffnete »Ozeaneum« angesehen werden, ein monströses Bauwerk, das eigentlich so gar nicht zwischen die altherwürdigen und zum Teil sanierten Speicher der Hafensinsel passt. Passend scheint hingegen der im Volksmund kursierende Spottname: die »Klopapierrolle«. Für die motorisierten Besucher und Touristen, die – von diesem Museum angezogen – die Hafensinsel bis zur Belastbarkeitsgrenze ansteuern, entstand Am Langenkanal als weiteres Großbauwerk ein Parkhaus mit sechs Parkebenen, dessen Höhe wohl als Tiefpunkt der neuartigen Hafengestaltung gelten kann.

Mehrere Speicher warten noch auf ihre Sanierung, und deren künftige Nutzung ist zumeist noch unklar. Soweit aber Sanierungen bzw. Restaurierungen von Speichern und anderen älteren Gebäuden auf der Hafensinsel abgeschlossen wurden, kann von gelungenen Arbeiten gesprochen werden, zwischen die sich auch einzelne moderne Lückenbebauungen gestalterisch gut einfügen – mit Ausnahme des Ozeaneums und des Parkhauses. Die neue Nutzung dieser Gebäude entspricht der heute üblichen: zumeist dienen sie als Hotel, Restaurant, Pension und Gewerberaum. Zu den kulturellen und besucherorientierten Veränderungen der Hafensinsel gehört, hier vielleicht besonders deutlich, auch die ausgeprägte »Straßengastronomie« vor Gaststätten und stationären Fisch(verkaufs)kuttern. Eine neuerdings in jedem Stadthafen anzutreffende Marina fehlt auch in Stralsund nicht. Hier dienen seit 1994, von der rekonstruierten Nordmole geschützt, hafenseitig verankerte Schwimmstege den Booten als Liegeplatz. Weitere Liegeplätze für Segel- und Motoryachten stehen in den Kanälen zwischen Hafensinseln und Stadt zur Verfügung, vor allem an der Kron-Lastadie, einer ehemaligen Bastion, wo zuvor Fischerboote lagen. Derzeit wird dieses Gelände mit dem 1864/65 als Fachwerkbau errichteten »Kanonenschuppen« zur touristischen Nutzung umgestaltet.

Am Kai der südlichen Hafensinsel, die genau genommen keine Insel mehr ist, werden nach wie vor Güter umgeschlagen. Seit 1999 steht den von Süden ansteuernden Schiffen zudem ein »Südhafen« zur Verfügung, der zwischen Rügendam und Werft erbaut und 2005 erweitert wurde. Ein Frachtschiff lag zwischen 2003 und 2010 jedoch an ganz anderer Stelle im Stralsunder Hafen: Das Küstenmotorschiff *URSULA B.*, verchartert an das Theater Vorpommern, diente während der Ostsee-Festspiele an der Fährbrücke als schwimmende »Open-Air-Theaterbühne«. An Bord und auf der Ballastkiste ertönten im Stralsunder Hafen Opernaufführungen, die auf der *URSULA B.* im Juli 2003 mit der Lortzing-Oper »Zar



Abb. 13 Stralsund: nördliche Hafensinsel mit Speichern, Ozeaneum, »Aqua-Zorbing«-Bassin und Trampolin (2011).



Abb. 14 Stralsund: Fischverkaufskutter und Imbiss auf der nördlichen Hafensinsel gegenüber der Kron-Lastadie.

und Zimmermann« begannen. Außer Konzertveranstaltungen, Opern- und Theateraufführung sind als Hafenveranstaltungen die »Sundischen Tage« mit der »Stralsunder Segelwoche« zu nennen, aus denen 2007 das »Hafenfest Stralsund« hervorgegangen ist (Anfang Juni). 2010 steuerten zu dieser Veranstaltung erstmals auch 15 größere Traditionssegler den

Stralsunder Hafen an. Dem Hafenfest folgen als weiteres Großereignis jeweils Ende Juli die »Wallenstein-Tage«, die seit 2009 auch auf den Stralsunder Hafen ausgeweitet worden sind, und zwar mit einem »Wallenstein-Rummel«.

Vom Theater verschont blieb bislang eine schwimmende Sehenswürdigkeit, das 1933 erbaute Segelschulschiff GORCH FOCK, das nach Reparationsablieferung und Jahrzehnten unter sowjetischer und zuletzt ukrainischer Flagge und dem Namen TOWARITSCH nach Stralsund geholt werden konnte, wo es 2003 seinen Liegeplatz an der Ballastkiste erhielt.

Schließlich sei der vor Stralsund gelegene Dänholm genannt, der vor 1990 von der Kutterfischerei (Fischereihafen auf dem nördlichen Dänholm), der Küstenfischerei (Kleiner Dänholm), vom Seehydrographischen Dienst als Tonnenhof für Seezeichen, von einem Segelverein und insbesondere – kaiserzeitlich-traditionell – von der Marine genutzt wurde. Nach 1990 verschwand die Marine (bis auf das Marinemuseum Sternschanze), den Fischereihafen versteigerte die Stadt 2008 und eröffnet wurde 1999 auf dem Dänholm das »Nautineum« als Außenstelle des Stralsunder Meeresmuseums.

Sassnitz

Die »Abwicklung« des Sassnitzer Fischkombinates und das damit einhergehende Verschwinden der großen Hochseefangflotte, das Ende der militärischen Nutzung eines Teils des Hafens durch die Volksmarine und schließlich die Verlegung des Sassnitzer Fährverkehrs nach Mukran (1998) gehören zu den wesentlichsten Veränderungen, die mit der weiteren Hafenumgestaltung und -nutzung verbunden sind.

Doch zunächst, gleich seit Sommer 1990, wurden private Ausflugs- und Angelfahrten angeboten, um die sowohl Sassnitzer Kutterfischer als auch auswärtige und neue Sassnitzer Fahrgastreedere konkurrierten. Ein kuriose Bild bot der Sassnitzer Molenfuß, wo sich Fahrschein-Verkaufshütten, Fahrplatafeln und Werbetafeln für Schiffsfahrten entlang der Kreideküste dicht aneinander reihten, akustisch umrahmt von der verbalen Kundenwerbung der Fahrscheinverkäufer.

