Hochschule Neubrandenburg
University of Applied Sciences

H o c h s c h u l e N e u b r a n d e n b u r g

Fachbereich Landschaftswissenschaften und Geomatik

Studiengang Landschaftsarchitektur

Bachelorarbeit

Gartendenkmalpflegerische Zielstellung
–
Flugplatz Pütnitz

Städtebaulicher Rahmenentwurf zur ländlichen Flugbetriebsfläche des ehemaligen Fliegerhorstes Pütnitz mit denkmalpflegerischem Schwerpunkt

Vorgelegt von: Sophia Tacke

Betreuerin: Fr. Prof. Dr. Caroline Rolka

Zweitbetreuerin: Fr. Dr. phil. Ramona Dornbusch

Modul: LAR.18.041 Bachelor-Arbeit mit Kolloquium

URN: urn:nbn:de:gbv:519-thesis2022-0330-6

Tag der Einreichung: 04.07.2022

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis IV
Tabellenverzeichnis IV
Abkürzungen V
1 Einleitung 1
2 Allgemeine Angaben 3
2.1 Positionsnummern in der Denkmalliste 3
2.2 Bezeichnung des Denkmals 3
2.3 Anschrift 3
2.4 Eigentümer/Rechtsträger 3
2.5 Standort 4
2.6 Angaben zur Denkmalliste 4
2.7 Gegenwärtige/bisherige Nutzung 5
3 Analyse des Gesamtgebietes 6
3.1 Geschichtliche Einordnung 6
3.2 Entwicklungsgeschichte 6
3.2.1 Eigentümer bis 1935 6
3.2.2 Entstehung des Fliegerhorstes ab 1935 7
3.2.3 Übernahme des Fliegerhorstes durch die sowjetische Armee 11
3.2.4 Fliegerhorst nach Abzug der sowjetischen Armee 16
4 Zustandsbeschreibungen und Untersuchungen für das Teilgebiet der Start- und Landebahn 18
4.1 Ursprünglicher Bestand der Gebäude auf dem gesamten Gelände 18
4.2 Ursprünglicher Bestand im Bereich der Start- und Landebahnen 18
4.3 Heutiger Bestand im Bereich der Start- und Landebahnen 23
4.4 Öffentliche Belange 25
4.4.1 Biotypen, Flora und Fauna 25
4.4.2 Denkmalpflegerische Anforderungen 29
5 Bewertung des Entwurfs „Bernsteinresort Pütnitz“ 31
5.1 Vorhabensbeschreibung 31
5.2 Planerische Einordnung des Vorhabens 34
6 Städtebaulicher Rahmenentwurf mit denkmalpflegerischem Schwerpunkt 37
6.1 Vorschläge zur Integration der denkmalpflegerischen Belange 37
6.2 Entwürfe 40
6.2.1 Erster Entwurf 41

6.2.2 Zweiter Entwurf 43
7 Fazit 45
8 Literaturverzeichnis 46
9 Anhang 48

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Blick vom Strandbad Köppenberg im Jahre 1928 6
Abbildung 2: Karte dänisches Arbeitslager (1) und sowjetisches Kriegsgefangenenlager (2) in der Nähe der Damgartener Siedlung (3) 10
Abbildung 3: Kartenausschnitt einer amerikanischen Luftaufnahme vom 26.07.1943; (W) große Halle, (A&B) Landhallen parallel zu Landebahnen stehend 11
Abbildung 4: Luftbild aus dem Jahre 1953 13
Abbildung 5: Luftbild aus dem Jahre 1991 – Verlängerung der Startbahn und Abriss von Familienhäusern 13
Abbildung 6: Aufnahme der Shelter aus dem Jahre 1992 14
Abbildung 7: Ausschnitt Karte Bodenbedeckungen 15
Abbildung 8: Messtischblatt 1888 Pütnitz 19
Abbildung 9: Luftaufnahme 1943 20
Abbildung 10: Orthophoto aus dem Jahre 1953 mit Hubschrauberlandeplatz (roter Pfeil) 21
Abbildung 11: Flugdienstgebäude mit Tower 21
Abbildung 12: Luftaufnahme aus dem Jahre 1969 mit Hubschrauberlandeplatz (roter Pfeil) 22
Abbildung 13: Sowjetische Start- und Landebahn Blick Richtung Osten 24
Abbildung 14: Shelteranlagen im Bereich der deutschen Start- und Landebahn 24
Abbildung 15: Photovoltaikanlage Pütnitz 25
Abbildung 16: Karte Schutzgebiete 26
Abbildung 17: Biotop Kartierung 27
Abbildung 18: Masterplan Pütnitz 2021 33
Abbildung 19: Städtebaulich-funktionales Konzept 34
Abbildung 20: Visualisierung von begrünten Gebäuden aus der Ferne 37
Abbildung 21: Visualisierung eines Ferienbungalows in Shelterform 38
Abbildung 22: Visualisierung eines Ferienbungalows mit begrüntem Schrägdach 38
Abbildung 23: Tempelhofer Feld in Berlin 39
Abbildung 24: Veränderte Visualisierung des Market Dome 40
Abbildung 25: Ausschnitt Erster Entwurf Bereich Hafen, Market Dome, Surfpool 41
Abbildung 26: Ausschnitt Zweiter Entwurf Centerparks und Hafen 43

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Klassifizierung sowjetischer Fliegerhorste 16
Tabelle 2: Nutzungskonzept des Vorhabens 32

Abkürzungen

Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
DSchG	Denkmalschutzgesetz
ehem.	Ehemalig
f.	unmittelbar folgende Seite
ff.	folgende Seiten
LWaldG	Landeswaldgesetz
LPlG	Landesplanungsgesetz
m	Meter
M-V	Mecklenburg-Vorpommern
Nr.	Nummer
o.S.	ohne Seite
OT	Ortsteil
PKW	Personenkraftwagen
ROV	Raumordnungsverfahren
SLB	Start- und Landebahn
sowj.	sowjetisch
Vgl.	Vergleich

1 Einleitung

Seit mehreren Jahren wird in der Stadt Ribnitz-Damgarten und in dem Land Mecklenburg-Vorpommern über das Projekt der Halbinsel Pütnitz diskutiert. Aufgrund der verschiedenen Anliegen der Anwohner, des Naturschutzes, des Denkmalschutzes und des Interesses an dem Tourismus ist das folgende Projekt *Bernsteinresort Ribnitz-Damgarten* politisch sehr umstritten.

Der ehemalige Militärflugplatz in Pütnitz soll zu einem Ferienpark mit verschiedenen Freizeitangeboten umgestaltet werden. Um die 3500 Betten sind auf dem Gelände vorgesehen. Die Geschichte des Fliegerhorstes geht bis in die dreißiger Jahre zurück. In den letzten fünfzehn Jahren gab es mehrere Akteure, die das Gelände umgestalten wollten. Zwischenzeitlich war unter anderem ein Golfplatz in Planung.

Auf dem Gelände befinden sich mehrere bauliche Denkmale, denen in der Planung über die Jahre Beachtung geschenkt wurde. Die gartendenkmalpflegerischen Belange rückten immer mehr in den Hintergrund.

Der bisherige Forschungsstand zeigt eine Reihe von fachlichen Verfahren und Berichten auf. Die erste Auseinandersetzung mit dem Gebiet gab es 1999 innerhalb einer Denkmalwertbegründung. Diese wurde 2011 präzisiert und wird aktuell von dem Landesamt für Kultur- und Denkmalpflege überarbeitet. Daraufhin erstellte 2013 das Büro Bastmann + Zavracky BDA Architekten GmbH Rostock eine denkmalpflegerische Zielstellung, die den ehemaligen Fliegerhorst im Allgemeinen bewertete. Infolgedessen ergab sich eine Forschungslücke. Die Infrastruktur, die Start- und Landebahnen (SLB) und die Shelter wurden denkmalpflegerisch nicht ausführlich beleuchtet.

Ein Jahr zuvor wurde entsprechend §15 Abs. LPlG M-V ein Raumordnungsverfahren von der obersten Landesplanungsbehörde auf den Weg gebracht. Das ROV befasste sich mit der planungsrechtlichen Situation und den darauffolgenden Auswirkungen der Planung. Im Anschluss kam es 2016 zu einer landesplanerischen Beurteilung im Ergebnis des ROV. In dieser Beurteilung wurde festgelegt, dass das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung entspräche, wenn bestimmte Maßnahmen erfüllt würden.

Durch die zunehmende politische Umstrittenheit ist die denkmalfachliche Meinung in den wissenschaftlichen Fokus gerückt. Der Erhalt des Gebietes spielt für den Denkmalschutz heute eine große Rolle.

Dem Landesamt für Kultur- und Denkmalpflege fehlen insbesondere verträgliche Lösungen in Bezug auf die Infrastruktur und die Start- und Landebahnen. Unklarheiten zwischen den Akteuren des Projekts und dem Landesamt für Kultur- und Denkmalpflege sollten durch die genauere denkmalpflegerische Untersuchung aus dem Weg geräumt und Lösungen gefunden werden.

Welchen Einfluss hat die Erbauung des Ferienresorts auf die Denkmäler des ehem. Fliegerhorstes und wie kann die Planung denkmalgerecht umgesetzt werden?

Ziel der Arbeit ist es, durch eine denkmalpflegerische Analyse Alternativlösungen zu dem aktuellen Masterplan zu entwickeln. Erreicht werden soll eine Sicherung des Fortbestandes im Zusammenhang mit den geplanten baulichen Eingriffen und den Infrastrukturmaßnahmen.

Die vorliegende Bachelorarbeit fasst Dokumentationen und Erzählungen zusammen. Seit der Entstehungsphase kann die Geschichte nachvollzogen werden. Trotzdem kommt es sowohl durch die geschichtlichen, als auch durch die politischen Umstände im 20. Jahrhundert zu möglichen Lücken. Auf Grundlage von historischen Karten, Akten, Satellitenbildern und Besichtigungen wird der damalige Bestand beschrieben, analysiert und mit dem heutigen Bestand abgeglichen.

