

Greifswalder Beiträge
zur Regional-, Freizeit- und Tourismusforschung
Band 16

Beiträge zur Regionalentwicklung
in Mecklenburg-Vorpommern



Forum für
Regional-, Freizeit- und Tourismusforschung
an der Universität Greifswald

Greifswald 2005

Forum für
Regional-, Freizeit- und Tourismusforschung an der Universität Greifswald
c/o Lehrstuhl für Wirtschafts- und Sozialgeographie, Universität Greifswald

Greifswalder Beiträge zur Regional-, Freizeit- und Tourismusforschung
ISSN 0943-7371

Band 16 (2005):
W. STEINGRUBE (Ed.):
Beiträge zur Regionalentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern;
Selbstverlag, 1. Auflage, Greifswald 2005

Wie bisher werden die *Greifswalder Beiträge* ... 16 (2005) über die Tauschstelle der Universitätsbibliothek an die Bibliotheken aller mit Lehre und Forschung in der Geographie bzw. zum Themenkomplex Tourismus befassten Hochschulen im deutschen Sprachraum kostenlos (im Tausch gegen gleichartige Literatur) vergeben; andere Interessenten ggf. direkt den Herausgeber anfragen (Schutzgebühr 15 € plus Versandkosten).
Vertrieb über den Buchhandel erfolgt wegen der kleinen Auflage nicht.

Der Herausgeber ist ausdrücklich an der nicht-kommerziellen Weiterverbreitung der Informationen aus den *Greifswalder Beiträgen* ... 16 (2005) interessiert, natürlich nur unter korrekter Angabe der Quelle.
Jede Form kommerzieller Nutzung unterliegt dem strengen Urheberrecht.

Herausgeber: Prof. Dr. Wilhelm STEINGRUBE
i.N. Forum für Regional-, Freizeit- und Tourismusforschung an der Universität
Greifswald, Makarenkostraße 22
17487 Greifswald
Tel.: 03834 – 86 45 40

Redaktion/Gestaltung: Dr. Wolfgang ALBRECHT (Redaktionsschluss 31.10. 2005)
Manuskript/Texte+Tabellen: Gudrun LAST, Marie-Luise FUNK;
Einbandkartogramm: Brigitta LINTZEN
Druck/Binden: Kiebu-Druck GmbH Greifswald

Für die in den einzelnen Beiträgen zum Ausdruck gebrachten Auffassungen und enthaltenen Informationen sind allein die jeweiligen Autor(inn)en verantwortlich.

Tourismus und Militär an der Küste von MV im 20. Jh. – Aspekte der Konversion militärischer Standorte zu Tourismusdestinationen

Ralf SCHEIBE

1. Einleitung

In der 2. Hälfte des 19. Jh. entwickelte sich an den Küsten von Mecklenburg und Vorpommern mit dem Fremdenverkehr ein neuer Erwerbszweig für die bis dahin vorwiegend von mariner und agrarer Wirtschaft lebende Bevölkerung. Nach dem I. Weltkrieg [WK] eingeführte Urlaubsregelungen und wachsende Einkommen immer breiterer Bevölkerungsschichten führten bald zu Erscheinungen des Massentourismus, die sich schon unter den sozialtouristischen Bedingungen des Dritten Reiches, dann aber besonders der DDR noch verstärkten. Fast zeitgleich mit dem Aufblühen des Fremdenverkehrs kam es zu einer Flut wissenschaftlicher Erkenntnisse und deren technischer Umsetzung, die auch eine wesentliche Grundlage für die militärische Aufrüstung Deutschlands bildeten. Erst die politische Wende 1989 und das Ende des Kalten Krieges stoppten diese Entwicklung. Allerdings: Rund 80 Jahre intensiver militärischer Nutzung an verschiedenen Küstenabschnitten gestalten Konversionsbemühungen zum Teil sehr schwierig. Darüber hinaus bestehen nach wie vor Nutzungskonflikte: Der immer noch schwelende Streit um das „Bombodrom“ (Luft-Boden-Schießplatz Kyritz-Ruppiner Heide) ist das beste Beispiel für die Aktualität des Themas.

Während die Entwicklung des Tourismus an der Küste seit langem in allen Facetten von der Geographie – insbesondere auch in Greifswald – wissenschaftlich untersucht wird, ist die des Militärs im 20. Jh. von der geographischen Forschung weitaus weniger wahrgenommen worden. Die Gründe dafür liegen eindeutig in der problematischen Datenbeschaffung: Alle – nicht nur die geographisch relevanten – Angaben zu Truppenkontingenten, Flächengrößen o. ä. unterlagen nicht erst zu DDR-Zeiten höchster Geheimhaltung, und viele werden auch nach der Freigabe nur Insidern verständlich.

Im folgenden Artikel wird auf Aspekte im Verhältnis von Militär und Tourismus an der Küste des heutigen Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern bis 1990, auf spezifische Probleme der Konversion militärischer Anlagen nach 1990 sowie auf einzelne Fallbeispiele eingegangen, um daraus ein erstes Fazit abzuleiten und einen Blick in die Zukunft zu wagen.

2. Militarisierung der MV-Küste in Konkurrenz zum Erholungswesen bis 1945

Die Standortanforderungen des Militärs hatten sich bis zum Ende des 19. Jh. erheblich geändert. Das zeigte sich baulich in der Anlage großzügiger Kasernenkomplexe am Rande vieler Städte sowie in der Ausweisung ausgedehnter Truppenübungsplätze weitab der größeren Siedlungen. Die zahlreichen, am Vorabend des I. WK durchgeführten militärischen Übungen bargen erhebliche Sicherheitsrisiken, außerdem sollten neue Waffen verständlicherweise geheim bleiben (SCHWALM 1991).

Die stark gegliederte Küste Mecklenburgs und noch mehr Vorpommerns war für das Anlegen neuer Übungsgebiete hervorragend geeignet: Mit ihren Nehrungen weist sie zahlreiche gut abzusperrende Halbinseln auf; Agrarnutzung dieser Flächen fand – wenn überhaupt – meistens an der Grenze der Rentabilität statt. Häufig waren die Gebiete ohnehin in Staatsbesitz. Sicherheitsbedenken konnten in Richtung Meer rasch verworfen werden: Seewärts hatte man quasi freies Schussfeld, was bei den zu testenden Waffen – weit reichende Artillerie und Raketen – von erheblicher Bedeutung war. Diese Tatsache hatte u. a. auch zu der Entscheidung geführt, ab 1936 die mit der Entwicklung von Raketen beauftragte Heeresversuchsanstalt in Peenemünde anzusiedeln und auf den Standort Kummersdorf südlich von Berlin zu verzichten (BODE et al. 2000).

Nachdem im I. WK bereits zahlreiche Gebiete teilweise gesperrt und erst in den 1920er Jahren wieder zögernd freigegeben und z.T. der touristischen Nutzung zugeführt worden waren, erreichte in der Vorbereitungsphase des II. WK die Ausweisung von militärischen Übungsge-

bieten einen vorläufigen Höchststand. Tab. 1 führt auf, welche Küstenabschnitte im Untersuchungsraum zu größeren Sperrgebieten erklärt wurden. Ihre vorhergehende zivile Nutzung – auch die touristische – wurde zumeist durch Zwangsaussiedlungen schlagartig beendet.

Tab. 1: Größere militärische Sperrgebiete 1933 - 1945 an der MV-Küste

Gebiet	Nutzung als
Tarnewitz	Erprobungsstelle der Luftwaffe
Halbinsel Wustrow	Flakschule
Kühlungsborn	Artillerieschule, Schießplatz
Rostock-Warnemünde	Seefliegerhorst
Zingst	Schießplatz
Bug/Dranske (Rügen)	Seefliegerhorst
Greifswald-Ladebow	Fliegerhorst
Peenemünde (Usedom)	Heeresversuchsanstalt/Luftwaffenerprobungsstelle
Zempin/Koserow (Usedom)	Flakschule
Pütnitz bei Ribnitz	Seefliegerhorst
Altwarp	Schießplatz
Stralsund-Parow	Seefliegerhorst
Saßnitz (Rügen)	div. Marinedienststellen

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Literatur und Archivalien

Viele dieser Gebiete befanden sich in direkter Nachbarschaft zu stark frequentierten Erholungsorten: Die Halbinsel Wustrow liegt unmittelbar neben dem Badeort Rerik, bis 1934 Alt-Gaarz (FEILER & FEILER 2004), der Schießplatz Kühlungsborn neben dem gleichnamigen, 1938 aus den Orten Brunshaupten, Arendsee und Gut Fulgen zusammengelegten Seebad (<http://www.kuehlungsborn.de>). Auch die damals bereits in erheblichem Umfang touristisch genutzte Insel Hiddensee hatte mit dem Militär auf der rügener Halbinsel Bug einen neuen, nicht immer bequemen Nachbarn.