Die Umgestaltung des Sassnitzer Hafens zog sich über mehrere Jahre hin. Es verschwanden marode Gebäude, die Brückenkonstruktion des ehemaligen Fährterminals und die Gleise der Hafenbahn, ohne die der Hafenbahnhof ein recht eigenartiges Bild bietet. Zu diesem Bild der Bahnhofsumgebung gehört aber auch ein Neubau, und zwar die in kühnem Schwung verlaufende, sogar mit dem Deutschen Brückenbaupreis ausgezeichnete Fußgänger-Hängebrücke, über die Besucher seit 2007 bequem und mit bester Aussicht den 22 m unterhalb der Stadt befindlichen Hafen erreichen können.

Der Hafen selbst lässt seine neue Multifunktionalität unschwer erkennen: Neben den inzwischen stark dezimierten genossenschaftlichen Küstenfishern und ihrer Fangvermarktung haben hier Fahrgastschiffsreedereien und ein Schiffsausrüster ihre Geschäftsräume, außerdem fand die Hafenerkstatt weitere Nutzung durch die REAN GmbH, ein auf Maschinen- und Schiffsreparaturen ausgerichtetes Unternehmen. Zu den neuen, besucherorientierten Angeboten gehört auch in Sassnitz die »Hafen-Gastronomie«, nicht nur in einem zum Café und Restaurant umfunktionierten Hafengebäude, sondern eine Zeit lang auch an Bord einer der letzten stählernen 26,5-m-Kutter, der als »Räucherkutter« gedient hat. Im Fischereihafen wurde ein Teil der Brücke 3 gleich zu Beginn der 1990er Jahre dem neuen Kundenkreis der Freizeitskipper zur Verfügung gestellt. Der im Sommer 2007



Abb. 15 Sassnitz: »Hafenboulevard« mit Strandkörben, Speisegaststätten, Eiscafé, Pizzeria und Töpferei im ehemaligen Fischkombinat.

begonnene Bau einer größeren »City-Marina« mit Schwimmstegen für 230 Sportboote einschließlich eines Service-Gebäudes mit Appartements (!), Sanitäreinrichtung und Gastronomie konnte (bislang) jedoch nicht realisiert werden.

Geplant war 2002/03 im Sassnitzer Hafen sogar der Bau eines »Robbenzentrums« – nicht nur im Wasser, sondern auch als Einrichtung an Land. Es blieb aber bei Planungen, im Unterschied zu einem historischen Baudenkmal, der 1894 erbauten Seelotsenstation, die nach Abschluss der Sanierung und Umgestaltung im Jahre 2005 nicht nur über moderne Eigentums- bzw. Ferienwohnungen verfügt, sondern leider auch über einen recht unpassenden Anbau. Ebenfalls außerhalb des Hafengeländes befindet sich das 1954/55 erbaute ehemalige Seemannsheim der Sassnitzer Hochseefischer, dessen Wandel unter maritim-kulturellem Aspekt nicht ungenannt bleiben sollte: nach umfangreicher Sanierung öffnete es 1994 als »Kurhotel Sassnitz«.

Die neuerdings im Hafen von Sassnitz anzutreffenden musealen Einrichtungen – nicht eine, sondern drei dieser Art – nutzen ebenfalls ältere Bauwerke: 1996 eröffnete das Fischei- und Hafenmuseum in einem Gebäude des ehemaligen Sassnitzer Fischkombinats, in dem zuvor der Medizinische Dienst des Verkehrswesens untergebracht war. Zur musealen Einrichtung gehört das Museumsschiff HAVEL, einer der letzten der einst zahlreichen in Sassnitz beheimateten stählernen 26-m-Kutter. Ein Museum für Unterwasser-Archäologie wurde 1998 in der denkmalgeschützten Abfertigungshalle des ehemaligen Fährbahnhofes eingerichtet, und schließlich vertäute 2002 als drittes Museum im Sassnitzer Hafen – nicht nur kulturell weit hergeholt – mit H.M.S. OTUS auch noch ein aus der Royal Navy ausgemustertes britisches U-Boot der Oberon-Klasse.

Neben diesem vielseitigen musealen Angebot fehlen auch im Sassnitzer Hafen nicht die allsommerlichen Open-Air-Veranstaltungen: Seit 1994 finden jeweils in der ersten Juli-



Abb. 16 Sassnitz: Fischerei- und Hafenmuseum mit dem Museumskutter HAVEL.

Hälfte die Sassnitzer Hafentage statt, und seit 2002 ist die Sassnitzer Mole Veranstaltungsort für eine »Molen Soiree«, zu dem ein Kulturprogramm, Gastronomie und ein abschließendes Feuerwerk gehören.

Greifswald

Wie schon in der Zusammenfassung der wesentlichsten Veränderungen vor 1990 erwähnt, verlor Greifswald sein historisches Hafenviertel nicht durch Kriegshandlungen während des Zweiten Weltkrieges, sondern erst in den 1970er Jahren durch die Willkür entscheidungstragender Angehöriger der kommunistischen Staatspartei. Ein kurzer Abschnitt im Bereich der abgerissenen städtischen Wasserfront ist 1999/2000 wieder bebaut worden. Seither fällt dort in vorderster Reihe ein Neubau-Komplex mit Stufengiebeln und Klinkerfassaden auf, der als Gewerbe- und Wohnraum genutzt wird. Er befindet sich an der ehemaligen Hafenstraße, deren traditioneller Name in diesem Abschnitt durch die Umbenennung in »Hansering« beseitigt wurde.