Die Arbeit lässt sich in vier Themenbereiche aufteilen. Zu Beginn wird eine geschichtliche Analyse durchgeführt. Im Anschluss erfolgt eine Bestandserfassung im Bereich der Rollwege und der Start- und Landebahnen. Die Entwürfe entstehen nach der Bewertung des aktuellen Planungsstandes.

2 Allgemeine Angaben

2.1 Positionsnummern in der Denkmalliste

10807A, 10807B, 10807C, 10807D, 10807E, 10807F, 10807G, 10807H, 10807I, 10807J, 10807K, 10807L, 10807M, 10807O, 10807P (Ribnitz-Damgarten, Stand: 2019)

2.2 Bezeichnung des Denkmals

- Ehem. Fliegerhorst in seiner Sachgesamtheit gemäß DschG MV §2(1)/(3)

Bauliche Anlagen als Baudenkmale:

- Sowjetische Rollbahn
- Deutsche Rollbahn
- Shelter 13 und 14
- Tower
- Kommandantur
- Gedenkstätte mit Obelisk
- westliche, östliche und mittlere Siedlung
- Hanger 1-5

Bodendenkmale:

- Fundplätze von Geräten aus Flintstein im südlichen Bereich

2.3 Anschrift

18311 Ribnitz-Damgarten OT Pütnitz, Flugplatzallee 5

2.4 Eigentümer/Rechtsträger

Stadt Ribnitz-Damgarten

Am Markt 1

18311 Ribnitz-Damgarten

2.5 Standort

Die Gesamtanlage liegt nördlich der Stadt Ribnitz-Damgarten auf einer Halbinsel im Landkreis Vorpommern-Rügen. Im Westen und im Süden grenzt der ehemalige Fliegerhorst an das Ufer der Ribnitzer See. Die Ribnitzer See gehört zum südlichsten Bereich des Saaler Bodden, der durch die Insel Darß-Zingst von der Ostsee abgegrenzt wird. Gegenüber dem ehem. Fliegerhorst liegt im Süden der Stadtteil Ribnitz und im Osten der Stadtteil Damgarten. Ebenfalls im Osten grenzt das Gelände an den Templer Bach (Vgl. GeoBasis-DE/BKG, 2022 o. S.). Der Bereich um den Fliegerhorst ist durch einen hohen Waldanteil und eine flache Boddenlandschaft gekennzeichnet. Der ehemalige Fliegerhorst liegt gerade mal 9 Meter über dem Meeresspiegel (Vgl. Zapf, 2007, S. 281). Die Böden kennzeichnen sich durch die Bodenklassen Gleye und Pseudogleye (Vgl. Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern, 2005, S. 77 f.). Sie bestehen aus grundwasserbestimmten Sanden mit geringer Dominanz. Aus landwirtschaftlicher Sicht beträgt die Ackerzahl in diesem Gebiet ca. 28-30 Punkte (Vgl. Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern, 2005, S. 17, 33 f.).

2.6 Angaben zur Denkmalliste

Die Kreisdenkmalliste des Landkreises Vorpommern-Rügen unterteilt den Fliegerhorst Pütnitz in verschiedene Denkmalbereiche. In seiner Gesamtheit gilt der Fliegerhorst als Flächendenkmal. Anders als das Flächendenkmal gelten die westliche Siedlung, die mittlere Siedlung, die östliche Siedlung, die Gedenkstätte mit Obelisken, Kommandantur, Tower, östliche Shelter, westliche Shelter, Start- und Landebahnen und Hangar 1-5 als Einzeldenkmäler (Vgl. Stadt Ribnitz-Damgarten, 2019, S. 4). Derzeit erfolgt eine Präzisierung der Denkmalwertbegründung einschließlich der Bezeichnung des Denkmals.

2.7 Gegenwärtige/bisherige Nutzung

Der ehem. Fliegerhorst Pütnitz bietet sich als Gelände für große Veranstaltungen an. Jährlich finden seit einigen Jahren auf dem Flugplatz mehrere Veranstaltungen mit tausenden von Besuchern statt. Eine davon ist das *About You Pangea Festival*. Bis 2019 war die Anzahl der Besucher auf 7000 begrenzt. Aufgrund der neuen Partnerschaft mit dem Online-Mode-Portal *About You* stehen finanzielle Mittel für eine Besucherzahl bis zu 20000 Personen zur Verfügung (Vgl. Niemeyer, 2019 o.S.).

Eine weitere Veranstaltung ist das jährliche *Internationale Ostblock-Fahrzeugtreffen* mit mehreren tausend Besuchern. Neben der Ausstellung von alten PKW's, Mopeds, Traktoren und Panzern gab es, wie zum Beispiel beim *18. Internationalen Ostblock-Fahrzeugtreffen* eine Flugshow. Auch das *Pütnitzer Pfingsttreffen* findet auf dem ehem. Fliegerhorst jährlich statt. Auf der Veranstaltung werden historische Fahrzeuge ausgestellt und vorgeführt. An einem der beiden Tage gibt es eine Ausfahrt in das Ostseebad Dierhagen. Darüber hinaus findet neben diesen beiden Fahrzeugveranstaltungen ein *Internationales Maritimes Fahrzeugtreffen* statt. Schwimmfähige Rad- und Kettenfahrzeuge, wie zum Beispiel Amphibienfahrzeuge oder Boote werden auf dem Saaler Bodden vorgeführt. Gleichzeitig befindet sich eine große Technikausstellung in drei der fünf Flugzeughangars. Alle drei Veranstaltungen werden von dem *Technik-Verein Pütnitz e.V.* präsentiert (Vgl. Technikverein Pütnitz e.V., kein Datum o.S.).

Der *Technikverein Pütnitz e.V.* und das *Technik-Museum Pütnitz* nutzen die Seehallen 1 bis 3, sowie die umliegenden 8 Hektar Freiflächen. Der gesamte ehem. Fliegerhorst, sowie der Uferbereich dienen als Gelände für militärische Ausfahrten. Auch Boote und Amphibienfahrzeuge werden in diesen Bereichen gefahren (Vgl. Erstbewertung Liegenschaft Pütnitz "Landschaftspark am Bodden" - Denkmalpflegerische Zielstellung, 2013, S. 14 f.).

Zusätzlich errichtete die Stadt Ribnitz-Damgarten auf dem Fliegerhorst im Jahr 2012 eine Photovoltaikanlage. Diese befindet sich im östlichen Teil des ehem. Fliegerhorstes. Die Flurstücke 63/5, 201, 94/2 und 200/2 des Fliegerhorstes liegen auf den Fluren 1 und 2, in der Gemarkung Pütnitz (vgl. Stadt Ribnitz-Damgarten, 2019, S. 4).

3 Analyse des Gesamtgebietes

3.1 Geschichtliche Einordnung

Die deutsche Luftwaffe hielt die Wehrmacht bis März 1935 geheim. Aufgrund der Niederlage im 1. Weltkrieg wurde es nach dem Versailler Vertrag 1919 dem Deutschen Reich verboten eine Luftstreitmacht aufzubauen. Dennoch wurden in der Weimarer Republik als zivile Einrichtungen getarnte Ausbildungsstätten für Militärpiloten aufgebaut, die zu diesem Zeitpunkt noch keine Gegenwehr leisten konnten. Aus diesem Grund begann die Reichswehr im Geheimen im Mai 1933 eine Luftstreitkraft zu entwickeln. Adolf Hitler gab im Februar 1935 bekannt, dass eine Luftwaffe zu diesem Zeitpunkt schon existierte (Vgl. Scriba, 2015 o. S.). Mit dieser Kundgabe wurden die Voraussetzungen für den Bau von Fliegerhorsten und Fliegerschulen gegeben, beispielsweise der Bau des Fliegerhorstes in Pütnitz im Frühjahr 1935.

3.2 Entwicklungsgeschichte

3.2.1 Eigentümer bis 1935

Das Gelände bestand vor 1935 aus Wald-, Wiesen- und Ackerflächen, sowie aus Weideland. Es war im Besitz der Familie von Zanthier, die auf dem Gut in Pütnitz ansässig war. Südlich an der Boddenküste befand sich um 1925 ein Ausflugslokal der Stadt Ribnitz, das den Namen *Strandbad Köppenberg* trug. (Vgl. Krambeer, 1938, S. 58 ff.).

Abbildung 1: Blick vom Strandbad Köppenberg im Jahre 1928
Quelle: (http://www.zeno.org/nid/20000658200)

Im Jahre 1935 kaufte das Reichsluftfahrtministerium 221,25 Hektar der landwirtschaftlichen genutzten Flächen und 240,5 Hektar Wald von der Familie von Zanthier (Vgl. Sternkiker, 2014, S. 25 ff.).

3.2.2 Entstehung des Fliegerhorstes ab 1935

Die Errichtung des Fliegerhorstes erfolgte als kombinierter Land- und Seefliegerhorst[1] und diente zur Ausbildung technischer Kräfte und Piloten der Luftwaffe. Als ein Fliegerhorst bezeichnet man grundsätzlich Militärflugplätze. Im Gegensatz dazu wurden herkömmliche Flugplätze auch für den zivilen Verkehr eingesetzt. Die Fertigstellung des Fliegerhorsts in Pütnitz erfolgte am 01.04.1936 (Vgl. Sternkiker, 2014, S. 10). Jürgen Zapf beschreibt in seinem Buch, dass ein Fliegerhost ein „(…) voll ausgebauter Flugplatz mit Gebäuden zur Unterbringung und Versorgung der Besatzungen und des technischen und sonstigen Personals, sowie der Flugzeuge in fester Bauweise“ sein sollte (Zapf, 2007, S. 9). Im Wesentlichen gab es von dem Reichsluftfahrtministerium standardisierte Baupläne, die eingehalten werden sollten. Eine Auflage war, dass die Gebäude in ihrem äußeren Erscheinungsbild der Gebäude in der Umgebung angepasst werden mussten. Die Baupläne gaben vor, ausschließlich zweigeschossige Gebäude mit einer kleinteiligen, lockeren Aufteilung zu bauen. Bei den Rollfeldern legte das Reichsluftfahrtministerium insbesondere Wert auf die Windrichtung. Es sollten Starts und Landungen möglichst in alle Richtungen durchführbar sein. Wenn das nicht machbar war, wurden die Rollbahnen nach den Hauptwindrichtungen ausgerichtet (Vgl. Zapf, 2007, S. 9).