Das Verhältnis zwischen einheimischer Bevölkerung und Militär war durchaus ambivalent. Positiv wurde aufgenommen, dass Aufträge des Militärs – meistens für Dienstleistungen – in der Regel an örtliche Anbieter gingen und somit ganz wesentlich zur lokalen wirtschaftlichen Stabilisierung beitrugen. Schließlich lebten die Vermieter und Dienstleister der Badeorte sonst überwiegend vom sommersaisonalen touristischen Geschäft, das Militär hingegen garantierte ganzjährige Einnahmen. Größere militärische Dienststellen mit zahlreichen zivilen Mitarbeitern lösten oft auch schlagartig das Problem der Arbeitslosigkeit der betroffenen Orte. Insbesondere traf das zu für Erprobungsstellen und Flugplätze mit großen Werkstätten; der Flugplatz Greifswald-Ladebow z.B. hatte Ende der 1930er Jahre 855 zivile Planstellen (Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg).

Allerdings waren auch Probleme zu verzeichnen: Viele Aktivitäten des Militärs (Schießübungen, Flugzeugstarts usw.) störten erheblich die Ruhe, wegen der u.a. die Urlauber ja gekommen waren. Auch verhielten sich die Militärangehörigen in den ihren Dienststellen benachbarten Urlaubsorten nicht immer so diszipliniert, wie es von ihnen erwartet wurde (SCHMIDT 2000).

Die Militärführung bemühte sich aber auch, positive Präsenz zu zeigen: Wo und wann immer möglich, wurden Militärkapellen zu Kurkonzerten abkommandiert und größere Sportveranstaltungen organisiert. Die damalige Begeisterung für Marine und Fliegerei suchte man durch Flottenparaden und Flugvorführungen – so lange die aus Geheimhaltungsgründen zu verantworten waren – wach zu halten. Diese zogen immer wieder zahlreiche Besucher an und waren in den Veranstaltungskalendern der entsprechenden Erholungsorte feste Größen.

Solche Erlebnisse dürften bei manchem Heranwachsenden auch zu der gewünschten Entscheidung geführt haben, sich für einen längeren Militärdienst zu verpflichten.

Als nach Lockerung der Bestimmungen des Versailler Vertrages die Seefliegerei wieder aufgenommen werden durfte, die bald eine erhebliche touristische Rolle spielte, ahnten wohl nur wenige, dass sich dahinter (auch) die noch verbotene Aufstellung einer deutschen Luftwaffe versteckte. Zahlreiche Piloten, die mit ihren Wasserflugzeugen Passagiere zwischen den Badeorten beförderten, hatten bereits eine Karriere als Flieger im I. WK hinter sich oder im II. WK noch vor sich (CORDTS 1988).

Unbemerkt wurden auch die Erholungsheime überprüft, ob sie als Reservelazarette nutzbar wären, und ggf. in die entsprechenden Planungen einbezogen. Fast in allen größeren Badeorten befanden sich dann im II. WK derartige Einrichtungen, die also für (zivile) Erholungszwecke nicht mehr zur Verfügung standen; insgesamt war das Erholungswesen in der Zeit dieses Krieges auf einem Tiefstand.

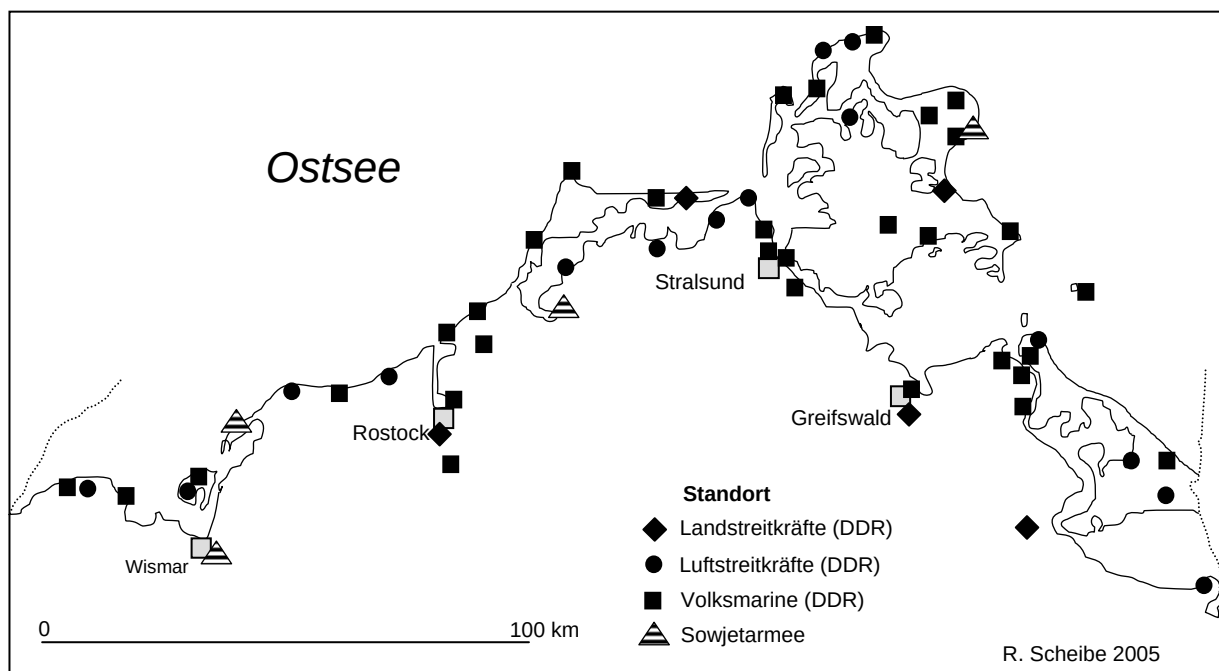
3. Entwicklungen nach 1945

Nach dem Kriegsende 1945 gab es wichtigere Aufgaben als ein funktionierendes Erholungswesen. Dessen noch nutzbaren Einrichtungen dienten in der Regel zur Unterbringung von Flüchtlingen. Erst um 1949/50 stabilisierte sich die Situation etwas, so dass erste Ferienheime ihrem eigentlichen Zweck wieder zugeführt werden konnten. Noch waren sie privat geführt, doch wurden viele im Zuge der sog. 'Aktion Rose' enteignet. Davon profitierte nicht nur der staatlich geförderte Sozialtourismus, allen voran der Feriendienst des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes der DDR, sondern auch das Militär. Seit Ende der 1940er Jahre hatten die von der Sowjetunion angeregten und der SED-Führung bereitwillig umgesetzten Planungen zur Remilitarisierung Ostdeutschlands auch das Küstengebiet der DDR erreicht. Viele der ehemaligen Wehrmachtsliegenschaften waren noch von der Sowjetarmee besetzt (u. a. Wustrow und Peenemünde), so dass der Seepolizei (Vorläufer der DDR-Volksmarine) und der parallel dazu aufgestellten Deutschen Grenzpolizei der DDR nichts anderes übrig blieb, als auf requirierte Ferienheime für die Unterbringung von militärischen Dienststellen zurückzugreifen. Einige der ersten Lehrgänge für Offiziere und Mannschaften fanden in solchen statt; Übungen wurden oft am Strand, nicht selten unter direkter Beobachtung durch Urlauber, abgehalten, z. B. in Zinnowitz im Sommer 1951 das Räumen von Seeminen (ELCHLEPP 1999).

Bis zur Mitte der 1950er Jahre wurden die militärischen Standorte neu verteilt: Die Sowjetarmee zog sich weitgehend aus dem Küstenstreifen zurück und überließ ihn der inzwischen gegründeten Nationalen Volksarmee [NVA] (ARLT 1998). Fast alle in Tab. 1 aufgeführten Areale wurden nun wieder militärisch genutzt; neu dazu kamen zahlreiche kleinere Küstenbeobachtungsstationen, Grenzposten und Radarstellungen sowie die größeren Objekte Prora/Rügen (ehemaliges KdF-Bad), Darßer Ort (neu angelegter Schnellboothafen) und Stubbenkammer/Rügen (ehemaliges Hotel). Touristische Interimslösungen – wie z.B. auf der Halbinsel Bug, wo sich in den 1950er Jahren sogar eine Jugendherberge befunden hatte (s. Abb. 1), wurden beendet (SCHMIDT 2000). Nur ganz wenige frühere Militärstandorte (z.B. Zempin/Koserow) wurden ganz aufgegeben.

Wäre das Projekt 'Rügenreue' Anfang der 1950er Jahre realisiert worden (Schiffahrtskanäle bei Glowe und Prora, mehrere Werften am Großen Jasmunder Bodden, Marinehäfen, mehr als 130.000 Ew auf der Halbinsel Jasmund), hätte das fatale Folgen für den Fremdenverkehr auf der Insel Rügen gehabt. Selbst die nicht militärisch überplanten Teile Rügens sollten als Naherholungsgebiete den Bauarbeitern und Armeeangehörigen vorbehalten bleiben. Der Ort Glowe war bereits zum Teil ausgesiedelt worden. Die Ereignisse des 17. Juni 1953 und die danach eingeschlagene Wirtschaftspolitik der DDR-Führung beendeten jedoch abrupt die bereits in Bau befindlichen (Alp)Träume in Stein und Beton. Einige Baracken der zahlreichen Arbeiter- und Häftlingsunterkünfte wurden dann dem zivilen Erholungswesen als Ferienlager zur Verfügung gestellt (AUERBACH 1998).