Im Stadthafen selbst hingegen überließ man einige alte Speicher ihrem langsamen Verfall. Einer dieser Speicher, Hafenstraße 32, konnte inzwischen äußerlich restauriert und in seiner Nutzung umfunktioniert werden. Er enthält seit 1999 Räume einer Anwaltskanzlei und Wohnungen. Ende 2004 konnte der gesamte Hafenumbau einschließlich kompletter Kaierneruerung, terrassenartiger Kaigestaltung am Nordufer, neuer Anleger und Ausbaggerung eines Wendebeckens sowie einer Fußgängerbrücke, die sich für den Schiffsverkehr öffnen lässt, abgeschlossen werden.

Nach Einstellung des Güterumschlags, der nun über den inzwischen zum Industriehafen ausgebauten ehemaligen militärischen Anleger in Ladebow erfolgt, zeichnete sich mit der



Abb. 17 Greifswald: Fußgängerbrücke über den Ryck und neue Bebauung an der ehemaligen Hafenstraße, dem jetzigen Hansering.



Abb. 18 Greifswald: städtisches Bollwerk mit Museumshafen und Speichern.

Gründung des Vereins Museumshafen Greifswald e.V. im Jahre 1991 bereits früh eine neue Nutzung des Stadthafens ab, der inzwischen zum größten deutschen Museumshafen ausgebaut worden ist. Über 500 m der stadtseitigen Kaianlage werden von zahlreichen liebevoll und aufwendig restaurierten Traditionsegeln als Dauerliegeplatz genutzt. Bemühungen des Vereins richteten sich auch erfolgreich auf den Erhalt und den Denkmalschutz der in den 1990er ungenutzten Buchholz'schen Werft als eine der letzten größeren Holzbootwerften.



Abb. 19 Greifswald: »Holzteich-Marina« und Wohnquartier.



Abb. 20 Greifswald: die Buchholz-Werft als Museums- und Selbsthilfswerft.

Am Nordufer des Ryck sind als wesentlichste Veränderungen die Gründung des »Yachtzentrums Greifswald«, die Errichtung der Wohnanlage »Holzteichquartier« mit Eigentums- und Ferienwohnungen im skandinavischen Holzhausstil (seit 1999) mit der vorgelagerten »Marina am Ryck« sowie die Revitalisierung der Buchholz'schen Werft durch den 2001 gegründeten Förderverein Greifswalder Museumswerft e.V. zu nennen. Dieser Verein konnte erfolgreich die alte Holzwerft bewahren und wieder ihrer früheren Nutzung zufüh-

ren, einschließlich der 2006 reparierten und wieder in Betrieb genommenen Pfannenslipanlage. Seither wird die alte Schiffbaustelle als Selbsthilfwerft ganzjährig zur Reparatur, Restaurierung oder Rekonstruktion traditioneller hölzerner Schiffe genutzt.

Das maritime Volksfest im Greifswalder Museumshafen und in Wieck ist das »Fischerfest Gaffelrigg«, das seit 1988 alljährlich am dritten Juli-Wochenende stattfindet und dessen Höhepunkt die Parade der Traditionssegler – zumeist ehemalige Frachtsegler und Fischerboote – bildet.

Wolgast

Im Vergleich mit anderen alten Stadthäfen an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern fällt Wolgast in gewisser Hinsicht durch eine konträre Entwicklung auf. Dieser Hafen kann – wie übrigens auch die Wolgaster Werft, was ja in heutiger Zeit schon eine Besonderheit ist, und der nun wieder der zivilen Nutzung dienende, modernisierte und erweiterte Südhafen – eine Erfolgsgeschichte bilanzieren, und zwar in seiner traditionellen Funktion als Umschlagplatz.

Außer von Frachtschiffen wird Wolgast neuerdings von Flusskreuzfahrtschiffen angelassen, was bei der Neugestaltung der Kaianlagen auf beiden Seiten des südlichen Teils der Schlossinsel (2004) eine sehr passagierfreundliche Berücksichtigung gefunden hat: Die Kaianlagen sind zum Teil abgestuft bzw. abgesenkt und enden in Längsrichtung behindertengerecht als geneigte Ebenen, eigens für Flusskreuzfahrtschiffe mit tief liegenden Fensterreihen.

Im nördlichen Teil der Schlossinsel, genauer in der Hafenstraße, fällt die Neubebauung auf. An Stelle abgerissener Wohnhäuser entstand hier 1999/2000 ein Giebelhausquartier mit der inzwischen in mehreren Stadthäfen anzutreffenden Nutzungskombination von



Abb. 21 Wolgast: »Bummelmeile«, Museumshafen, Speicher und Neubebauung der Schlossinsel gegenüber des Fischmarktes. Im Hintergrund das »Loft de Mar«.



Abb. 22 Wolgast, Südende der Schlossinsel: neue Gestaltung der Kaianlange für Flusskreuzfahrtschiffe.

Gastronomie, Eigentums- und Ferienwohnungen. Der daneben befindliche Speicher aus dem 18. Jahrhundert dient seit Abschluss der Sanierungsarbeiten (2009) als Hotel, Pension und Restaurant. Dessen Vorbesitzer hatte in den 1990er Jahren parterre ein kleines Schifffahrtsmuseum eingerichtet. Die Horn'sche Werft am Nordende der Schlossinsel existiert weiterhin, zusätzlich nun mit einer Marina. Eine weitere, eigentlich schon aufgrund der Gebäudegröße unübersehbare bauliche Veränderung betrifft den neben der Werft stehenden Homeyer-Speicher, der von 2007 bis 2010 zum Wohngebäude mit 13 Eigentums- und Mietwohnungen umgebaut wurde. In Umgehung des vermarktungsmäßig wohl weniger erfolgversprechenden Namens »Speicherwohnung« erhielt das gesamte Gebäude die klangvollere Bezeichnung »Loft de Mar«. Über neue Nutzungsmöglichkeiten des bekanntesten Wolgaster Kornspeichers, eines 1835/36 errichteten Fachwerkbaus auf der Stadtseite des Hafens, braucht hingegen nicht mehr nachgedacht zu werden. Der bis dahin größte Fachwerkspeicher Norddeutschlands fiel im Juni 2006 einer Brandstiftung zum Opfer.