Den Fliegerhorst teilte man im Wesentlichen in vier Bereiche auf (siehe Anhang 2). Im Bereich 1 finden sich die verschiedenen Unterkünfte. Im zweiten Bereich befanden sich die Ausbildungsstätten. Der dritte Bereich ist gekennzeichnet durch Wirtschaftsgebäude und einige Kasernen. Gebäude für den See- und Landeflugbetrieb befanden sich im vierten Bereich des Fliegerhorstes (Vgl. Sternkiker, 2014, S. 12 ff.).

Insgesamt wurden fünf große, zwei mittlere und eine kleine Flugzeughalle für die Seeflugstation auf dem Gelände errichtet. An der Nordweststrecke gab es kleine Gebäude, die wahrscheinlich als Werkstätten dienten. Neben dem Munitionslager befand sich in den Wäldern außerhalb der Nord-Ost-Strecke ein Schießstand (Vgl. Zapf,

[1] Mit Seeflugzeugen und Landflugzeugen ausgestatteter Militärflugplatz

2007, S. 282). Das Marlower Tageblatt beschrieb den Fliegerhorst in seiner Ausgabe des 06.09.1936: „Der Fliegerhorst Pütnitz gehört zu den schönsten und modernsten Fliegerhorsten unserer jungen deutschen Luftwaffe." (Sternkiker, 2014, S. 11).

Bevor 1942 eine 1325 m lange und 80 m breite betonierte Start- und Landebahn gebaut wurde, fand der Ausbildungsbetrieb auf einer Grasbahn statt (Vgl. Schubert, 1999, S. 116). Der Nutzen der Grasbahn lag darin, dass Reifen durch den geringeren Abrieb gespart wurden. Währenddessen hielten Schafe den Rasen auf der weiten Ebene kurz. Ab 1942 wurde die Grasbahn trotz dessen zusätzlich zu der Betonbahn für den Ausbildungsbetrieb genutzt (Vgl. Sternkiker, 2014, S. 18). Aus dem Bestand der Seehallen I – V, der Landhallen, einer Ablaufbahn am Bodden und der SLB lässt sich ablesen, dass es sich um einen kombinierten Land- und Seefliegerhorst handelte.

Der Standort wurde von zwei Seiten durch die Ribnitzer See und dem Saaler Bodden geschützt. (Vgl. Erichson, 1997, S. 237). Trotz der flachen Ebene und der umliegenden See gab es Hindernisse für den Luftverkehr. Im Norden und Süden der Landebahnen befanden sich die Flugzeughallen. Im Norden und Osten wurde der Fliegerhorst von Wäldern eingegrenzt (Vgl. Zapf, 2007, S. 281). Zwischenzeitlich wurde am 07.01.1938 Bereiche des Ribnitzer Sees für die Fischerei und zivilen Seeverkehr gesperrt (Vgl. Sternkiker, 2014, S. 21). Womöglich wurde dieser Bereich als SLB für die Wasserflugzeuge genutzt.

Neben der Funktion als Ausbildungs- und Lehrstätte dienten einige Flugzeughallen zwischen dem 01.01.1941 bis Juli 1944 als Arbeitsstätte für die Walther Bachmann Flugzeugbau KG (Vgl. Sternkiker, 2010, S. 19 ff.). Um Seerettungsflugzeuge umzubauen, pachteten die Bachmann-Werke zusätzlich zwei Seehallen (Vgl. Sternkiker, 2010, S. 48). Neben den Reparaturen waren Werkspiloten in Abstimmung mit der Luftwaffe dafür zuständig, Bachmanns Landflugzeuge auf den Fliegerhorst einzufliegen. In den Kriegsjahren wurden außerdem in Seehalle V von Ernst Heinkel Tragflächen angefertigt (Vgl. Schubert, 1999, S. 113. ff.). Ernst Heinkel war ein Flugzeugingenieur mit einem Unternehmen zwischen Rostock und Warnemünde und erhielt für seine Leistungen mehrere Ehrendoktorwürden (Vgl. Kühl, 2021 o. S.).

Vor dem Aufbau des Fliegerhorstes stand Ribnitz vor einem finanziellen Kollaps, der 1934 sogar zu einem Notstand führte (Vgl. Sternkiker, 2010, S. 13). Der Fliegerhorst und die sich zum Teil auf dem Gelände befindlichen Bachmann-Werke waren für den

wirtschaftlichen Aufschwung der Städte Ribnitz und Damgarten maßgeblich. Der Aufschwung führte in Ribnitz zu einem vergrößerten Wohnungsbestand von 53% in sechs Jahren (Vgl. Schubert, 1999, S. 113). Auch in Damgarten gab es einen deutlichen Anstieg der Einwohnerzahl. Bis 1939 stieg die Zahl von 1979 auf 3928 Einwohner an. Aufgrund dessen, dass nicht nur militärisches Personal, sondern auch zivile Kräfte eingesetzt wurden, zogen viele Menschen hinzu.

Das Ausbildungsprogramm des Fliegerhorstes orientierte sich an der Ausbildung von Piloten für Wasserflugzeuge. Später wurde das Ausbildungsprogramm auf Bodenpersonal und Flugzeugmechaniker erweitert (Vgl. Erichson, 1997, S. 235 f.). Zunächst hieß der Fliegerhorst *Flugzeug-Führer-Schule-See*. Als neben der Ausbildung für Wasserflugzeuge auch die Ausbildung für Landflugzeuge hinzukam, wurde der Standort in *Flugzeug-Führer-Schule C17* unbenannt. Von da an wurde vorrangig die Ausbildung von Bomberpiloten, Sicht- und Blindflugpiloten vorgenommen (Vgl. Schubert, 1999, S. 115). Ab dem 15.08.1943 wurde der Name von *Flugzeug-Führer-Schule C17* zu *B17 Pütnitz umbenannt* (Vgl. Sternkiker, 2010, S. 19 ff.). Es ist zu vermuten, dass ab diesem Zeitpunkt nur noch Landflugzeuge für die Flugzeugführerausbildung eingesetzt wurden (Vgl. Zapf, 2007, S. 297). In den letzten Jahren des Krieges wurde im Sommer 1944 der Ausbildungsbetrieb eingestellt (Vgl. Schubert, 1999, S. 116).

Auf dem Fliegerhorst wurden neben den deutschen Arbeitern auch Kriegsgefangene und ausländische Arbeitskräfte eingesetzt. Diese waren im Kriegsgefangenenlager hinter dem Templer Bach oder Barackenlager für dänische Arbeiter an der heutigen Flugzeugallee untergebracht (siehe Abb. 2) (Sternkiker, 2014, S. 62 ff.).

Abbildung 2: Karte dänisches Arbeitslager (1) und sowjetisches Kriegsgefangenenlager (2) in der Nähe der Damgartener Siedlung (3)
Quelle: (Sternkiker, 2014, S. 62, ohne Maßstab)

Im April 1945 war der Fliegerhorst dann als Kampfzone für die 4. Luftarmee[2] vorgesehen (Vgl. Büttner & Freundt, 2007, S. 72). Diese Truppe sollte die letzte gewesen sein, denn am 01.05.1945 wurde der Flugplatz ohne Widerstände innerhalb von einem Tag den sowjetischen Streitkräften überlassen. Zeitzeugen wie Waldemar Schröder berichteten von einer Plünderung des Flughafens von der Bevölkerung, bevor die sowjetische Armee den Fliegerhorst besetzte. Dadurch, dass der Fliegerhorst eine Flugzeug-Führer-Schule war und kein Stationierungsort, blieb das Gelände während des Krieges von schweren Bombenangriffen verschont. (Vgl. Sternkiker, 2014, S. 62 ff.).

[2] Sollte den Polnischen Korridor zu nehmen und auf diese Weise eine Verbindung von Ostpreußen mit dem übrigen Gebiet des deutschen Reiches zu schaffen

3.2.3 Übernahme des Fliegerhorstes durch die sowjetische Armee

Nach dem Krieg wurden vermutlich 1948 insgesamt drei Flugzeughallen abgebaut. Darunter eine Seehalle und zwei Landhallen, die ursprünglich am Rande des Flugfeldes parallel zu den SLB standen. (siehe Abb. 3).

Abbildung 3: Kartenausschnitt einer amerikanischen Luftaufnahme vom 26.07.1943; (W) große Halle, (A&B) Landhallen parallel zu Landebahnen stehend
Quelle: (Zapf, 2007, S. 297, ohne Maßstab)

Angesichts der herrschenden Umstände in der Nachkriegszeit wurden Vertriebene und Geflüchtete anfangs in Unterkünften auf dem Gelände untergebracht (Vgl. Zapf, 2007, S. 314).

Währenddessen fand im Juli 1948 der Umbau der Kasernen und Seehallen statt, die von dort an als Boddenwerft dienten. Diese war eine alte traditionelle Holzschiffbauweft, die innerhalb von drei Jahren 130 Fischkutter produzierte (Vgl. Schubert, 1999, S. 116; Vgl. Erichson, 1997 S. 237, 257 ff.).

Zusätzlich wurden eine Grundschule, eine Betriebsschule und eine Betriebsvolkshochschule eingerichtet. Laut Erzählungen wurden auch ein Kindergarten, ein Konsum, ein Schneider, ein Schuster, ein Friseur, eine Betriebsbücherei, eine Kulturhalle, ein Kino, ein Klubhaus und eine Slipanlage auf dem Gelände untergebracht (Vgl. Sternkiker, 2014, S. 83 f.). Auch wenn 1951 eine Eisenbahnstrecke zwischen der

Boddenwerft und Damgarten fertiggestellt wurde, musste die Boddenwerft für die Übernahme der sowjetischen Flieger am 31.12. desselben Jahres schließen (Vgl. Landeshauptarchiv Schwerin, 1951, o. S.). Die über 1000 Beschäftigten mussten auf nah gelegene Werften in Wismar, Rostock oder Stralsund ausweichen (Vgl. Erichson, 1997, S. 259).