Abb. 1: Militärisch genutzte Liegenschaften an der MV-Küste 1945 - 1990



Die negativen Auswirkungen des Militärs auf das Erholungswesen waren nach 1945 insgesamt nicht geringer als in der Zeit vor dem II. WK. Die Sperrgebiete auf dem Wasser waren noch größer geworden und zwangen z.B. die Segelsportler auf dem Weg von Rügen nach Warnemünde zu erheblichen und z.T. auch riskanten Umwegen entlang des Großschiffahrtsweges. Insbesondere schränkten aber die aus Angst vor Republikfluchten erlassenen Grenzbestimmungen die Aktivitäten der Urlauber am Strand (z.B. Verbot des 'wilden' Übernachtens) oder im Wassersport allgemein erheblich ein (LAPP 1987; OTTE 1988).

Auch der nicht durch Dienstvorschriften zu regelnde Umgang zwischen Militär und Urlaubern war keinesfalls frei von Problemen. Schwerpunkte waren wieder Erholungsorte in der Nähe großer Militärobjekte, wie Kühlungsborn (Stationierung u. a. des Kampfschwimmerkommandos), Binz (Stationierung von Fallschirmjägern im nahen Prora), Karlshagen, Trassenheide und Zinnowitz (Marineflottille und Flugplatz im nahen Peenemünde). Gelegentlich entlud sich der durch die rigiden Ausgangsbeschränkungen angestaute Frust, oft nach übermäßigem Alkoholenuss, sogar in tätlichen Auseinandersetzungen mit Urlaubern.

Andererseits war auch die Führung der NVA um die Imagepflege des Militärs in den Tourismushochburgen bemüht. Allerdings gab man sich deutlich 'zugeknöpfter' als die Wehrmacht noch Jahrzehnte zuvor, was an der übertriebenen Geheimhaltung der NVA lag. Offizielle Kontakte zu zivilen Stellen wurden nur zögernd aufgenommen. Erst in den 1970er und 1980er Jahren versuchte das Militär, zumindest in den Garnisonen – und damit auch Ferienorten – mit Sportveranstaltungen präsent zu sein. Insgesamt war aber das Verhältnis zwischen Militär und Erholungswesen immer relativ unterkühlt, ja gespannt; das änderte sich auch bis 1990 nicht. Die Ursachen dafür sind sicher vielschichtig; aus geographischer Sicht ist das unbedingte Vorrecht der Armee bei der Flächennutzung, wodurch die Entwicklung mancher Erholungsstandorte arg gehemmt wurde, besonders erwähnenswert.

4. Truppenreduzierung und Konversion – Chance und Herausforderung nach 1990

Die Beseitigung von Streitkräften und Rüstungsbetrieben als (erwiesenen) Stützen des Regimes und Ursachen (u.a.) der wirtschaftlichen Probleme der DDR gehörte schon zu den Forderungen der DDR-Opposition in der Zeit der Wende 1989. Die geringe kommunale und regionale Beschäftigungswirkung der NVA einerseits und die von den Streitkräften ausge-

henden wirtschaftlichen und sozialen Belastungen andererseits ließen die Idee der Konversion auf fruchtbaren Boden fallen. Konversion bedeutet hier die „sicherheitspolitisch begründete Umschichtung und Neuverteilung bislang militärisch bestimmter personeller, materieller und finanzieller Ressourcen und die zivilorientierte Umwandlung militärabhängiger und militärisch induzierter Strukturen und Bedingungen“ (GIEßMANN 1992a, S. 13).

Nachdem die Konversionsbemühungen der ´gewendeten´ DDR von der Wiedervereinigung überholt worden waren, stand danach plötzlich fast die gesamte NVA zur Disposition. Die Konversion umfasste nun neben der Nachnutzung nicht mehr benötigter Liegenschaften (worauf im Folgenden näher eingegangen werden soll) die Verwendung des militärischen Personals, die Verwertung der Militärtechnik und die Abwicklung der Rüstungsindustrie.

4.1. Personelle Konversion

Nur ca. 25.000 ehemalige NVA-Angehörige (fast ausschließlich Berufssoldaten, von rund 107.000 vorher in NVA und angegliederten bewaffneten Organen wie Grenztruppen und Zivilverteidigung) wurden – zumeist befristet – in die Bundeswehr übernommen, die anderen in den freien Arbeitsmarkt entlassen oder in den Ruhestand versetzt (GIEßMANN 1992a.). Der Personalbestand der DDR-Volksmarine wurde bis Ende 1991 um mehr als 6.300 Stellen (also ca. 75 %) reduziert; bis 1995 sollte eine weitere Reduktion auf 460 Stellen (auf rund 5,5% des ehem. Personalbestandes) erfolgen (GIEßMANN 1992b). Erst die neuen Standortkonzeptionen der Bundeswehr sahen wieder Personalaufstockungen in einigen wenigen Standorten (Warnemünde und Bad Sülze) vor (BMV 2001; BMV 2005, S.).

Personelle Konversion hieß aber vor allem, Konzepte zur Wiedereingliederung des freigesetzten Militärpersonals in die Wirtschaft (mit Weiterbildung usw.) oder zur sozialen Absicherung zu finden. Gerade in den großen Militärstandorten wie Dranske und Peenemünde – mit jeweils rund 900 Planstellen (GIEßMANN 1992b) – mislang das jedoch, so dass ein großer Teil der Bevölkerung abwandern musste.

4.2. Konversion militärisch genutzter Liegenschaften

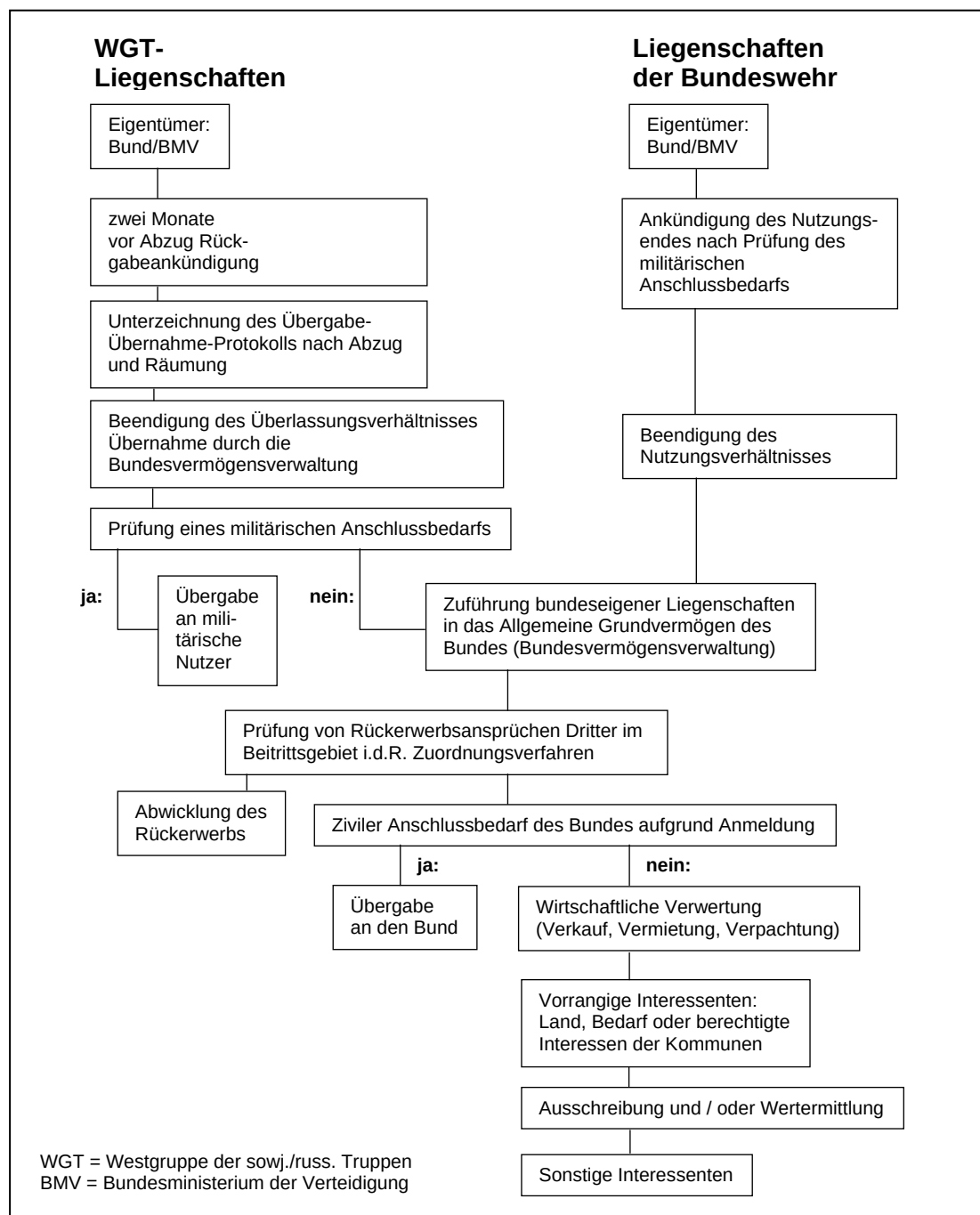
Von den insgesamt ca. 900 Standorten der NVA mit mehr als 2000 Liegenschaften (dazu kamen noch einmal 1.020 Liegenschaften der Westgruppe der Sowjetarmee) sollten nur noch rund 100 Standorte von der Bundeswehr weiterhin genutzt werden (GIEßMANN 1992a). An der Küste wurden bereits bis Ende 1991 vom BMV 63 der 99 Liegenschaften der Volksmarine als dauerhaft entbehrlich eingestuft. Besonders viele davon befanden sich auf der Insel Rügen sowie im Bereich Wolgast-Peenemünde.