Der südliche Teil der Schlossinsel wurde noch Anfang der 1990er Jahre als Umschlagplatz genutzt. Nach Abschluss der dortigen Bollwerksanierung und -modernisierung (2004) verfügt auch Wolgast über einen für den Tourismus erschlossenen Hafenbereich, dem auf städtischer Seite noch im selben Jahr der zur Promeniermeile umgestaltete Fischmarkt folgte.

Als maritime Großveranstaltung auf der Schlossinsel und auf dem Fischmarkt sind die seit 1968 stattfindenden Wolgaster Hafentage zu nennen, denen als Erweiterung der Hafenvergnügungen an den südlichen Anlegern der Schlossinsel das 2001 erfundene »Fest der Kabinenschiffe« folgt.

Lassan

In der kleinen Hafenstadt Lassan am Peenestrom zwischen Wolgast und Anklam hat das Bollwerk für die kleine Frachtschiffahrt schon lange vor 1990 seine Bedeutung verloren. 1993 wurden Hafenvorplatz und Hafenanlagen saniert und das Bollwerk als Anleger für Sport- und Freizeitboote verlängert. Am Steg und an zusätzlichen Schwimmstegen haben an diesem als Wasserwanderrastplatz ausgewiesenen Hafen 50 Boote Platz. Außer von Sportbooten wird der Hafen einmal wöchentlich von einem Ückeritzer Fahrgastschiff und seit 2001 zudem von einem Personen und Fahrräder befördernden Wassertaxi angelaufen, das zwischen Lassan und Rankwitz/Usedom verkehrt. Südlich grenzt an den Hafen eine alte Holzbootswerft, die von Rudi Menge in dritter Familiengeneration betrieben wird.

Das inzwischen in jeder Hafenstadt unverzichtbar erscheinende Hafenfest wird in Lassan seit 1982 veranstaltet.

Anklam

In Anklam, das noch im 19. Jahrhundert auch Heimathafen seegehender Schiffe war, wird ein Teil der Kai- und Hafenanlagen bis heute für den Güterumschlag genutzt. Die städtische Bebauung zum Bollwerk ist verschwunden, wofür im Wesentlichen schwere Beschädigungen während des Zweiten Weltkrieges ursächlich waren. Das Peene-Ufer im Bereich der Stadt begrenzen seit 1995 beidseitig neue Stahlspundwände, zudem ist das nicht dem Güterumschlag dienende stadtsseitige Ufer westlich der neuen Fußgängerbrücke 1995 – wie inzwischen allgemein üblich – zu einer gepflasterten und bepflanzten »Promenade« umgestaltet worden. Am nördlichen Ufer wird weiterhin eine alte Holzschiffswerft betrieben, als Nachfolger der Gebrüder Freude seit 2000 von Carsten Enke. Unverändert erhalten geblieben ist hier eine der letzten großen hölzernen Bootsbauhallen.

Das »Hansefest« – bis 2003 genügte noch der Name »Hafenfest« für das seit 1997 alljährliche Spektakel an und in der Peene – scheint einer recht dynamischen Entwicklung zu unterliegen. Auch hier verzichten die Veranstalter nicht auf nachgestellte Kämpfe, kostümierte »Schweden« und »Piraten«, Böllerschießereien und einen natürlich mittelalterlich gestalteten Markt. Seit 2002 folgt dem Hafenfest als weitere Hafen-Großveranstaltung ein Open-Air-Theater-Spektakel mit Schauspielern und Laiendarstellern, genannt »Die Peene brennt«.

Ueckermünde

Die östlichste Hafenstadt Mecklenburg-Vorpommerns fiel bereits kurz nach der deutschen Wiedervereinigung nicht nur durch ein ungewöhnliches Projekt, sondern auch durch eine damit verbundene jahrelange Pannenserie bis hin zur Insolvenz und Versteigerung eines unvollendeten Bauvorhabens auf: Seit 1991 war nördlich von Ueckermünde, kurz vor der Mündung der Uecker in das Stettiner Haff, eine »Lagunenstadt« geplant und zu bauen begonnen worden. Die exotische Namenswahl dürfte eine Erläuterung des Bauvorhabens erfordern: Unter der »Lagunenstadt« verstanden Projektentwickler und Investoren eine Anlage von 250 Eigentums- und Ferienwohnungen, umgeben von einer Marina mit 400 Bootsliegeplätzen, die im östlichen Uferbereich der Uecker auf einem Wiesengelände zu



Abb. 23 Die »Lagunenstadt« von Ueckermünde.

erbauen bzw. auszubaggern war. Erst im Jahre 2000 konnte die Marina fertiggestellt werden und ein weiteres Jahr dauerte es, bis die ersten Gäste die Ferienwohnungen der »Lagunenstadt« mit Marina-Blick nutzen konnten.

Der Ueckermünder Hafen, in dem der Güterumschlag (zuletzt nur noch Getreide) 1993 eingestellt wurde, dient seither Fahrgastschiffen, Freizeitbooten und einem Fischverkaufskutter als Liegeplatz. Vor der Aufnahme Polens in die Europäische Union wurde am Alten Bollwerk als »EU-Außenposten« eine Grenzkontrollstelle eingerichtet, und zwar zur Abfertigung von Fahrgästen, die Angebote der Fahrgastreedereien – bevorzugt über das Stettiner Haff nach Polen in Verbindung mit dem Einkauf zollbegünstigter Transitwaren – in Anspruch nahmen.

Die Fahrgastschiffahrt war auch der Grund dafür, dass der Hafen bis zur Saison 2006 für den Anlauf größerer Schiffe dieser Art ausgebaut werden sollte. In Verbindung mit einer neuen »Uecker-Promenade« am Alten Bollwerk und am Neuen Bollwerk – die alten Namen sind erfreulicherweise beibehalten worden – sowie einer stellenweisen Verbreiterung als Wendebassin für größere Fahrgastschiffe konnten diese Baumaßnahmen 2010 abgeschlossen werden. Zu den weiteren baulichen Veränderungen am Alten Bollwerk gehören das Hotel »Pommernyacht«, ein bereits 1994 eröffneter Neubau in Schiffsform, und jüngst – im Sommer 2011 noch im Bau – eine »Schlosserweiterung« mit moderner Bebauung im Bereich der Grundstücke Nr. 9–12 am Alten Bollwerk.