Die Nachkriegszeit war durch Arbeitslosigkeit, gesellschaftliche Probleme, Wirtschaftsprobleme und Kriegszerstörungen geprägt. Das besetzte Deutschland musste sich nach dem Krieg entmilitarisieren und Reparationsleistungen zahlen. In dieser Zeit verschwanden auf anderen Fliegerhorsten unter anderem auch Werfthallen und sogar ganze Flugplätze (Vgl. Büttner & Freundt, 2007, S. 33 ff.). In Pütnitz wurden vermutlich daraufhin wie zuvor erwähnt insgesamt drei Flugzeughallen abgebaut. Dazu gehörten eine große Seehalle und zwei Landhallen, die ursprünglich am Rande des Flugfelds parallel zu den SLB standen. (Vgl. Schubert, 1999, S. 117).

Im Zuge des *Kalten Krieges* kam es zu einer erneuten Aufrüstung in Ost- und Westdeutschland. Neben den politischen und militärischen Diskrepanzen gab es auch Konflikte in der Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur (Vgl. Kaelble, 2011, S. 23 ff.). Die amerikanischen und englischen Besatzungsmächte begannen im Westen Deutschlands mit dem Aufbau von Militärflughäfen. Das militärische Kräfteverhältnis war ab dem Zeitpunkt ungleichmäßig verteilt. Nach und nach versuchte die Sowjetunion, die übrig gebliebenen Fliegerhorste wieder aufzubauen. Darunter auch der Fliegerhorst in Pütnitz.

Vor der offiziellen Übernahme der Roten Armee im Jahre 1952, wurde im Zuge der Modernisierung des Flugplatzgeländes eine neue 2250 m lange SLB gebaut. Dazu gehörte auch die Vorstartlinie[3], sowie fünf weitere Rollwege. In Richtung Osten wurde die SLB im März bis September 1967 sogar auf 2500m verlängert, weswegen ein Abriss von sechs Zweifamilienhäusern notwendig war. (siehe Abb. 4 & 5).

[3] Bereich in dem die militärischen Flugzeuge auf den Einsatz vorbereitet wurden

Abbildung 4: Luftbild aus dem Jahre 1953
Quelle: (GeoPortal.MV, 2022, ohne Maßstab)

Abbildung 5: Luftbild aus dem Jahre 1991 – Verlängerung der Startbahn und Abriss von Familienhäusern
Quelle: (GeoPortal.MV, 2022, ohne Maßstab)

Außerdem war ab 1952 der Eingriff in das Gelände durch Neubau von Gebäuden prägend. Im Bereich der Horstkompanie wurden Mehrzweckgebäude, Verwaltungsgebäude, ein Kindergarten und Unterkünfte errichtet. Lager, Garagen und Werkstätten wurden nahe der Seehallen erbaut. Zwischen der ehemaligen Stabskompanie und der Horstkompanie errichtete man einen Wirtschaftsbereich mit Schweineställen, einem Lager und einer Räucherei sowie ein Gewächshaus. Des Weiteren erbaute man ein Flugdienstgebäude mit einem Tower und einer Turnhalle. (Vgl. Sternkiker, 2014, S. 94 ff.).

Neben den nötigen Gebäuden wurden zusätzlich Gebäude für den täglichen Bedarf der schätzungsweise 7000 Soldaten, Offiziere und deren Familien eingerichtet. Dazu zählten zwei Lebensmittelgeschäfte, ein Möbelgeschäft, ein Buch- und Schreibwarenladen sowie ein Obst- und Gemüseladen. Aufgrund der hohen Bewohnerzahl wurden acht weitere Wohnblocks mit insgesamt 397 Wohneinheiten errichtet. (Vgl. Sternkiker, 2014, S. 96 und 99).

Infolge des Sechstagekrieges wurden ab 1967 zahlreiche Splitterschutzabdeckungen, Bogendeckungen oder auch Shelter genannt, erbaut (Vgl. Sternkiker, 2014, S. 94 ff.).

Abbildung 6: Aufnahme der Shelter aus dem Jahre 1992
Quelle: (Sternkiker, 2014, S. 97)

Shelter wurden nicht nur als Deckungen erbaut, sie boten auch Raum für Wartungen und Vorbereitungen der Einsätze. Die Angriffe der israelischen Luftstreitkräfte auf die ägyptischen Militärflugplätze am 05.07.1967 zerstörten innerhalb kurzer Zeit die gesamte ägyptische Luftwaffe (Vgl. Sechstagekrieg: Zusammenfassung & Verlauf, 2017, o. S.). Im Zusammenhang mit dieser Entwicklung steht auch die Erkenntnis, dass ganze Militärflugplätze in Sekunden beschädigt oder zerstört werden konnten. Darauffolgend wurden in der Sowjetunion die Flugzeugunterstände aus Stahlbeton in der Nähe der Landebahnen errichtet. Auch in Pütnitz wurden diesbezüglich Veränderungen vorgenommen. Die neu erbauten Shelter wurden unregelmäßig an den Rollwegen angeordnet. Dadurch, dass die Shelter mit Gräsern und Sträuchern bepflanzt waren, konnten gegnerische Flieger die Unterstände aus der Luft nicht so leicht erkennen. Laut der Abb. 7 wurden in Pütnitz vierzig solcher Shelter in der Ausführung *AU-11* gebaut. Die NATO-Bezeichnung lautet hingegen *Hangarette Typ A (Vgl. Büttner & Freundt, 2007, S.*

62). Neben den geschlossenen Deckungen wurden 1967 auch offene Splitterschutzdeckungen des Typs *AP-S/2* aufgebaut. Laut Büttner und Freund ist „Kein anderer Baukörper aus der Hinterlassenschaft der Sowjetarmee in Deutschland […] so markant, auffällig und umrankt von Legenden wie die *Bodenbedeckung*.“ (Büttner & Freundt, 2007, S. 60). Der Bau der Shelter erfolgte bis 1970 (Vgl. Büttner & Freundt, 2007, S. 72).

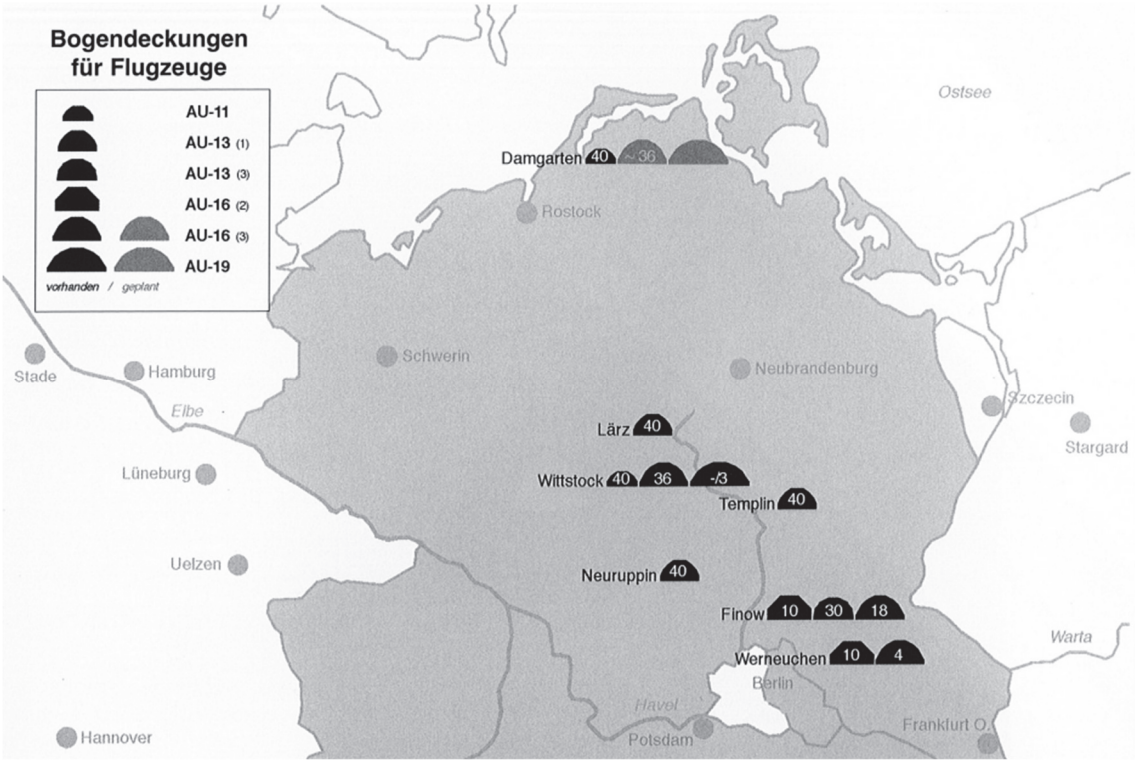


Abbildung 7: Ausschnitt Karte Bodenbedeckungen
Quelle: (Vgl. Büttner & Freundt, 2007, S. 62)

Zwischenzeitlich war der ehem. Fliegerhorst in Pütnitz in den sechziger Jahren vermehrt ein Zielort von sowjetischen Fern- und Seefliegerkräften. 1976 stationierte ein unbekannter Truppenteil in Pütnitz. Ebenfalls in den siebziger Jahren wurde die sowjetische SLB nochmals um 100 m verlängert. Diese Veränderung führte zu der Heraufstufung des ehem. Fliegerhorstes von der 2. Klasse zu der 1. Klasse. Die unterschiedlichen Klassifizierungen wurden an der Mindestgröße der Start- und Landeflächen festgelegt (siehe Tab. 1). Bei Seefliegerhorsten waren zusätzlich bestimmte Mindestwassertiefen nötig (BArch RL 21, 1936-1945).

Kategorie	Start- u. Landebahn	Tragfähigkeit
Sonderklasse	mind. 3.250x60 m	mind. 35 t
1. Klasse	2.600– 3.249x60 m	mind. 25 t
2. Klasse	1.800– 2.599x45 m	mind. 17 t
3. Klasse	1.300– 1.799x45 m	mind. 12 t

Tabelle 1: Klassifizierung sowjetischer Fliegerhorste
Quelle: (Büttner & Freundt, 2007, S. 33)

Angesichts der Heraufstufung war man befugt nun größere Flieger starten und landen zu lassen. Eine Funksendestelle und ein Flugabwehr-Raketenstellungssystem „Newa“ errichtete der Flugplatz in den achtziger Jahren im Süden des Geländes (Vgl. Sternkiker, 2014, S. 97).