Viele Gemeinden hofften nach Räumung der Militärliegenschaften auf die Übergabe bautechnisch wenigstens teilweise erschlossener Gewerbeflächen. Oft häuften sich allerdings Folgeprobleme, von Altlastenverdacht bis hin zu ungeklärten Eigentumsverhältnissen. Selbst die finanziellen Modalitäten für die Übereignung waren oft nicht geklärt. Überlegungen zu einer Überlassung für 20% des Verkehrswertes oder eine sogar kostenlose Rückübertragung wurden vom Bund anfangs verworfen; nur im Falle einer Nutzung für sozialen Wohnungsbau sollten 50% Abschlag gewährt werden. Für manche Kommunen hatte das fatale Auswirkungen, z B. Dranske: Diese Gemeinde geriet mit den Verbindlichkeiten aus der Übernahme der Plattenbausiedlung alsbald in die Zwangsverwaltung. Erst später wurde die Möglichkeit geschaffen, je nach geplanter Verwendung die Flächen mit Abschlägen von bis zu 100% zu übernehmen (GIEßMANN 1992b; BFLR 1993).

Militärisch genutzte Flächen unterliegen nicht den kommunalen Planungen, sondern sind nur nachrichtlich in die Flächennutzungspläne etc. aufzunehmen. Erst mit der Übernahme der Konversionsflächen fallen sie wieder in die gemeindliche Planungshoheit (BFLR 1993). Im Einzelfall laufen die Verfahren zur Konversion von Liegenschaften nach einem standardisierten Schema ab (Abb. 2).

In den anderen Bundesländern mehr oder weniger erfolgreich angewandte Konversionskonzepte konnten im MV-Küstenraum nicht ohne weiteres umgesetzt werden: Die im Transformationsprozess befindlichen Zweige Schiffbau und Schifffahrt bauten selbst massiv Personal ab und konnten zusätzliche, wenn auch nicht branchenfremde Arbeitskräfte (z.B. Schiffsoffiziere, Techniker) nicht auffangen.

Abb. 2: Schema des Verfahrensganges der Konversion von Liegenschaften



Quelle: BFLR 1993, S. 9, verändert vom Autor

Die Ausweisung von militärischen Liegenschaften als Wohnbauflächen schied wegen der geringen Nachfrage meistens ebenfalls aus. Deren Gründen liegen u.a. einerseits im Bevölkerungsrückgang durch hohe Abwanderung, andererseits in der zwar militärstrategisch günstigen, für zivile Nutzung dagegen meist unvorteilhaften abseitigen Lage vieler Konversionsareale. Auch die Nachfrage von Gewerbeflächen – vor allem in größeren der Konversionsobjekten – hielt sich wegen der schwachen wirtschaftlichen Entwicklung sehr in Grenzen. Einzig die Überlassung von (überwiegend Freiflächen zu Naturschutzzwecken war praktikabel und wurde erfolgreich durchgeführt (z.B. Darßer Ort, Zingst, Südspitze der Halbinsel Bug, Stubbenkammer).

Letztlich blieb vielen Gemeinden nichts weiter übrig, als auf die einzige Wachstumsbranche Tourismus zu setzen und die Konversion entsprechend auszurichten. Die in der Regel am

Wasser gelegenen Areale mit meist vorhandener maritimer Grundausrüstung/-ausstattung boten sich ja auch für den wassergebundenen Tourismus geradezu an. Viele der in Tab. 2 aufgeführten größeren Standorte wurden – zumindest zum Teil – deshalb auch zu touristisch genutzten Objekten konvertiert bzw. sollen es noch werden.

Tab. 2: Konversionsverfahren größerer Militärstandorte an der MV-Küste

Standort	Konversion zu	derzeitiger Stand
Tarnewitz	Marina	Baubeginn fraglich
Halbinsel Wustrow	Ferienanlage	Raumordnungsverfahren ruht
Darßer Ort	Nationalpark / Nothafen	Ersatz notwendig, Realisierung fraglich
Arkona (Bunker)	museale Nutzung	Realisierung abgeschlossen
Prora	Mehrzwecknutzung	umstrittene Konzeption nach Verkauf
Saßnitz-Dwasieden	Kurpark	Realisierung abgeschlossen
Bug-Dranske	Ferienanlage / Marina	Baustopp, fehlender Investor
Zingst-Ost	Riesenaquarium	Baubeginn fraglich
Neuhof	Marina	Realisierung abgeschlossen
Stralsund-Dänholm	Mehrzwecknutzung	Realisierung abgeschlossen
Peenemünde	Mehrzwecknutzung	fehlender Investor
Wolgast-Südhafen	gewerbliche Nutzung	Realisierung abgeschlossen
Greifswald-Ladebow	gewerbliche Nutzung / geplante Marina	Realisierung abgeschlossen / Raumordnungsverfahren läuft

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach örtlichen Unterlagen/Auskünften/Beobachtungen

5. Konversionsobjekte an der MV-Küste – Analyse von Fallbeispielen

Im Folgenden sollen mehrere Fallbeispiele aus Tab. 2 analysiert werden, um vorhandene Probleme aufzuzeigen sowie Lösungswege abzuleiten. Die Auswahl der Beispiele erfolgte deshalb unter Berücksichtigung sowohl unterschiedlicher Ausgangssituationen (Größe und Vorgeschichte der Objekte) als auch differenter Ausführungsstände.

5.1. Neuhof (Abb. 3, 4)

Die jetzige Marina Neuhof (bei Brandshagen am Strelasund gelegen) ist keine ursprüngliche Militärliegenschaft. Bis 1961 bestand hier eine Ziegelei, die in der Umgebung vorhandene Lehme und Tone verarbeitete. Bei der Suche nach Standorten für die dezentrale Unterbringung von Militärmaterial wurde die Führung der DDR-Volksmarine auf den Betrieb aufmerksam und übernahm ihn vom Baustoffkombinat des Bezirkes Rostock. Bis 1990 wurden hier Mobilmachungsreserven (Kraftfahrzeuge, Verpflegung, Bekleidung, Gerätschaften) und ausgemusterte Technik der DDR-Volksmarine gelagert. Neben den dafür weiter genutzten Ziegeleigebäuden entstanden 2 größere Hallen in der üblichen Leichtbauweise (Betonwände, Wellasbest-Dach, Stahl-Faltdore). In den 1970er Jahren wurde *im* Ziegelringofen eine gedeckte Ausweichführungsstelle (Führungsbunker) eingerichtet. Das „Komplexlager Neuhof“ (offizielle Bezeichnung der Dienststelle) hatte ca. 10 Personalplanstellen (WENNRICH 1999). Nach Räumung durch das Militär 1991 und temporärer Nutzung durch eine Materialverwaltungsgesellschaft wurde das Gelände reprivatisiert. Der Ziegeleibetrieb wurde durch den Alteigentümer aber nicht wieder aufgenommen, sondern die Marina Neuhof gegründet. Derzeit werden vor allem die Hallen (für Boote und Werkstatt) sowie das ehemalige Verwaltungsgebäude (als Marina-Verwaltung und Gaststätte) genutzt. Die Ziegeleigebäude stehen unter Denkmalschutz und sollen eventuell zu Ferienwohnungen ausgebaut werden.

Die Standortfaktoren für die Marina mit rund 100 Liegeplätzen sind gut: landseitig günstig erreichbar über BAB 20/B 96n (Rügenzubringer); wasserseitige Lage direkt am Strelasund; räumliche Nähe zu Stralsund (UNESCO-Weltkulturerbe); ausgebildetes Personal in Stralsund und Greifswald. Die Marina Neuhof bietet mehreren Unternehmen der Bootsbranche gute Arbeitsmöglichkeiten: Segelmacher, Bootsbauer, Motoren- und Elektroservice sowie Charterfirmen haben sich angesiedelt (<http://www.marina-neuhof.de>). Auch Einwohner Neuhofs bzw. Brandshagens fanden im Servicebereich mehrere neue Arbeitsplätze.