Etwas weiter flussabwärts, am Stadtrand von Ueckermünde, ist auf dem Gelände des ehemaligen Fischerwerkes seit etwa eineinhalb Jahrzehnten ein Yachtzentrum geplant, von dem aber auch 2011 noch nicht viel zu erkennen war.



Abb. 24 Ueckermünde: Altes Bollwerk mit neuer »Uecker-Promenade«, restauriertem Speicher und Schloss mit »baulicher Erweiterung«, vom ebenso sanierten Neuen Bollwerk aus gesehen.

Als Volksfest genügten die seit 1964 stattfindenden »Ueckermünder Hafftage« Mitte der 1990 Jahre offenbar nicht mehr den gewachsenen Ansprüchen. Hinzu kam das »Ueckermünder Hafenfest«, gefolgt von der »Ueckermünder Hafenparty« seit 2003 und der »Haff-Sail« seit 2005.

Fazit

Der 1989/90 erfolgte gesellschaftliche Umbruch im östlichen Teil Deutschlands hat auch in den alten Stadthäfen an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern zu erheblichen und unübersehbaren Veränderungen geführt. Grundlegende Voraussetzung dafür waren die Einstellung bzw. die Verlegung des Güterumschlags in den frühen 1990er Jahren und damit der Verlust einer der charakteristischen ursprünglichen Hafenfunktionen. Dieser Wandel eröffnete völlig neuartige, bis dahin absolut hafenfremde Entwicklungen mit zum Teil recht kuriosen Innovationen.

Gemeint sind damit nicht die dringend erforderlich gewesen und erfolgten Erneuerungen maroder Bollwerke oder Kaikanten, sondern die tourismusorientierte Umgestaltung der Hafensareale, die zumeist aus einem Fonds der Europäischen Gemeinschaft kofinanziert wurde. Wie schon erwähnt, gehören dazu die besucherfreundliche Entfernung der Hafensbahngleise und eines Großteils der Umschlagetechnik sowie die – zum Teil sogar terrassenartige – Pflasterung des Hafengeländes, die teilweise Begrünung, die Ausstattung mit Sitzbänken und Laternen und die Dekoration mit Werken der modernen Kunst.

Eine zweite wesentliche Veränderung resultiert aus den kommunalen Bemühungen, Investoren für die Umgestaltung von Hafengebäuden und Hafengrundstücken zu gewinnen. Das führte vor allem bei Hafenspeichern zum Umbau und zur neuen Nutzung als Hotel, Pension, Restaurant, Wohn-, Büro- oder Gewerberaum und mitunter sogar als Museum. Hinzu kommen in Wismar und Rostock erhebliche Neubebauungen des Hafengeländes, die in Wismar noch lange nicht beendet sind. In allen Fällen handelt es sich um Immobilien in vorzüglicher Wasserlage, die auf Investoren eine magische Anziehungskraft auszuüben scheint.

Neben der neuartigen Nutzung des Hafengeländes als Wohngebiet, Gewerbestandort und Firmensitz – nun auch für nichtmaritime Unternehmen und Institutionen – erscheint die neue Gestaltung und Inanspruchnahme des Hafens als »Flanier-« oder »Bummelmeile« mit entsprechenden gastronomischen Einrichtungen, aber auch als Großparkplatz und insbesondere als Veranstaltungsort für Volksfeste noch auffälliger. Diese vielfältigen Festivitäten in den Stadthäfen lassen im Verlauf der letzten beiden Jahrzehnte eine bemerkenswerte gemeinsame Tendenz erkennen, nämlich das Ergebnis der Bemühungen von Veranstaltern und Eventmanagern oder Eventagenturen um eine stete Erweiterung und Überbietung des Bisherigen – sicher nicht ohne kommerziellem Hintergrund.

Zu den vielfältigen Großveranstaltungen, den Jahrmärkten, den Theater- und Zirkusveranstaltungen, den Opernaufführungen (mitunter sogar auf schwimmenden Bühnen) und den »Mittelalter-Spektakeln« mit kostümierten Darstellern bieten einige Stadthäfen auch jüngst erfundenen »traditionellen Bräuchen« ein Forum, so beispielsweise der »Ankunft des Weihnachtsmannes« per Schiff, der »Wismarer Lichterfahrt« oder, nach Hamburger Vorbild, dem »Tannenbaumwerfen«. Letzteres erfolgt allerdings wegen der fehlenden Handelsschiffe nicht im Rostocker Stadthafen, sondern im Seehafen, wo der als Nikolaus kostümierte Diakon der Seemannsmission die Aufgabe übernommen hat, jedem der im Hafen liegenden Frachter vom vorbeifahrenden Boot aus einen Tannenbaum zuzuwerfen oder zu übergeben.

Mit Ausnahme von Wolgast und Anklam sind in den übrigen Stadthäfen mit der Einstellung bzw. Verlegung des Güterumschlags keine frachtfahrenden Schiffe mehr anzutreffen. An deren Stelle werden nun anderen Fahrzeugen Liegeplätze geboten. Dazu gehören Fahrgastschiffe – von größten Kreuzfahrtschiffen in Warnemünde über »normale« Ausflugschiffe in allen Häfen bis zu Flusskreuzfahrtschiffen (einige sogar mit Heimathafen Basel/Schweiz) in Wolgast, Anklam, Greifswald und Stralsund –, ebenso Segel- und Motorjachten aller Größenordnungen in den »Hafen-« oder »City-Marinas«, vereinzelt auch Großsegler und Nachbauten historischer Schiffe (Stralsund, Greifswald, Wismar) sowie – inzwischen recht zahlreich – stationäre Fischverkaufskutter und Traditionssegler. Letztere, liebevoll und mit großem Aufwand restaurierte oder rekonstruierte »Oldtimer«, die glücklicherweise schwierige Zeiten überstanden haben und nun als schwimmende Zeugnisse einer vergangenen Zeit an die Küstenfrachtschiffahrt und Fischerei unter Segeln erinnern, haben neuerdings mitunter sogar gemeinsame Liegeplätze in Häfen für Traditionssegler bzw. in Museumshäfen (Rostock, Greifswald), womit eine weitere kulturelle Neuerung in einigen Stadthäfen genannt ist.