In den neunziger Jahren war eine Grundsanierung des ehem. Fliegerhorstes vorgesehen. Dieses Vorhaben wurde hingegen nicht mehr umgesetzt. (Vgl. Büttner & Freundt, 2007, S. 72).

3.2.4 Fliegerhorst nach Abzug der sowjetischen Armee

Unter der friedlichen Revolution wurde Deutschland wiedervereint. Am 03.10.1990 wurde die Vereinigung mit einem Einigungsvertrag endgültig vollendet (Vgl. Würz, 2020 o. S.).

Im Zuge dessen, stellte der damalige Bundeskanzler Kohl Zahlungen und Kredite im Wert von knapp 15,5 Milliarden DM für den Abzug der sowjetischen Truppen bereit. Aufgrund der hohen Umweltverschmutzungen durch Chemikalien und Altmetalle, die die Truppen hinterlassen haben und nicht schnell genug beseitigen konnten, wurden weitere 550 Milliarden DM für den Wohnungsbau in der Sowjetischen Republik zur Verfügung gestellt. Im Gegenzug dazu übernahm die Bundesrepublik Deutschland alle Flächen für die Beseitigung der Umweltverschmutzungen (Vgl. Meißner, 2019 o. S.). In Pütnitz wurden insbesondere Rückstände von Betriebs- und Hilfsstoffen gefunden. Des Weiteren befanden sich auf dem Gelände Tanklager, sowie Müll- und Schrottplätze. Im Untergrund wurden Rückstände von Treib- und Schmierstoffen, sowie Schrott, Haus-

und Sondermüll festgestellt (Institut Biota GmbH, 2012, S. 14). Aufgrund dessen war eine weitere Bedingung der viermonatige Vorzug des Abzugsdatum auf den 31.08.1994. Für die Truppen kam der Vorzug unvorbereitet (Vgl. Meißner, 2019 o. S.).

Am 25. und 26. Juli 1992 konnte die Öffentlichkeit durch den Tag der Offenen Tür einen Einblick in das Gelände erhalten. Die letzten sowjetischen Flugzeuge verließen den ehem. Fliegerhorst am 11.04.1994. Dadurch wurde die Übergabe an die deutsche Verwaltung als Konversionsfläche[4] durchgeführt. Seitdem wird das Gelände gelegentlich für Großveranstaltungen genutzt.

[4] Nutzungsänderung oder Umwidmung von Brachflächen

4 Zustandsbeschreibungen und Untersuchungen für das Teilgebiet der Start- und Landebahn

4.1 Ursprünglicher Bestand der Gebäude auf dem gesamten Gelände

In Anhang 2 erkennt man im Wesentlichen, dass sich die Gebäude auf dem Gelände in vier verschiedene Bereiche aufteilen. Im ersten Bereich befanden sich unter anderem das Offizierskino, das Haus des Horstkommandanten, die Offiziers- und Unteroffiziersunterkünfte sowie zwei Wohnhäuser der Verwaltungsoffiziere. Im zweiten Bereich wurden die Stabs- und Lehrgebäude errichtet. Bei den Kasernen befand sich sogar ein Spielplatz. Der dritte Bereich ist gekennzeichnet durch die Horstkompanie[5] mit der Intendantur[6], weitere Kasernen, ein Wirtschaftsgebäude sowie ein Bootshafen. Dieser trat als Laufsteg mit einem festinstallierten Kran für Güter in Erscheinung. Zusätzlich wurde ein Schwimmkran eingesetzt. Gebäude für den See- und Landeflugbetrieb befanden sich im vierten Bereich des Fliegerhorstes. Darunter fiel auch eine Ablaufbahn zwischen Halle I und V (Vgl. Sternkiker, 2014, S. 12 ff.). Ergänzend befand sich eine schräge Anlauframpe direkt vor den großen Seehallen (Vgl. Schubert, 1999, S. 116).

4.2 Ursprünglicher Bestand im Bereich der Start- und Landebahnen

Vor dem Bau des Fliegerhorstes befanden sich auf dem Gelände nur zwei Straßen zwischen Pütnitz und der Meierei Steinort. Auf dem Messtischblatt von 1888 lässt sich an der westlichen Straße erkennen, dass sich um 1888 dort eine Sandgrube befand. Über die östliche Straße gelangte man zu einem Stück Heide (siehe Abb. 8).
An dem Köppenberg im Süden wurde um 1925 ein Strandbad errichtet (Vgl. Krambeer, 1938, S. 58 ff.).

[5] wartete die Flugzeuge und versorgte die Mannschaften
[6] Militärverwaltung, die die Truppen mit allen materiellen Bedürfnissen versorgen musste

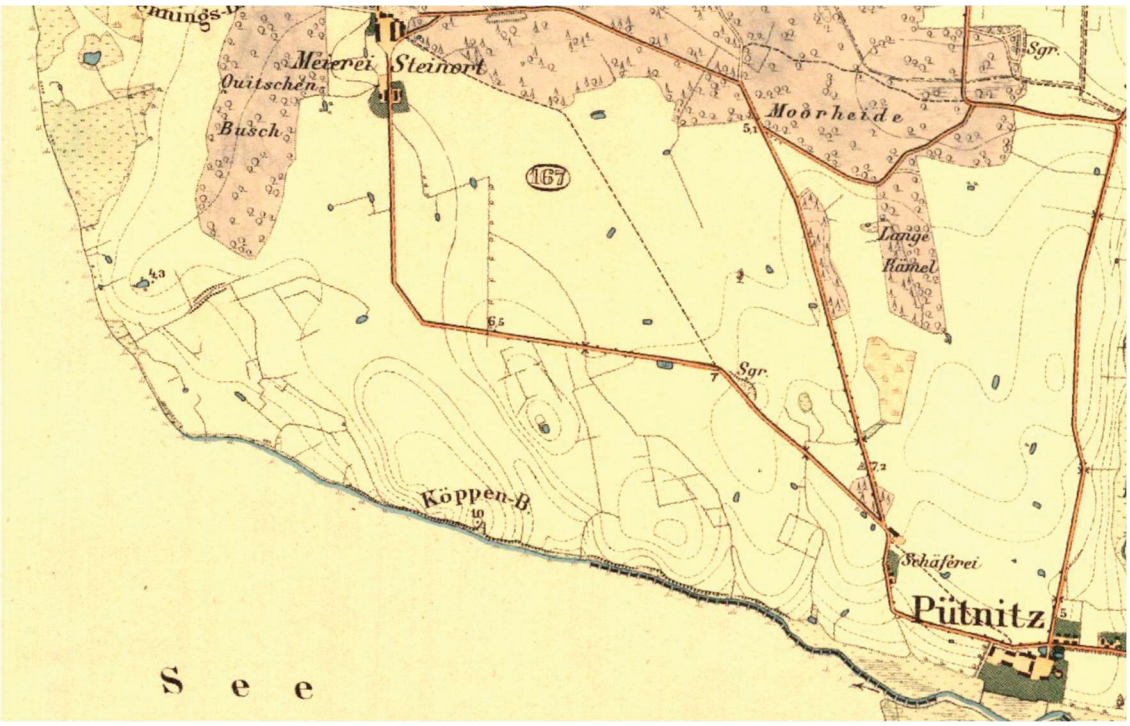


Abbildung 8: Messtischblatt 1888 Pütnitz
Quelle: (GeoPortal.MV, 2022, ohne Maßstab)

Im Jahre 1943 erkennt man auf einer Luftaufnahme die erste Bebauung des Fliegerhorstes. Dunkler Beton kennzeichnet die erste betonierte SLB in Ost-West-Ausrichtung aus dem Jahre 1942. Sie ist zu dem Zeitpunkt 1325 Meter lang und 80 Meter breit. Bevor die Bahn betoniert wurde, bestand das Flugfeld aus einer reinen Grasbahn (Vgl. Schubert, 1999, S. 116).

Die SLB wurde für Nachtlandungen mit Begrenzungslichtern, einem Leuchtpfad, Hindernislichtern und einer gekürzten Form des optischen Lorenz-Systems[7] ausgestattet (Vgl. Zapf, 2007, S. 282).

Nördlich des Flugfeldes erkennt man einen Rollweg, der zu den zwei größeren Landhallen A und B führte (siehe Abb. 9). Das Luftbild zeigt, dass sich in diesem Bereich mehrere Flugzeuge befanden. Es ist zu vermuten, dass zumindest zeitweise die vorhandene Fläche als Abstellfläche genutzt wurde. Von dem Bereich aus fuhren die Flugzeuge zur Startbahn in Richtung Süd-Ost und zurück. Abgesehen von dem Rollweg im Norden verbanden zwei betonierte Rollwege die Flugzeughallen mit der SLB. Der erste Shelter soll außerhalb des Südwestrandes errichtet worden sein. (Vgl. Zapf, 2007, S. 281 f.). Neben Entwässerungsgräben, einzelnen Söllen und Abbaugruben lassen sich

[7] Funknavigations- und Landesystem

auf der Abb. 9 um 1943 im Bereich der zukünftigen sowjetischen Landebahn, landwirtschaftliche Bewirtschaftungsflächen deuten. Die einzige Waldstruktur ist zu dieser Zeit nur im Norden und im Bereich der Flugzeughallen festzustellen. Das Areal der Rollbahnen sowie das der Start- und Landebahnen ist durch freie Landschaft gekennzeichnet. Aus diesem Grund sind in der Abb. 9 sind keine einzelnstehenden Bäume zu erkennen.