Bei der Planung hat man – anders als bei anderen Marinas – nicht auf konsequenten Neubau gesetzt, sondern die vorhandene Bausubstanz integriert, was einen ´urigen´ Eindruck macht, aber nicht ganz ohne Probleme ist: Die Hallen werden in einigen Jahren an ihre Stabilitätsgrenze gelangen und sind wegen der Rastermaße und Stützen ohnehin – trotz vorgenommener Umbauten – für die immer größer werdenden Boote nur bedingt geeignet. In Marinabetrieben übliche Transportprozesse laufen hier ohne die gebräuchlichen, technologisch günstigeren Travellifts ab, sondern mit Mobilkran und Hubwagen.

Wasserseitig bieten sich kaum Erweiterungsmöglichkeiten (nahe an Naturschutzgebieten gelegen) und Chancen für andere Wassersportarten.

Insgesamt aber dürfte Neuhof m. E. doch als gelungenes Beispiel für die Konversion militärischer Anlagen gelten.

Abb. 3, 4: Nachnutzung der Ziegeleigebäude in Neuhof als Werkstatt / Verwaltungsgebäude



5.2. Peenemünde – große Fläche mit schwierigem historischem Erbe (Abb. 5 - 8)

Peenemünde ist spätestens seit dem 1992 begangenen, aber umstrittenen 50jährigen Jubiläum des ersten erfolgreichen Starts einer Großrakete weltweit bekannt (HOPPE 2004). Das im Zuge einer gründlichen Neubewertung dieses Ereignisses völlig umgestaltete Historisch-Technische Informationszentrum [HTI] ist mit mehreren hunderttausend Besuchern jährlich – auch wenn die Zahlen in letzter Zeit merklich sinken – eines der touristischen Highlights der Insel Usedom. Dennoch ist Peenemünde insgesamt gesehen noch weit davon entfernt, Erholungsort zu sein. Arbeitslosigkeit, Abwanderung und Wohnungsleerstand sind auf einem für Usedom atypisch hohem Niveau. Die Dienstposten der Marine wurden z.B. von 2.903 (1988) auf 88 (1993) reduziert (LABJON; DIETRICH 1996) und inzwischen ganz liquidiert.

Die Nordspitze der Insel Usedom hat eine bewegte militärische Vergangenheit. Nachdem auf dem Gelände des Naturschutzgebietes ´Peenemünder Haken, Struck und Ruden´ ab 1936 eine Heeresversuchsanstalt sowie eine Luftwaffenerprobungsstelle mit Flugplatz eingerichtet worden waren, die durch die Entwicklung im Kriegsverlauf sog. „Vergeltungswaffen“ bekannt wurden, nutzte – nach Zerstörungen durch alliierte Bombenangriffe, Demontage- und Sprengarbeiten – ab 1945 die Sowjetarmee das weitläufige Gelände mit dem Flugplatz. Im Frühjahr 1951 übernahm der Vorläufer der DDR-Volksmarine im Südhafen neben dem nicht demontierten Kraftwerk große Teile des Geländes und errichtete unter hohem Zeitdruck zahlreiche Gebäude für eine Flottille. Der ebenfalls an die DDR-Volksmarine übergebene Nordhafen wurde mit einer großen Slipanlage ausgerüstet und diente u. a. zur Langzeitein-

lagerung von älteren Schiffen für den Mobilmachungsfall. Der Flugplatz wurde von 1961 - 1990 von einem Jagdfliegergeschwader der DDR-Luftstreitkräfte genutzt (BODE et al. 2000). Die Bundesmarine hielt den Südhafen und einige wenige Gebäude bis 1996 als Reservestützpunkt vor. Der Flugplatz wurde eine Zeitlang zum Sammeln und Verschrotten von mehr als 10.000 Militärfahrzeugen genutzt und dann aufgegeben.

Die Nutzung der im Nordhafen vorhandenen Anlagen – vor allem der Slipanlage und der angegliederten Halle – erfolgte bis 2004 durch die inzwischen insolvente NAVCON GmbH. Der Neubau einer Marina mit rd. 200 Liegeplätzen an Schwimmstegen war für 2005 geplant, (Bebauungsplan, Umweltverträglichkeitsstudie und FFH-Verträglichkeitsprüfung abgeschlossen), steht aber noch aus (MABL 2004). Die vermeintlich nützliche vorhandene Slipanlage ist in ihrer Unterhaltung sehr teuer und technologisch nur auf Langkielsegelyachten und Oldtimer zugeschnitten; ihre Nutzung durch die derzeit gebräuchlicheren Kurzkielsegelyachten ist kaum möglich. Deutliche Vorzüge des Hafens bestehen allerdings in der Nähe zum Greifswalder Bodden und im relativ geschützten und ausreichend tiefen Hafenbecken (Abb. 5).

Das Areal vom Südhafen wird optisch außer durch das ehem. Kraftwerk (heute HTI) v. a. durch die Gebäude der Marineflottille geprägt. Derzeit befinden sich diese Bauten in einem so stark baufälligen Zustand, dass eine immer noch geplante Nutzung kaum möglich erscheint. Die ohnehin recht problematische Bausubstanz (dünne Wände, Einfachfenster, Holzdecken) hat in den letzten 15 Jahren erheblichen Schaden genommen und dürfte wohl nur noch zu beräumen sein. Einzige Ausnahme bilden interessante Einrichtungen (Abb. 6, 7 und 8) wie ein ca. 5 m tiefer Tauchkessel (ein ähnliches Objekt wird auf dem Dänholm/ Stralsund erfolgreich touristisch genutzt) oder das ehemalige Stabsgebäude (Plattenbau). Der Hafen selbst böte als maritim-touristisches Zentrum indes durchaus Vorzüge: Die Anbindung des ausreichend tiefen Hafenbeckens an das Peenestrom-Fahrwasser ist gut, das Becken hat genügend Platz auch für größere Fahrgastschiffe. Das dort vertäute Museums-U-Boot sowjetischer Bauart ist nicht nur zu einer Konkurrenz sondern durchaus auch Ergänzung des HTI geworden.

Ein tragfähiges Gesamt-Konzept für Peenemünde fehlt, wie auch ein Investor immer noch nicht gefunden ist. Ob es möglich sein wird, dem das gesamte Areal der ehemaligen Marineflottille zu übergeben, bleibt fraglich, doch sind die Rahmenbedingungen nicht schlecht: Im Flächennutzungsplan der Gemeinde ist das Areal als „Misch- und Sondergebiet für touristisches Wohnen mit Gastronomie und Freizeiteinrichtungen“ ausgewiesen (BVA Rostock), was viel Spielraum lässt. Bisherige Interessenten konnten sich entweder nicht mit dem BVA einigen oder sahen unüberbrückbare Gräben zu den Vorstellungen des Denkmalschutzes über die Einordnung von Peenemünde als Denkmals- und Museumslandschaft. Verständlicherweise möchte der Betreiber des HTI kein Disneyland in Peenemünde. Insgesamt bleibt zu hoffen, dass der Ort sein Potenzial voll ausspielen kann, um auch die Nordspitze der Insel Usedom touristisch nachhaltig zu nutzen.

Abb. 5, 6: Slipanlage im Peenemünder Nordhafen und ehemaliger Tauchkessel



Abb. 7, 8: Bausubstanz in Peenemünde (Flottillengelände)



5.3. Hafen Darßer Ort – ein Dauerbrenner ohne Ausweg?

Mitten in einem geomorphologisch sehr aktivem Naturschutzgebiet (Sedimentationsraum Nordspitze Halbinsel Darß) wurde ab 1961 in einen Strandsee hinein ein Hafenbecken gebaut und durch eine gebaggerte Fahrrinne mit der Ostsee verbunden, gedacht als Ausweichquartier für Schnellboote der 6. Flottille der DDR-Volksmarine. Da der Hafen erhebliche strategische Bedeutung hatte, wurden Naturschutzgedanken verworfen und die Fahrrinne immer offen gehalten. Seine touristische Nutzung blieb möglich, allerdings – inzwischen großräumig eingezäunt – hohen Parteifunktionären vorbehalten (MINOW 1999, LUTTERMANN; REINICKE 1998).

Nachdem im Sommer 1990 der kurz zuvor freigegebene Hafen von zahlreichen Wassersportlern genutzt und Station der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger wurde, lag er mit Gründung der Nationalparke im Herbst 1990 mitten in der Kernzone des Nationalparks „Vorpommersche Boddenlandschaft“. Seit diesem Zeitpunkt hat der Hafen, inzwischen vom World Wide Fund for Nature [WWF] betrieben, einen Duldungsstatus offiziell als Nothafen. Die ehem. militärischen Einrichtungen (Versorgungsanlagen) wurden demontiert, auch die Ferienbungalows abgerissen, ein verfallener Steg jedoch erneuert, um sicheres Liegen für Sportboote – vor allem im Notfall (Sturm) – zu ermöglichen. Mehrfach war die Fahrrinne wegen Versandung nicht befahrbar und musste ausgebaggert werden; die Behörden einigten sich, im Frühjahr 2005 letztmalig zu baggern (SCHAFFERNICHT 2004a, b). Für den Segel-Tourismus ist der Hafen höchst bedeutungsvoll: Durch ihn wird die Strecke zwischen Warnemünde und Hiddensee auf ein erträgliches Maß reduziert, und aus diesem Grund wird seitens des Tourismus – sowohl von den Verantwortlichen in MV als auch von den Fachverbänden – an einer Lösung des Problems festgehalten (MABL MV 2004). Ideen für Alternativen gab es bereits: Neben einem Durchstich in einen Altarm des Prerowstroms wurde vor allem eine Insellösung vor Prerow oder Zingst favorisiert, doch scheiterten bislang alle schon an der Finanzierung. Der Konflikt zwischen touristischem Nutzungsbedarf/-anspruch sowie dem Naturschutz besteht also weiter.