Mit der Zunahme der wasserseitigen Freizeitgestaltung und der Öffnung der Häfen für den maritimen Tourismus hielt recht schnell auch das auf diesen Kundenkreis ausgerichtete maritime Handwerk und Gewerbe Einzug in die Stadthäfen: Boots- und Bootsmotoren-

service, Yachtausrüster, Segelmachereien, Yachtcharter-Unternehmen und Marina-Betreiber. Hinzu kommen die in Hafennähe befindlichen Bootswerften mit ihren neuen oder erweiterten ganzjährigen Service-Angeboten »rund ums Boot«.

Neben neuen »Museumshäfen« für schwimmende Oldtimer sollen hier unter musealem Aspekt die Hafenseen nicht unbeachtet bleiben. Solche Museen, entweder mit spezieller maritimer Ausrichtung oder mit einer maritim-kulturgeschichtlichen Abteilung, gehören seit Jahrzehnten zum Kulturangebot der Hafenstädte. Aber seit 1990 hat sich auch die Museumslandschaft an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern verändert, wobei es sich im Wesentlichen um Erweiterungsbauten oder um Neugründungen handelt. Dazu gehören das Ozeaneum in Stralsund, das Nautineum auf dem Dänholm zwischen Stralsund und Rügen, das Technik- und Erlebnismuseum Barth, das Fischerei- und Hafenmuseum Sassnitz, das ebenfalls in diesem Hafen eingerichtete Museum für Unterwasser-Archäologie und das Sassnitzer U-Boot-Museum. Außerdem war im Speicher Hafenstraße 4 auf der Wolgaster Schlossinsel in den 1990er Jahren ein kleines Schifffahrtsmuseum zu besichtigen.

Als negative Besonderheit fällt in diesem Zusammenhang eine jahrelange Narrenposse Rostocker Stadtvertreter auf. Dazu gehören nicht nur die Aufgabe des Schifffahrtsmuseums in zentraler Stadtlage und der Versuch einer (niveauvoll schon räumlich kaum möglichen) Zusammenlegung dieses Museums mit dem bestehenden Schiffbaumuseum an Bord eines Museumsschiffes in europaweit rekordverdächtiger Randlage fernab von Besucherwegen, sondern ebenso die inzwischen elf Jahre dauernde Ablehnung, dieses Schiff als besondere Attraktion in den Rostocker Stadthafen zu verholten, was allerdings zum insgesamt recht bedauernswerten Umgang mit der maritimen Kulturgeschichte Rostocks und Mecklenburgs passt. Dass das zusammengelegte Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum auf dem »Traditionsschiff Typ FRIEDEN« – so die 1970 erfundene und bis heute beibehaltene propagandistische Umbenennung des 1956/57 erbauten 10 000-Tonnen-Stückgutfrachters DRESDEN – auch noch unter der Geschäftsadresse einer Internationalen Gartenbauausstellung firmiert, und dass dem Museumsbesucher für eine unvermeidbare Durchquerung des davor befindlichen IGA-Parks von dessen Betreiber »Wegegeld« abverlangt werden darf, unterstreicht diese blamablen Verhältnisse.

Eine weitere maritim-kulturelle Neuerung betrifft zwar nicht (oder noch nicht) die alten Stadthäfen, aber trotzdem sollte auch die neuartige Verbindung von Wohnanlage und Yachthafen mit zum Teil kuriosen Namensfindungen nicht ungenannt bleiben: die »Lagunenstadt« von Ueckermünde, die »Yachthafenresidenz« in Warnemünde und die »Marina am Ryck« mit dem Holzteichquartier in Greifswald.

Die hier aufgezeigten neuartigen maritim-kulturellen Entwicklungen, die erst durch den gesellschaftlichen Umbruch seit 1990 die Hafenstädte an der Küste von Mecklenburg und Vorpommern erreichen konnten, begannen ähnlich in vielen europäischen Hafenstädten bereits früher, etwa seit den 1970er Jahren, und zwar überall dort, wo die ältesten und stadtnächsten Hafenanlagen aus wirtschaftlich-technischen Gründen nicht mehr für den Güterumschlag genutzt wurden. Als abgeschlossen sollte dieses jüngste Kapitel der »Kulturgeschichte der Hafenstadt« allerdings noch lange nicht angesehen werden, weder an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern noch darüber hinaus, denn vielerorts bieten Stadthäfen auch künftig Eventmanagern, Projektentwicklern und Investoren so manche Möglichkeit für kreative, innovative und mitunter wohl auch kuriose Veränderungen.

Quellen:

Eine Grundlage dieser Arbeit bilden vom Verfasser seit 25 Jahren gesammelte und geordnete Meldungen und Berichte in regionalen Tageszeitungen, zumeist der »Norddeutschen Neuesten Nachrichten« und der »Ostsee Zeitung«, die als Orientierung dienten und während der eigenen Feldforschungen überprüft worden sind. Als weitere, in der volkskundlichen Forschung selbstverständliche und unverzichtbare Grundlage sind die Mitteilungen zahlreicher befragter, kompetenter Gewährsleute zu nennen. Bewusst verzichtet wird hier aber auf ein Übermaß an Fußnoten, um die Lesbarkeit des Beitrags nicht unnötig einzuschränken.