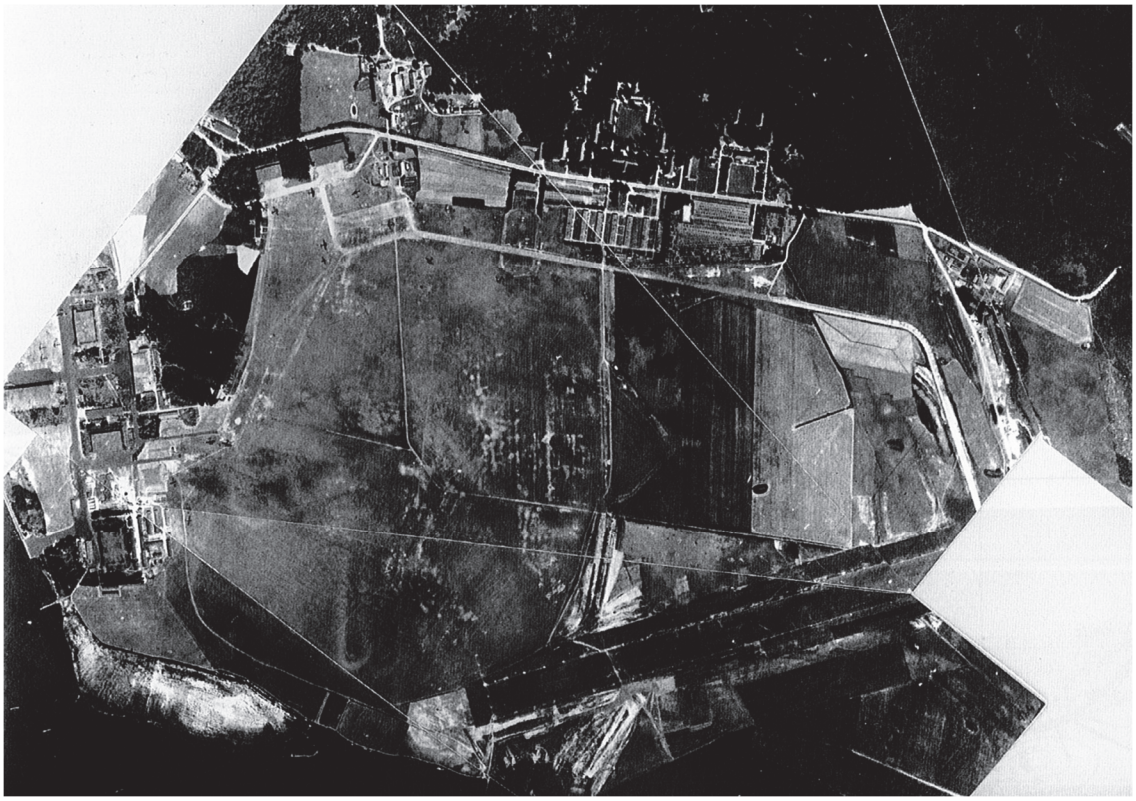


Abbildung 9: Luftaufnahme 1943
Quelle: (Zapf, 2007, S. 282)

Darüber hinaus befanden sich außerhalb des Südrandes des Rollfelds am Ufer eine unterirdische Treibstoff- und Ölanlage (Vgl. Zapf, 2007, S. 281).

Grundlegende Veränderungen gab es nach dem zweiten Weltkrieg im Jahre 1952. Dort erbaute die sowjetische Armee vor der offiziellen Übernahme des Fliegerhorstes eine 2250 Meter lange SLB aus Beton, sowie eine Vorstartlinie, 5 weitere Rollwege und eine dezentrale Abstellfläche entlang eines Rollweges (Vgl. Freundt, 1998, S. 35). Später verlängerte die sowjetische Armee die SLB auf 2600 Meter in Richtung Osten (Vgl. Sternkiker, 2014, S. 94 ff.). Auf dem Orthofoto von 1953 (siehe Abb. 10) lässt sich erkennen, dass vorhandene Wassergräben zugeschüttet und geebnet wurden. Eine weitere Auffälligkeit ist ein Kreis mit einem Kreuz mitten im Flugfeld. Hierbei handelte

es sich möglicherweise um einen Hubschrauberlandeplatz. In der Abb. 12 lässt sich im Jahre 1969 eindeutig das gleiche Zeichen an der Stelle der deutschen SLB erkennen.

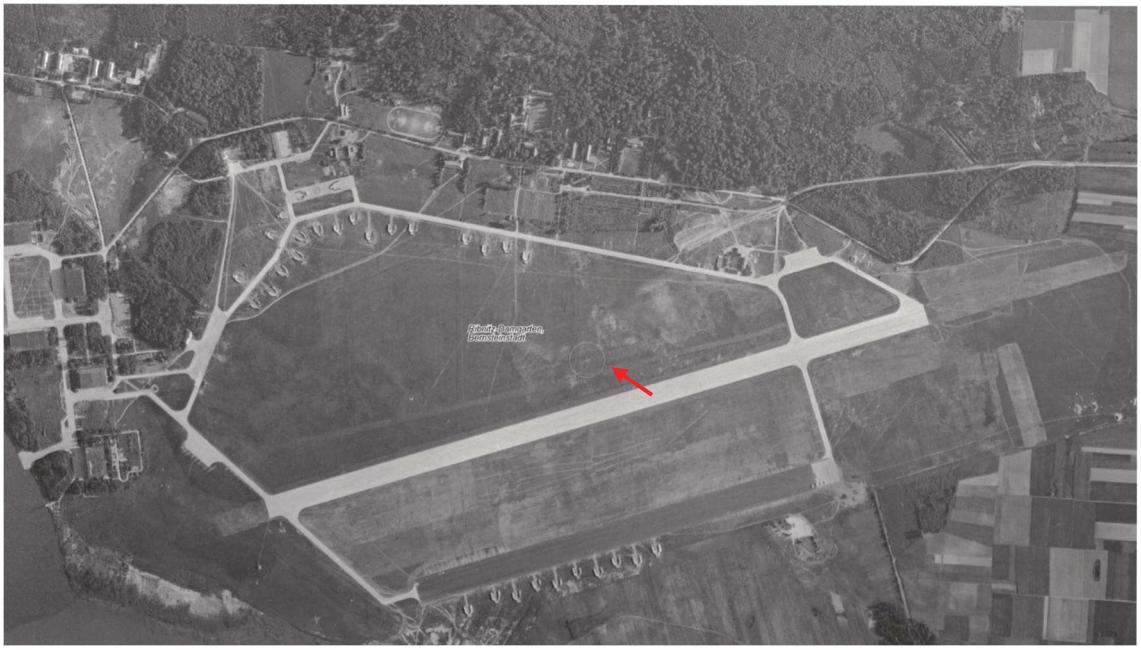


Abbildung 10: Orthophoto aus dem Jahre 1953 mit Hubschrauberlandeplatz (roter Pfeil)
Quelle: (GeoPortal.MV, 2022, ohne Maßstab)

Ab 1952 wurden auf dem gesamten Gelände neue Gebäude errichtet. Im Bereich der SLB erbaute die sowjetische Armee ein Flugdienstgebäude mit einem Tower (siehe Abb. 11) an einem der nördlichen Rollwege (Vgl. Sternkiker, 2014, S. 96).

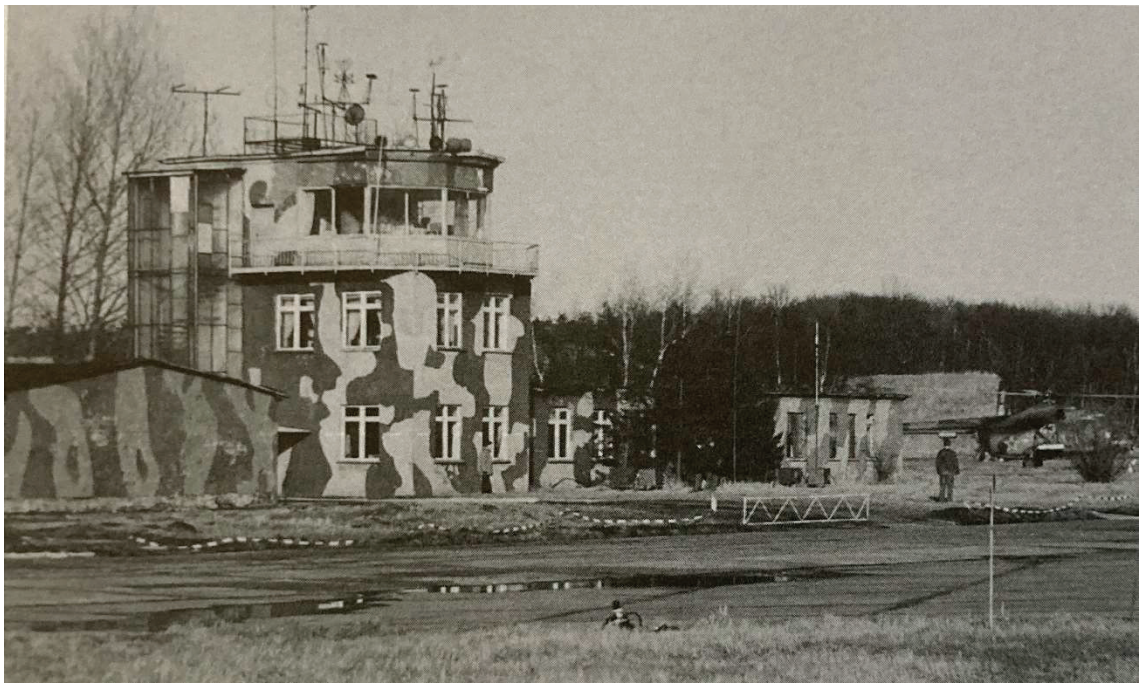


Abbildung 11: Flugdienstgebäude mit Tower
Quelle: (Sternkiker, 2014, S. 96)

Weitere Baumaßnahmen gab es in den 1960er Jahren, in denen hauptsächlich im südlichen und im nördlichen Bereich Shelter erbaut wurden. Diese wurden durch zahlreiche Shelter um 1969 im mittleren, im östlichen, sowie im westlichen Bereich ergänzt (Vgl. Sternkiker, 2014, S. 96). In der Abb. 12 aus 1969 ist zu erkennen, dass parallel zur sowjetischen SLB ein weiterer Rollweg mit einer Vorstartlinie erbaut wurde. Mithilfe diesen Rollwegs gelangte man zu den neu errichteten Shelteranlagen.