5.4. Stralsund-Dänholm – von der „Wiege der deutschen Marine“ zur erfolgreich konvertierten Mehrzweckliegenschaft

Die über Jahrhunderte hinweg landwirtschaftlich genutzte Insel Dänholm – im Strelasund zwischen der Hansestadt Stralsund und der Insel Rügen gelegen – entwickelte sich nach dem 1850 erfolgten Verkauf an Preußen zum Ausgangspunkt der deutschen Marine. In mehreren Etappen – vor allem 1894/95 und nach 1936 – wurden Kasernen gebaut; bis 1945 waren verschiedene Einheiten der deutschen Seestreitkräfte hier stationiert. Nach 1945 wurden die unzerstörten Gebäude von Flüchtlingen und Mitarbeitern der Stralsunder Volkswerft bewohnt und entsprechend umgebaut. Ab 1954 wurde das Gelände dann wieder zunehmend militärisch genutzt; die bis 1970 anhaltende parallele Existenz von Militär (DDR-Volksmarine) und zivilen Bewohnern war nicht unproblematisch. Bis 1990 wurden Mannschaften der Rückwärtigen Dienste der DDR-Volksmarine (Taucher, Kraftfahrer, Köche, Sanitäter usw.) ausge-

bildet. Für diese Aufgabe wurden die Gebäude Anfang der 1970er Jahre durch Neubauten (z.B. Kulturhaus, Großküche, Lehrgebäude, Kraftfahrzeuglehrbasis, Tauchlehrbasis mit Tauchkessel) ergänzt (AUERBACH 1999; TREPPING 2000). Mit Ausnahme der Freizeiteinrichtungen, bis 1970 auch Zivilisten zur Verfügung (Freibad, Sporthalle, Sportplatz), hatte der Dänholm keine Funktion im Erholungswesen.

Nachdem die Bundesmarine bereits im Frühjahr 1991 auf die Liegenschaft verzichtet hatte, konnte ein ganz ungewöhnliches Konversionskonzept auf den Weg gebracht werden: Nach der Übergabe an die Hansestadt Stralsund erarbeitete die ehrenamtliche Kommission „Dänholm militärfrei“ ein Konzept, und eine vorläufige Dänholm-Verwaltung wurde eingesetzt. Gleichzeitig wurde die Insel Flächendenkmal und wichtige ältere Gebäude kamen unter Denkmalschutz (TREPPING 2000). Die Mehrzahl der Gebäude auf der Insel wird nach wie vor genutzt, einige aus den 1970er Jahren (Kulturhaus, Heizwerk) wurden jedoch abgerissen. Seit 1991 ist der Dänholm erfolgreich zu einem multifunktionalen Gebiet umgewandelt worden: Nicht nur zahlreiche Behörden haben sich angesiedelt, auch Firmen, Bildungsträger und Freizeiteinrichtungen sind in verschiedene Gebäude gezogen.

Tab. 3: Nutzung der ehemaligen Militärliegenschaft Dänholm nach 1991

Behörden	Bildungsträger	Freizeiteinrichtungen
Wasser- und Schifffahrtsamt	DEKRA Akademie GmbH	Sportboothafen YCS
Zoll	TÜV	Hotel/Tauchschnle/Shop
Versorgungsamt	CDI Deutsche Private Akademie für	Segelschnle Dänholm
Kreiswehrrersatzamt	Wirtschaft GmbH	Marinemuseum
Bundesgrenzschutz		Nautineum (Außenstelle Dt. Meeresmuseum HST)
Technisches Hilfswerk		Jugendfreizeitzentrum
Staatsanwaltschaft (zeitweise)		
Asylbewerberheim (zeitweise)		

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach örtlichen Auskünften/Beobachtungen

Die heterogene Bausubstanz auf dem Dänholm sorgte dafür, dass sich schnell bestimmte Nutzungsmuster herausbildeten, die den baulichen Besonderheiten Rechnung trugen:

- Ehem. Kanonenbootsschuppen am Dänholmhafen (ältestes [1852] erhaltenes deutsches Marinegebäude) dient als Bootshalle des Jugendsportzentrums (Wassersport).
- Bauten der Wende 19./20.Jh. stehen unter Denkmalschutz, ihre Nachnutzung ist wegen erheblichen Sanierungsbedarfs, der Gebäudeschnitte und unzureichenden technischen Ausstattung schwierig; nicht alle sind verkauft, ein Komplex wird nach Sanierung museal genutzt (Marinemuseum Sternschanze).
- Gebäude der 1930er Jahre mit äußerst stabiler Bausubstanz (z. T. sogar schwer zu verändern) werden v.a. als Büros durch Behörden und Bildungsträger genutzt.
- Bauten der 1970er Jahre sind i.A. Spezialgebäude (Heizhaus, Taucherbasis, Lehrgebäude, Kraftfahrzeugpark), deren technische Einbauten sich oft in problematischem Zustand befinden; häufig ist nur eine spezielle Nutzung möglich (Taucherbasis/Hotel, Bildungsträger im Kraftfahrzeugpark, THW usw.).
- Die Freiflächen mit altem Baumbestand und größeren Grünanlagen sind sehr pflegeaufwändig, prägen aber das Bild der Insel Dänholm.

Für die nach 140 Jahren überwiegend militärischer Nutzung wieder an die Hansestadt Stralsund zurück gegebene Insel bot sich eine Mischnutzung also geradezu an. Funktionen des Oberzentrums Stralsund konnten in die dafür durchaus geeigneten Kasernen verlagert werden und beugten so Leerstand und Verfall vor. Für eine ausschließlich touristische Nachnutzung war allerdings kein Bedarf vorhanden (fehlende Bademöglichkeit usw.) bzw. die Lage zum Stadtzentrum (Kulturtourismus) zu ungünstig.

Insgesamt kann man wohl die Konversion des Dänholms als gelungen betrachten, auch wenn noch nicht für alle Gebäude Käufer und Nutzungskonzepte gefunden sind.

5.5. Dranske-Bug – Suche nach einem Investor für ein touristisches Großprojekt

Auch die zur Gemeinde Dranske gehörende Halbinsel Bug hat eine bewegte militärische wie zivile Vergangenheit. Nachdem das Süden bereits in der Schwedenzeit Standort eines Posthafens gewesen ist, nahm ab 1916 das Militär Besitz von der Liegenschaft und richtete eine Seefliegerstation ein, die entsprechend den Bestimmungen des Versailler Vertrages 1919 geräumt wurde. Nach Jahren ziviler (landwirtschaftlicher) Nutzung zog 1934 abermals das Militär ein und errichtete am alten Standort einen Seefliegerhorst. Damit war eine teilweise Umsiedlung des Fischerdorfes Dranske verbunden, der Rest der Siedlung wurde im zeitgenössischen Heimatstil völlig umgestaltet. Nach dem Ende des II. WK prägten zunächst Landwirtschaft und ungelenkte touristische Nutzung (wildes Camping) den Bug, bis 1962 die DDR-Volksmarine das Trümmergelände zur Stationierung einer Schnellbootflottille nutzte. Die mehr als 1.000 Militärangehörigen und ihre Familien wurden in einer großen Plattenbausiedlung (ca. 1.100 WE) untergebracht, die das Bild des Fischerdorfes Dranske endgültig veränderte (SCHMIDT 2000).

Abb. 9: Hafenareal Dranske – Verfall und unberührte Natur



Bis 1991 wurde der Stützpunkt Bug noch von der Bundeswehr nachgenutzt, bereits im September 1990 aber schon ein großer Teil im Süden der Halbinsel in den Nationalpark „Vorpommersche Boddenlandschaft“ einbezogen. Anfang der 1990er Jahre wurde Dranske als Austragungsort für die Segelwettbewerbe der Olympischen Spiele 2000 in Berlin ins Spiel gebracht, scheiterte dann aber mit Berlin zusammen.