Literatur:

Bauermeister, Ulrich, Lachs, Johannes, Prignitz, Horst, und Schreiber, Ingbert: Die Geschichte des Rostocker Hafens. Rostock 2002.

Bergmann, Heiko: Vorpommerns Hafengebäude. Berlin 2000.

Däbritz, Rainer: 800 Jahre Hafen Wismar. Wismar 2010.

Jordan, Bernd: Hafen und Schifffahrt in Lassan. In: Beiträge zur Lassaner Heimatgeschichte 2001, S. 21–29.

Peters, Dirk J.: Maritime Industriekultur in den norddeutschen Küstenländern. Eine Bilanz der Inventarisierung und Dokumentation schiffahrtsbezogener Objekte an der deutschen Nordseeküste von 1938 bis 1988. In: DSA 12, 1989, S. 319–342.

Rudolph, Wolfgang: Die Hafenstadt. Eine maritime Kulturgeschichte. Leipzig 1979.

Rudolph, Wolfgang: Kulturkontaktbereiche in den Hafenstädten der südlichen Ostseeküste (1600 bis 1900). In: Vom Bauen und Wohnen. Berlin 1982, S. 259–274.

Rudolph, Wolfgang: Am Wallfisch-Speicher, unterm Tabakmohren und im Goldenen Anker. Maritime Embleme in den Hafenstädten der Ostseeküsten. Rostock 1983.

Rudolph, Wolfgang: Neuzeitlicher maritimer Kulturwandel im Ostseeraum. In: DSA 27, 2004, S. 235–246.

Rudolph, Wolfgang: Fischerdörfer, Hafenstädte und »Kaiserbäder«. Neuzeitliche maritime Urbanisierung im Ostseeraum. In: DSA 28, 2005, S. 327–342.

Rudolph, Wolfgang: Maritimer Kulturwandel an der südlichen und östlichen Ostseeküste (1920–2000) – Teil 1. In: DSA 29, 2006, S. 247–266.

Rudolph, Wolfgang: Maritimer Kulturwandel an der südlichen und östlichen Ostseeküste (1920–2000) – Teil 2. In: DSA 30, 2007, S. 251–276.

Rudolph, Wolfgang: Maritim-kulturelle Innovationen im Ostseeraum zu Beginn des 21. Jahrhunderts. In: DSA 31, 2008, S. 353–362.

Rudolph, Wolfgang: Mukran, Smelte und Kemi. Drei Ostsee-Logistik-Terminals von heute. In: DSA 33, 2010, S. 377–383.

Rudolph, Wolfgang, und Steusloff, Wolfgang: Seefahrende Bevölkerung. In: Bentzien, Ulrich, und Neumann, Siegfried (Hrsg.): Mecklenburgische Volkskunde. Rostock 1988, S. 230–252.

Schubert, Mathias, und Schultz, Lothar: Wismar und seine Eisenbahn. Rostock 1978.

Schultz, Lothar, Pfafferott, Klaus, und Tack, Hans-Georg: Die Eisenbahn im Rostocker Stadthafen. Berlin 2008.

Anmerkungen:

1 Veröffentlichte Teilergebnisse des Forschungsprojekts »Veränderungen der maritimen Kultur in Mecklenburg-Vorpommern seit 1990« zur Fahrgastschifffahrt in DSA 25, 2002, zum Bootsbau in DSA 27, 2004, zur Küstenfischerei in DSA 29, 2006, sowie zu maritimen Bildzeichen auf Grabsteinen und in Traueranzeigen in DSA 30, 2007.

2 Huggill, Stan: Sailortown. London, New York 1967.

3 Rudolph, Wolfgang: Die Hafenstadt. Leipzig 1979; ders.: Kulturkontaktbereiche in den Hafenstädten der südlichen Ostseeküste (1600 bis 1900). In: Vom Bauen und Wohnen, Berlin 1982, S. 259–274; ders.: Am Wallfisch-Speicher, unterm Tabakmohren und im Goldenen Anker. Maritime Embleme in den Hafenstädten der Ostseeküsten. Rostock 1983.

4 Ernst Wollenweber, Generaldirektor der Generaldirektion Schifffahrt. In: Der Verkehr 1950(9), S. 56.

5 Dazu Rudolph, Wolfgang: Mukran, Smelte und Kemi: Drei Ostsee-Logistik-Terminals von heute. In: DSA 33, 2010, S. 377–383.

Danksagung:

Gedankt sei allen Gewährsleuten aus Handwerk, Gewerbe und Verwaltung, die mit ihren Auskünften bei dieser Arbeit behilflich waren. Für die Förderung der maritim-volkskundlichen Forschungen von 1997 bis Januar 2000, in deren Rahmen auch zum maritimen Kulturwandel in den Hafenstädten wesentliche Grundlagen dokumentiert worden sind, gilt mein besonderer Dank dem Kultusministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

Changes in Maritime Culture in the Seaports of Mecklenburg – Western Pomerania since 1990

Summary

The social upheavals taking place in the eastern part of Germany in 1989 and 1990 also led to significant and undeniable changes in the old seaports along the coast of Mecklenburg - Western Pomerania. The fundamental factor here was the termination or relocation of cargo handling in the early nineties, and with it the loss of one of the characteristic primary functions of the respective harbours. This transformation triggered entirely new developments of kinds previously foreign to harbours, and led to various innovations, some quite curious in nature.

Essentially, the harbour areas underwent redesign and reorganization for the purposes of tourism – including the visitor-friendly removal of harbour railroad tracks and of a large part of the cargo-handling technology, along with the paving and to some extent terracing of the harbour area, its partial covering with vegetation, the provision of benches and lamp-posts, and embellishment with works of modern art.

A second fundamental change resulted from the efforts of communities to attract investors for the renovation and novel utilization of harbour buildings and real estate. The main result of this development is that harbour warehouses have meanwhile come to serve as hotels, guesthouses, restaurants, apartments, offices, commercial spaces, and occasionally even as museums. In addition, there are a substantial number of new buildings, above all in Wismar and Rostock.