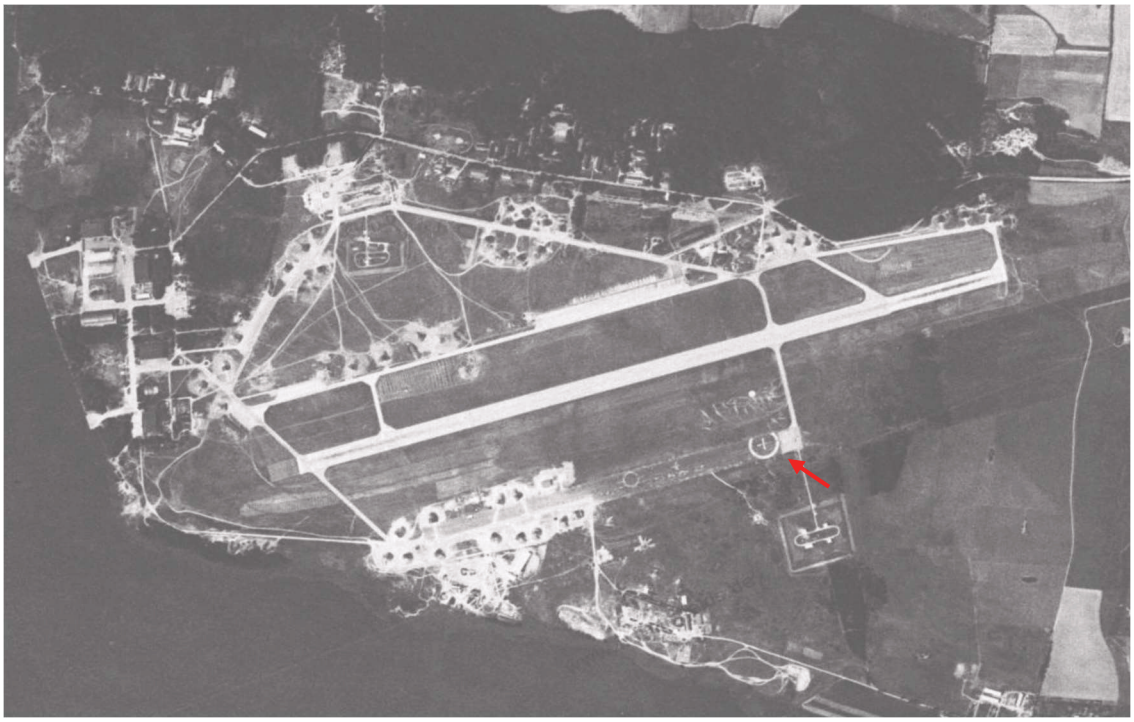


Abbildung 12: Luftaufnahme aus dem Jahre 1969 mit Hubschrauberlandeplatz (roter Pfeil)
Quelle: (www.mil-airfields.de/deutschland/flugplatz-damgarten-puetnitz.htm)

Bis Mitte der 1980er Jahre wurde das Flugfeld von Bäumen freigehalten. Die wiesenartigen Freiflächen charakterisierten das Flugfeld. Erst später kam es zum unkontrollierten Pflanzenaufwuchs außerhalb des Start- und Landebereichs der sowjetischen SLB. Die ersten Waldstrukturen zeigen sich in jener Zeit vor allem im südlichen Teil des Gebietes. Darüber hinaus gab es Sukzession zwischen den Kasernenanlagen und der sowjetischen SLB.

In dem Anlagengenetischen Plan (siehe Anhang 3) werden die zeitlich unterschiedlichen Strukturen farblich unterschieden.

4.3 Heutiger Bestand im Bereich der Start- und Landebahnen

Der heutige Bestand erstreckt sich im Bereich der SLB auf schätzungsweise 260 Hektar (GeoPortal.MV, 2022). Über eine unscheinbare Straße gelangt man zu dem Eingangstor des ehemaligen Militärflugplatzes in Pütnitz. Zunächst erkennt man nur einen dichten Wald mit alten Gebäuden aus der Zeit des deutschen Nationalsozialismus. Je östlicher man den Wegen folgt, desto verzwickter und komplizierter zeigt sich das Gelände. In dem Bereich des Technik-Museums kann man nur erahnen, was sich in Richtung Westen hinter den Bäumen befindet. Eine untypisch für Mecklenburg-Vorpommern beeindruckend große flache Fläche füllt den Raum zwischen den Kasernenanlagen und den Flugzeughallen. Die sowjetische SLB ist anders als die deutsche SLB klar erkennbar. Hinter bewachsenen Shelteranlagen und Bäumen verschwindet die deutsche SLB im Hintergrund. Die Achsenverlängerung von der sowjetischen SLB in die Ost- und Westrichtung ist repräsentativ für diesen Ort.

Das weitläufige Gelände ist gekennzeichnet durch einen offenen Landschaftsraum. Zwischen den Rollwegen im Norden befinden sich einzelne Bäume und mehrere Biotope. Im Süden grenzt die deutsche SLB an einen Wald. Die sowjetische SLB und die dazugehörigen Rollwege wurden in ihrer vollständigen Länge erhalten, jedoch im östlichen Teil mit einer Photovoltaikanlage überbaut. Sie schließt an dem noch heute bestehendem Flugdienstgebäude mit dem Tower an. Die hindernisfreien Flächen der sowjetischen SLB sind trotz der Photovoltaikanlage in beide Richtungen gut sichtbar. Besonders die Achse in Richtung Saaler Bodden ist ein markantes Merkmal des ehem. Fliegerhorstes (siehe Anhang 1). Die sowjetische SLB ist mit ihren Rollbahnen bis heute mit Kraftfahrzeugen befahrbar. In der direkten Umgebung der SLB befinden sich keine Baumstrukturen.

Abbildung 13: Sowjetische Start- und Landebahn Blick Richtung Osten
Quelle: Eigene Aufnahme

Im Vergleich dazu ist die deutsche SLB im Bereich der späteren Vorstartlinie noch klar zu erkennen. Im westlichen Bereich wurde sie allerdings teilweise mit Sheltern überbaut und entsiegelt (siehe Abb. 14)

Abbildung 14: Shelteranlagen im Bereich der deutschen Start- und Landebahn
Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 15: Photovoltaikanlage Pütnitz
Quelle: (https://www.solarparc.de/referenzen/)

Von den noch vorhandenen südlichen Sheltern und der ursprünglichen deutschen SLB gelangt man zu dem früheren Fla-Raketenbereich, sowie dem Munitionsaußenlager von dem die Gebäude bis zuletzt existieren. (Vgl. Gmyrek, 2006 o.S.).

4.4 Öffentliche Belange

4.4.1 Biotypen, Flora und Fauna

Das Flugplatzgelände kennzeichnet sich durch gleich mehrere Biotope, Waldflächen und Ruderalflächen. Besonders der nördliche Bereich besteht aus großen zusammenhängenden älteren Waldflächen. Diese befinden sich allerdings außerhalb des Vorhabensgebiets. Als Wald wird laut dem §2 des LWaldG M-V jede mit Waldgehölzen bestockte Fläche bezeichnet. Auch kahlgeschlagene oder verlichtete Grundflächen, Waldwege, Waldeinteilungs- und Sicherungsstreifen, Waldwiesen, Waldblößen, Lichtungen, Waldpark- und Walderholungsplätze sowie als Vorwald dienender Bewuchs gelten gesetzlich als Wald. Zwischen der sowjetischen SLB und der nördlichen Rollbahn dominieren Ruderalflächen. Im Süden grenzt das Gelände an eine Uferzone des Saaler Boddens. Laut dem §61 Abs. 1 BNatSchG dürfen keine baulichen Anlagen in einem Abstand von 150 Meter land- und seewärts errichtet oder wesentlich verändert werden (Vgl. Bastmann+Zavracky Architekten GmbH und Wagner Planungsgesellschaft, 2010, S. 5 ff.).

Das Areal grenzt an die FFH-Gebiete „Recknitz-Ästuar und Halbinsel Zingst“ und „Recknitz- und Trebeltal mit Zuflüssen“, an das Landschaftsschutzgebiet „Boddenlandschaft“ und an einen Küsten- und Gewässerschutzstreifen des Saaler Boddens (siehe Abb. 16). Ein Teil des ehem.- Fliegerhorstes liegt in einem Wasserschutzgebiet nahe des Templer Bachs. Im gleichen Bereich des FFH-Gebiets „Recknitz-Ästuar und Halbinsel Zingst“ befindet sich ergänzend das Europäische Vogelschutzgebiet (SPA-Gebiet) „Vorpommersche Boddenlandschaft und nördlicher Strelasund“ (Institut Biota GmbH, 2012, S. 45, 47)

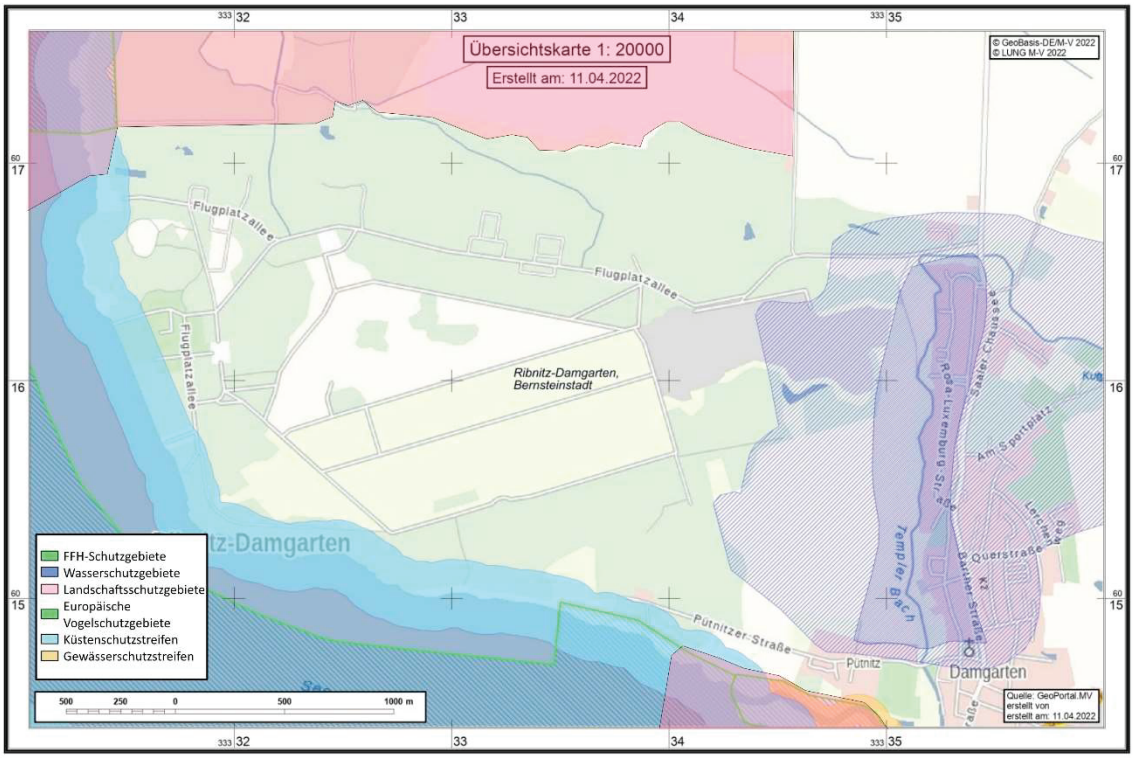


Abbildung 16: Karte Schutzgebiete
Quelle: (GeoPortal.MV, 2022, ohne Maßstab)