Trotz der schon einsetzenden Abwanderung (seit 1990 insges. ca. 2.100 der 3.700 Ew) kaufte die Gemeinde 1994 vom Bund rd. 700 Wohnungen für ca. 8,75 Mio. DM; der Preis entsprach 50% des ermittelten Wertes. Obwohl kein wirklicher Bedarf vorhanden war, wurde umgehend mit der Sanierung der Wohnungen begonnen. Bis 1998 hatten sich die Verbindlichkeiten der Gemeinde auf rund 26 Mio. DM summiert, so dass die Kommunalaufsicht Zwangsverwaltung für die Gemeinde anordnete. Rund 60% der Wohnungen standen leer; 2001 entschied sich Dranske, nach und nach etwa 500 Wohnungen abzureißen (SCHMIDT-BAUER 2002), denn jeder nicht genutzte Plattenbau-Wohnblock kostete sie nämlich jährlich rund 150.000 DM. Neuverhandlungen mit dem Bund führten zur Verbesserung der finanziellen Lage: Nachdem Dranske bereits 1999 3 Mio. DM aus KONVER-Mitteln bezogen hatte, wurden 2004 schon gezahlte Liquiditätsbeihilfen von 3,8 Mio. € in nicht zurückzuzahlende Sonderbedarfszuweisungen umgewandelt, die dann noch einmal um 500.000 € aufgestockt wurden (NESTMANN 2004).

Erhoffte Einnahmen durch ein lange geplantes touristisches Großprojekt auf der Halbinsel Bug kamen jedoch bis jetzt nicht zustande. Weil es nach dem Scheitern der Olympi-

bewerbung weitere Planungen gegeben hatte, verkaufte der Bund das Gelände (200 ha Landfläche, 25 ha Hafen) im Mai 1999 an die Bug GmbH & Co. KG. Diese plante (und plant immer noch) auf dem Gelände eine Ferienanlage für einkommensstarke Zielgruppen mit 2000 (ursprünglich sogar 4000) Gästebetten und 400 Wasserliegeplätzen mit einem Investitionsvolumen von rd. 500 Mio. DM; rund 70 Mio. DM (zu 80% gefördert) für Abrissarbeiten von rund 90% der Gebäude und Renaturierungsarbeiten wurden schon verbraucht. In dem sog. 'Baltic Sea Resort' sollte es nach der damals für 2004 vorgesehenen Fertigstellung 500 bis 800 Arbeitsplätze geben (NESTMANN 2000). Nachdem die aufgestellten B-Pläne noch einmal geändert werden mussten (zu hohe Gebäude, nicht geeignete Ausgleichsflächen für die zu fällenden Bäume), erteilten die Behörden kurz vor Jahresende 2001 die Baugenehmigung, doch konnte ein Investor noch nicht gefunden werden; die Bug GmbH & Co. KG steht vor einer Finanzierungslücke, weshalb die Arbeiten derzeit ruhen (NESTMANN 2003).

6. Konversion von militärischen Einrichtungen an der MV-Küste - ein vorläufiges Fazit

Nach 1990 bestanden die Hauptaufgaben der militärischen Konversion in der des Personals der Liegenschaften und Technik; die Umwandlung von militärisch ausgerichteten Industriebetrieben war dagegen an der Küste kein Thema. Eine Ausnahme bildet die durchaus erfolgreich in die Marktwirtschaft geführte Peenewerft, die vor 1990 eindeutig auf militärischen Schiffbau ausgerichtet war.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt (Ende 2005) muss die Personal-Konversion der sehr dezentral gelegenen ehemaligen Flottillen-Standorte Peenemünde und Dranske als gescheitert angesehen werden. Die Ziele – Verhinderung der Abwanderung und Schaffung von Ersatzarbeitsplätzen – wurden nicht erreicht. Aus beiden Standorten hat sich die Bundeswehr zurückgezogen, Anschlussbeschäftigung für jeweils weit über 1.000 Militärangehörige und Zivilbeschäftigte ergab sich nur minimal in der örtlichen Wirtschaft und in Museen, zumeist auch nur als ABM/SAM. Die Gründe sind in der schwachen allgemeinen Wirtschaftslage, aber auch in nicht realisierten touristischen Folgeprojekten zu suchen. Inzwischen hat die als Konsequenz folgende Abwanderung derartige Ausmaße erreicht, dass qualifizierte Arbeitskräfte für Großprojekte im Tourismussektor, die bisher noch nicht realisiert wurden, nicht mehr ausreichend zur Verfügung stehen dürften.

Günstiger sieht es dagegen in den kleineren Standorten mit seinerzeit nur wenigen Planstellen aus: Es kam zwar auch zu Abwanderung, aber die technikorientierten Marinabetriebe konnten doch zumindest einigen Spezialisten Alternativarbeitsplätze bieten.

Der Stralsunder Dänholm ist ein günstiger Sonderfall: Hier boten die auf der Insel heimisch gewordenen Behörden – voran Kreiswehrrersatzamt, THW, Zoll und BGS – zahlreiche Beschäftigungsmöglichkeiten für ehemalige Militärangehörige. Die stark fachspezifisch ausgerichteten Bildungsträger – allen voran die DEKRA (Kraftfahrzeugschulung) – nutzen nicht nur Gebäude und Einrichtungen, sondern übernahmen auch gut ausgebildetes Personal.

Die Wohnsiedlungen der Standorte – sie waren keine militärischen Liegenschaften i. e. S., gehörten aber der NVA und wurden vom Bund übernommen – konnten ebenfalls nur zu kleinen Teilen einer ordnungsgemäßen Konversion zugeführt werden. Entweder waren sie nicht zu veräußern, wurden verwüstet und verfielen (z.B. Peenemünde), oder sie wurden von den Standort-Gemeinden übernommen. Die Hoffnung der Bundesvermögensverwaltung, aus dem Verkauf der Bauten an die Gemeinden finanziellen Nutzen zu ziehen, zerschlug sich. Die Gemeinden haben sich – wie das Beispiel Dranske zeigt – mit der Übernahme der Gebäude zu einem unrealistischen Preis fast hoffnungslos verschuldet und müssen – z. T. nach im Vergleich endendem Rechtsstreit – mit Ausgleichszuweisungen (erst als Darlehen, später dann Rücknahme der Rückzahlungsverpflichtung) mit Bundesmitteln entschuldet werden.

Eine Nachnutzung der Liegenschaften der DDR-Marine für (maritim)touristische Zwecke lag nahe. Einerseits war – besonders am Beginn der 1990er Jahre – das Fremdenverkehrsgerwerbe die Boom-Branche der mecklenburgisch-vorpommerschen Wirtschaft. Andererseits gab es – zumeist staatlich gefördert – bald ausreichend Gewerbeflächen, die in der Regel

auch wesentlich besser erreichbar waren und ohne Altlastenbeseitigung usw. sofort bebaut werden konnten, so dass eine Umwidmung der militärisch genutzten Areale zu Gewerbeflächen nach Räumung durch den Bund nicht mehr zur Debatte stand.

Für die maritim-touristische Nutzung schienen folgende Standortvorteile verlockend:

- **Lage am Wasser:** Fast alle Marine-Dienststellen hatten einen breiten Wasserzugang entweder über einen Strandbereich oder eine auch langjährig genügend tiefe Fahrrinne (meistens 5 - 6 m) mit eigenem Hafenbecken.
- **Fläche:** Die meisten Liegenschaften waren großzügig dimensioniert; Baugrund und Flächen für ökologische Ausgleichsmaßnahmen waren in der Regel ausreichend.
- **Straßennetz:** Die öffentliche Anbindung war – trotz oft dezentraler Lage – meist gut und bot Reserven auch für Schwerlastverkehr (Boottransporte usw.).
- **Energie- und Wasserversorgung:** Alle Dienststellen waren mit mehr als ausreichend dimensionierten Kabeln/Leitungen an die öffentlichen Netze angeschlossen.
- **Sonstige Infrastruktur:** Einzelne Dienststellen verfügten über potenziell touristisch nachnutzbare Einrichtungen wie Hafenkräne und Slipanlagen, Hallen und Werkstätten, Tauchkessel, Schwimmbäder, Schulungsräume usw.

Aber die touristische Nachnutzung der Liegenschaften birgt auch Risiken; die Analyse der Einzelfälle ist hier verallgemeinerungsfähig, weil für die technischen Einrichtungen in der Regel standardisierte Typenbauten verwendet wurden.