In addition to the innovative utilization of the harbour as a residential area, commercial location and company headquarters – now also for non-maritime enterprises and institutions –, the new design and usage of the harbour enjoys an even more striking profile as a promenade with a large number of corresponding gastronomic facilities, as a large parking lot, and especially as a location for folk festivals. Mention should also be made of a further – not always successful, but nonetheless interesting – innovative idea, namely the establishment of museums in the harbours of Barth, Stralsund, and Sassnitz.

In the water, moorings are now offered to vessels of types other than cargo-carrying ships. The spectrum includes passenger ships, sailboats and motor yachts (in “harbour” or “city marinas”), occasionally also large-scale sailing ships and reconstructions of historical ships, along with the meanwhile quite numerous stationary “cutters for the sale of fish” and “traditional” sailboats.« The latter have even come to share mooring areas in museum harbours (Rostock, Greifswald) which themselves represent a further cultural innovation in some seaports. Hand in hand with the increase in recreational offerings along the waterfront in addition to the opening of the harbours for maritime tourism, seaports have rapidly also been occupied by trades and commercial enterprises catering to this customer group:

companies specialized in servicing boats and boat motors, outfitting yachts, making sails, chartering yachts, and operating marinas.

In many other European seaports, the aforementioned innovative developments in maritime culture – which did not reach the seaports along the coast of Mecklenburg and Western Pomerania until the advent of the social transformations taking place since 1990 – had already commenced in a similar manner at a much earlier point in time. The development began in the 1970s in those locations where – for commercial and technical reasons – the harbour facilities which were oldest and closest to their respective cities could no longer be used to handle cargo. This most recent chapter in the “cultural history of the seaport”, however, has presumably not yet acquired its permanent form, neither along the coast of Mecklenburg - Western Pomerania nor elsewhere, for in many places seaports will continue to offer event managers, project developers and investors a range of possibilities for creative, innovative, and sometimes curious innovations.

Transformation de la culture maritime dans les villes portuaires du Mecklenbourg-Poméranie occidentale depuis 1990

Résumé

Le bouleversement social qui s'est produit en 1989-1990 dans l'est de l'Allemagne a conduit également dans les anciennes villes portuaires de la côte du Mecklenbourg-Poméranie occidentale à des changements considérables et évidents. La condition fondamentale fut soit la fin, soit le déplacement de la plaque tournante de marchandises au début des années 1990, et ainsi la perte d'une des fonctions portuaires initiales caractéristiques. Ce changement inaugura des développements totalement nouveaux, jusque-là absolument étrangers au port, avec des innovations parfois assez curieuses.

Pour l'essentiel, il s'agit de l'aménagement destiné aux touristes des sites portuaires, comportant l'élimination des rails des voies ferrées portuaires et une grande partie de la technique de transbordement, ainsi que le pavement, en partie en terrasses, de l'aire portuaire comprenant l'aménagement d'espaces verts, l'équipement avec des bancs et des lampadaires et la décoration avec des œuvres d'art moderne.

Un deuxième changement essentiel est le fruit des efforts communaux afin de trouver des investisseurs pour le réaménagement et le nouvel usage de bâtiments et de terrains portuaires. Ce qui a conduit à ce qu'entre-temps les entrepôts du port servent avant tout d'hôtels, de pensions, de restaurants, d'appartements, de bureaux ou d'espaces commerciaux et parfois même de musées. À cela s'ajoutent, en premier lieu à Wismar et Rostock, les nouvelles constructions particulièrement importantes.

À côté du nouvel usage du port comme zone résidentielle, site commercial et siège de firme, et à présent également pour des entreprises et institutions non maritimes, semblent encore plus apparents le nouvel aménagement et la nouvelle utilisation du port comme une promenade commerçante ou un but de balade avec les offres gastronomiques appropriées, mais aussi comme grands parkings et en particulier, comme emplacements pour des fêtes populaires. Une autre nouveauté, qui ne s'est certes pas produite partout, mais n'en est pas moins intéressante, est la création de musées dans les ports de Barth, Stralsund et Sassnitz.

Du côté de l'eau, à la place des navires de fret, d'autres embarcations se voient offrir les mouillages. Parmi elles, des navires à passagers, des yachts à voiles et à moteur (dans des marinas portuaires ou des « City-Marinas »), sporadiquement aussi des grands voiliers et des reproductions de navires historiques et, entre-temps assez nombreux, des chalutiers stationnaires pour la vente de poisson et des voiliers de tradition. Ces derniers ont même parfois, depuis peu, des mouillages communs dans les ports de musées (Rostock, Greifswald), une autre innovation culturelle dans quelques villes portuaires étant ainsi nommée. Avec l'essor des loisirs nautiques et l'ouverture des ports pour le tourisme maritime, l'artisanat et le commerce ciblés sur ce cercle de clientèle a rapidement fait son entrée dans les villes portuaires : services pour bateaux et moteurs de bateaux, quincaillerie maritime, voileries, entreprises de charter de yachts et exploitants de marinas.

Les nouveaux développements inédits de la culture maritime montrés ici, qui n'ont pu atteindre les villes portuaires de la côte du Mecklembourg et de la Poméranie occidentale qu'avec le bouleversement social depuis 1990, ont déjà vu le jour, de la même façon, mais plus tôt, dans de nombreuses villes portuaires européennes, à peu près depuis les années 1970, et cela partout où les installations portuaires les plus vieilles et les plus proches de la ville, pour des raisons économique-techniques, ne pouvaient plus être utilisées comme plaque tournante pour les marchandises. Néanmoins, ce chapitre récent de l'histoire culturelle de la ville portuaire est loin d'être clos, que ce soit sur la côte du Mecklembourg-Poméranie occidentale ou n'importe où ailleurs, car à de nombreux endroits, les villes portuaires offrent aussi à l'avenir plus d'une possibilité de transformations créatives, innovatrices et parfois aussi bizarres à des « chargés de projets événementiels », des chefs de projets et des investisseurs.