- **Altlastenrisiko**
 - Fast jede Dienststelle hatte ein eigenes Tanklager (oft mehr als 30 Jahre in Gebrauch und damit übliche Nutzungsfristen weit überschritten); darüber hinaus existierten Provisorien (z.B. Fasslager), die zusätzlich Boden und Grundwasser bedrohten.
 - Munitionsverseuchung spielte zumeist keine Rolle, weil Munition bei der NVA akribisch entsorgt wurde; auf Liegenschaften der Westgruppe der Sowjetarmee oder nicht (gründlich) beräumten Wehrmachtsstandorten sah das aber durchaus anders aus (z.B. Halbinsel Wustrow, Peenemünder Haken).
- **Baulicher Zustand der Kasernengebäude**
 - Gebäude aus den 1930er Jahren sind in der Regel gut nachzunutzen, weil deren stabile Bauausführung auch jetzt noch weitere Nutzung über mehrere Jahrzehnte gestattet; ähnliches gilt – allerdings erst nach Instandsetzung bzw. technischer Nachrüstung – auch für Gebäude aus der Kaiserzeit, die aber oft unter Denkmalschutz stehen, was Umbaumöglichkeiten einschränkt.
 - Problematisch sind dagegen Gebäude der 1950er und 1960er Jahre, deren minderwertige Bausubstanz die schwache wirtschaftliche Situation der DDR, die auch vor den Kasernentoren nicht halt machte, deutlich widerspiegelt; in touristische Konzepte, die ja auf jahrzehntelange Nutzung ausgelegt sind, passen diese Bauten nicht, woraus ihr Abriss folgt (wie in Dranske bereits geschehen und in Peenemünde zu erwarten ist).
 - Auch die Plattenbauten der 1970er Jahre sind nicht unproblematisch, denn v.a. die ungünstigen (oft engen) und kaum zu ändernden Raumaufteilungen, undichte Flachdächer sowie die schlechte Wärmeisolierung sind einschränkende Merkmale.
- **Zustand von technischen Einrichtungen**
 - Die i.A. großzügig angelegten Hafenanlagen genügen doch nicht mehr den modernen Ansprüchen an Sportboothäfen: Bollwerke sind zu hoch (oft 2,5 - 3 m über Normalwasserstand) und nach 30 Jahren Nutzung ohne ausreichenden Korrosionsschutz an ihrer Nutzbarkeitsgrenze, so dass Neubau meist unumgänglich wäre; vorhandene Holzstege sind – wenn sie nicht unterhalten wurden – inzwischen verfallen und wären generell zu erneuern.
 - Die in einigen Standorten vorhandenen Slipanlagen sind zwar auch für größere Schiffe bis 100 t geeignet, technologisch aber auf Traditionsssegler mit flachem Boden und langem Kiel beschränkt; außerdem sind die Gleisanlagen platzverschwendend und die dazu gehörigen Schiebebühnen unterhaltungsaufwändig.
 - Die Hallen – eigentlich für Fahrzeuge gedachte Standardbauten – sind konstruktiv nur bedingt für Boote geeignet, denn ihre Dachkonstruktionen stehen auf Zwischenstüt-

zen, die nur mit erheblichem Aufwand zu entfernen sind, um größere Boote mit mehr als 3,5 m Breite in den Boxen unterzustellen; außerdem sind die Stahlfalttüre nach oft 30 - 40 Nutzungsjahren korrodiert und nur mit großem Aufwand zu reparieren bzw. zu ersetzen.

- Tankstellen – an Land oder am Wasser gelegen – genügen nicht mehr den heutigen Anforderungen an Sicherheit und Umweltschutz, sind also zu ersetzen; auch andere Versorgungseinrichtungen in Marine-Häfen sind für Sportboote kaum weiter verwendbar (Trinkwasserzapfanlagen im Feuerwehrschlauch-Format, Kraftstrom-Verteiler nicht CE-gerecht).

Die gelegentlich praktizierte Übernahme von Technik aus Militärbeständen war zwar eine zunächst preisgünstige Alternative zum Neukauf von Kränen, Hubwagen usw., jedoch machten die im modernen Qualitätsmanagement unumgänglichen Sicherheitsüberprüfungen nicht vor ihnen halt und zwangen oft zum baldigen Ersatz der wenig leistungsfähigen, 1990 schon häufig überalterten Technik.

Generell kann geschlussfolgert werden, dass erfolgreiche touristische Nachnutzung militärischer Liegenschaften an der Küste möglich ist. Folgekosten und 'Überraschungen' sollten allerdings in den finanziellen Konzepten angemessen Berücksichtigung finden. Ein (bisheriges) Scheitern vieler Visionen, Ideen und Pläne ist weniger auf Risiken aus der vormaligen militärischen Nutzung zurückzuführen, sondern eher auf finanzielle, konzeptionelle oder andere Fehlplanungen.

Eine weitere (tourismus)geographische Begleitung der Thematik bietet sich an: Einerseits sind viele der Vorhaben noch nicht realisiert und es wert, beobachtet zu werden. Andererseits dürften durch die Öffnung und schrittweise verbesserte Zugänglichkeit der Archivakten noch interessante Aspekte aus der Vergangenheit zu erwarten sein.

Quellenverzeichnis

1. Literatur

- ARLT, K.** (1998): Sowjetische (russische) Truppen in Deutschland (1945-1994). In: DIEDRICH, T. et al. (Ed.): Im Dienste der Partei. Handbuch Bewaffnete Organe DDR. Berlin, S. 593-632.
- AUERBACH, H.** (1998): Auf Kurs zur Marine. Die Seepolizei/Volkspolizei-See und Stralsund. (Schriftenreihe des Marinemuseums Dänholm e.V.; 6) Stralsund.
- ders.** (1999): Festung und Marinegarnison Stralsund. Rostock.
- BODE, V. ; KAISER, G. et al.** (2000): Raketenspuren. Peenemünde 1936 - 2000. Berlin.
- Bundesarchiv – Militärarchiv Freiburg** (Ed.) (o. J.): Findbuch zum Bestand RL 21.
- Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung [BFLR]** (Ed.) (1993): Konversion, Flächennutzung und Raumordnung. (Mat. z. Raumentwicklung; 59). Bonn.
- Bundesminister der Verteidigung [BMV]** (Ed.) (2001): Die Bundeswehr der Zukunft. Bonn.
- Bundesministerium der Verteidigung [BMV]** (Ed.) (2005): Die Stationierung der Bundeswehr in Deutschland. Bonn.
- Bundesvermögensamt Rostock [BVVA]** (Ed.) (o. J.): Zukunft Peenemünde. Rostock.
- CORDTS, G.** (1988): Junge Adler. Vom Luftsport z. Flugdienst 1920-45. Esslingen/München.
- ELCHLEPP, F.** (1999): Vorgängerinnen der Seestreitkräfte der NVA: Seepolizei u. Volkspolizei-See. In: ders. et al. (Ed.): Volksmarine d. DDR. Hamburg, Berlin, Bonn. S. 37-86.
- FEILER, E. und K.** (2004): Die verbotene Halbinsel Wustrow. Berlin.
- GIEBMAN, H.-J.** (1992a): Konversion in Deutschland – Probleme/Perspektiven. In: ders. (Ed.): Konversion im vereinten Deutschland: Ein Land – zwei Perspektiven? (Militär, Rüstung, Sicherheit; 73). Baden-Baden, S. 11-32.
- ders.** (1992b): Probleme der Standortkonversion in MV. Zum Beispiel Volksmarine. In: ders. (Ed.) a.a.O. S. 145-156.
- HOPPE, B. M.** (2004): Peenemünde. Beitrag z. dt. Erinnerungskultur. In: ERICHSEN, J. ders. (Ed.): Peenemünde. Mythos u. Geschichte der Rakete 1923-1989. Berlin. S. 11-22.
- LABJON, F.; DIETRICH, A.** (1996): Holt nieder Flagge. Marine in Peenemünde von 1950-1996. Peenemünde.
- LAPP, P. J.** (1987): Frontdienst im Frieden. Die Grenztruppen der DDR. Koblenz.
- LUTTERMANN, H.-J.; REINICKE, R.** (1998): Leuchtturm Darßer Ort. Hamburg.
- Min. f. Arbeit, Bau und Landesentwicklung [MABL] MV** (Ed.) (2004): Standortkonzept für Sportboothäfen an der Ostseeküste. Schwerin.
- MINOW, F.** (1999): Führung, Gefechtsbereitschaft und Mobilmachung der Seestreitkräfte. In: ELCHLEPP, F. et al. (Ed.): a.a.O., S. 87-126.
- NESTMANN, R.** (2000): Urlaub auf dem Bug. In: Oosteezeitung [OZ] 27.11.2000.
- ders.** (2003): In Sachen Bug erneut vertröstet. In: OZ 24.12.2003.
- ders.** (2004): Dransker wirtschaften ohne bestätigten Etat. In: OZ 14.09.2004.
- OTTE, E.** (1988): Küstenwacht und Grenzsicherung zur See 1945-1961. Berlin.
- SCHAFFERNICHT, E.** (2004a): Baggerung Darßer Ort wird noch verhandelt. In: OZ 22.10.2004.
- dies.** (2004b): Finanzpoker um Nothafen. In: OZ 04.11.2004.
- SCHMIDT, M.** (2000). Rügens geheime Landzunge. Die Verschlussache Bug. Berlin.
- SCHMIDTBAUER, B.** (2002): Die Straße ins Paradies. In: OZ 12.03.2002.
- SCHWALM, H.** (1991): Die historische Entwicklung des Kasernenbaus in Deutschland. In: Militärgeschichte NF; 1, S. 32-39.
- TREMEL, R.** (2004): Bitteres Wiedersehen nach über 30 Jahren. In: OZ 16.09.2004.
- TREPPING, K.** (2000): Volksmarine auf dem Dänholm. (Schriftenreihe des Marinemuseums Dänholm e.V. H. 7) Stralsund.
- WENNRICH, M.** (1999): Brandshagen. Geschichte(n) eines Dorfes. Stralsund.

2. Internetquellen:

<http://www.kuehlungsborn.de>, eingesehen am 09.10.2005
<http://www.marina-neuhof.de>, eingesehen am 09.10.2005