Aus dem Umweltbericht für die Photovoltaikanlage geht hervor, dass die Schutzwürdigkeit des Landschaftsbildes nur *gering bis mittel* eingestuft wurde. Die Funktion der landschaftlichen Freiräume wurde allerdings als *sehr hoch* bewertet (Vgl. Institut Biota GmbH, 2012, S. 26). Der untersuchte Bereich betrifft ungefähr ein Drittel des Gesamtbereiches um die sowjetische SLB. Frischweiden, Intensivgrünland und Sandacker machen einen großen Teil des Geländes aus (Vgl. Institut Biota GmbH, 2012, S. 33).

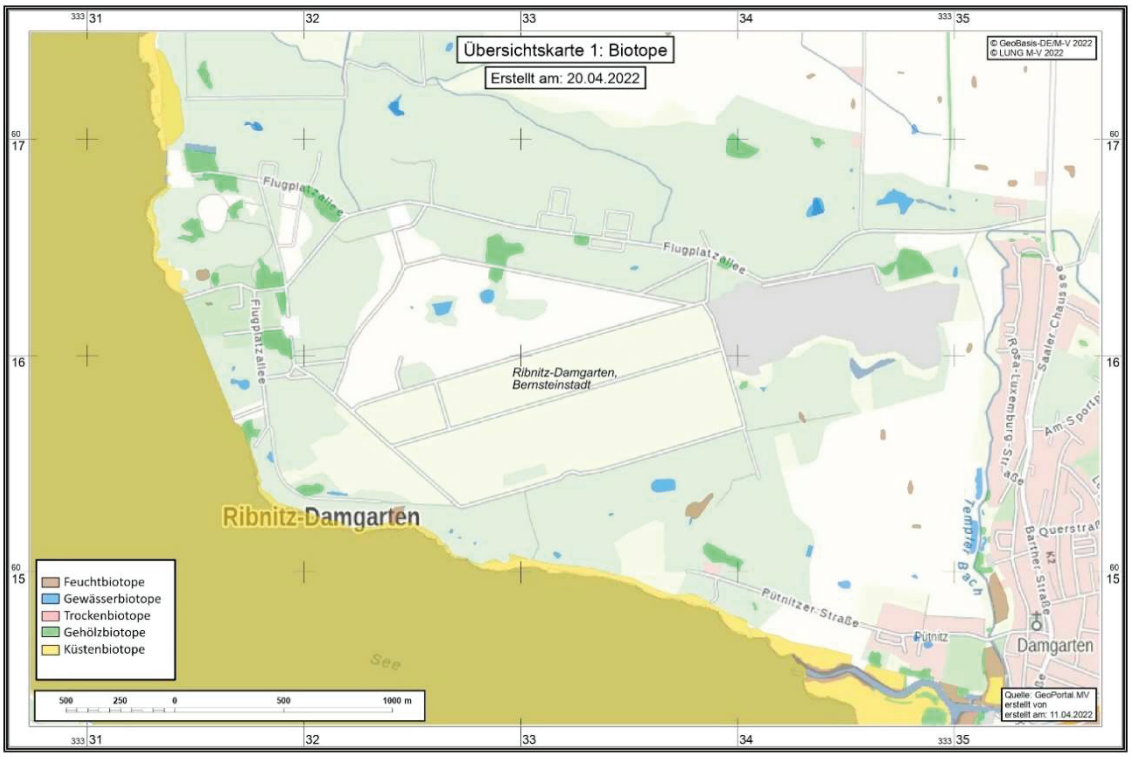


Abbildung 17: Biotop Kartierung
Quelle: (GeoPortal.MV, 2022, ohne Maßstab)

Die Biotope werden nach dem §20 des NatSchG M-V beschrieben. Dort wird festgelegt, bei welchen Biotopen Maßnahmen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung, oder Veränderung des charakteristischen Zustandes oder sonstigen erheblichen bzw. nachhaltigen Beeinträchtigung führen, unzulässig sind.

Im Vorhabensbereich befinden sich zu aktuellem Zeitpunkt acht Gewässerbiotope (siehe Abb. 17). Dieser Biotoptyp wird über das gewässertypische Relief definiert und beinhaltet laut §20 Abs. 1 Nr.2 NatSchG M-V naturnahe und unverbaute Bach- und Flussabschnitte, Quellbereiche, Altwasser, Torfstiche und stehende Kleingewässer jeweils einschließlich der Ufervegetation und Verlandungsbereiche stehender Gewässer. Im direkten Vorhabensbereich befinden sich zusätzlich zwei Gehölzbiotope im Westen nahe des Saaler Boddens und ein Gehölzbiotop an einem der nördlichen Rollwege (siehe Abb. 17). Ein Gehölzbiotop ist gekennzeichnet durch den stufigen Aufbau von hohen Bäumen zu niedrigeren Bäumen bis hin zu Sträuchern, Kräutern und Gräsern. Dieser Lebensraum bietet viele Setz-, Brut- und Nistmöglichkeiten und damit eine hohe Artenvielfalt (Vgl. Steinbach, 2004 o.S.). Zu den Gehölzbiotopen zählen in Mecklenburg-Vorpommern Bruch-, Sumpf- und Auwälder, Gebüsche und Wälder trockenarmer Standorte sowie Feldgehölze und Feldhecken (§20 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG).

Aufgrund der Lage an dem Saaler Bodden befindet sich am Ufer des Geländes ein zusammenhängendes Küstenbiotop, dass nicht nur an Küsten der Ost- und Nordsee gilt, sondern auch an Boddengewässern mit Verlandungsbereichen. Dazu gehören ebenfalls Röhricht-, Spülsaum- und Strandvegetation oder Salzwiesen und Bruchwälder. Auch die Küstenbiotope werden besonders im Herbst und Frühjahr als Rast- und Nahrungsplätze genutzt (Vgl. Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern, 2003, S. 77).

Das letzte sich auf dem ehem. Fliegerhorst befindende Biotop ist das Feuchtbiotop. Unmittelbar in dem Teilbereich der SLB kommt nur ein Feuchtbiotop in der Nähe des Boddens vor. Feuchtbiotope umfassen naturnahe Moore, naturnahe Sümpfe, Sölle, Röhrichtbestände, Riede, sowie seggen- und binsenreiche Nasswiesen (§20 Abs. 1 BNatSchG). Darauffolgend wurde mithilfe des städtebaulichen Konzepts der ROV Sportresort Pütnitz festgelegt, welche Maßnahmen für den Erhalt der Flora und Fauna eingeleitet werden sollen. Im Wesentlichen handelt es sich um den Erhalt der für Brutplätze geeigneten Wiesenflächen, den Erhalt nachgewiesener Laichgewässer inklusive eines Uferbereichs von 10 Metern, den Erhalt der Winterquartierräume für Amphibien und den Erhalt mancher Gebäude mit Quartierfunktion für Fledermäuse mit artgerechtem Ausbau. Ein weiterer Aspekt ist angesichts der Vorkommnisse der Erhalt von Bäumen mit Höhlen für Höhlenbrüter und Fledermäuse und das Freihalten der Wanderungskorridore des Fischotters (Vgl. Bastmann+Zavracky Architekten GmbH und Wagner Planungsgesellschaft, 2010, S. 36). Aus dem vorliegenden Umweltbericht der Photovoltaikanlage lässt sich schließen, dass Zauneidechsen auf dem ehem. Fliegerhorst gesichtet wurden. Für diese Reptilien sollte ein Wanderkorridor eingerichtet werden (Vgl. Institut Biota GmbH, 2012, S. 33). In der landesplanerischen Beurteilung wurden Vermeidungsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen[8] für die auf dem Planungsgebiet festgestellte Tierarten festgesetzt. Dazu gehören Fischotter, Fledermäuse, Zauneidechsen, Moor- und Laubfrösche und Kammermolche (Vgl. Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern, 2016, S. 4). Schlussfolgernd lässt sich sagen, dass trotz der hohen Verdichtung durch die SLB und Rollbahnen, durchaus eine Biodiversität vorhanden ist.

[8] Maßnahmen zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion

4.4.2 Denkmalpflegerische Anforderungen

Nach §2 Abs. 1 des DSchG M-V begründet die vorhandene Denkmalwertbegründung den Erhalt und die Nutzung des Flugplatzes in Pütnitz durch historische, künstlerische und architekturgeschichtliche Gründe. Besonders die Zeugnisse der Militärarchitektur der 1930er Jahre sind auf die Architektur- und Militärgeschichte zurückzuführen. In der Präzisierung der Denkmalwertbegründung von dem 22.02.2011 wurden aufgrund des guten Überlieferungszustandes die sowjetische SLB, die Vorstartbahn, fünf Rollwege, die Shelter und andere Schutzbauten in die Denkmalliste mit aufgenommen. Diese liefern einen zusätzlichen Aussagewert für die militärgeschichtliche Entwicklung in der 2. Hälfte des 20 Jahrhunderts. Die Bauten erfuhren eine besondere Prägung durch die damaligen politischen Verhältnisse (Vgl. LaKD, Pütnitz 2525, Aktennr. 02, 2011 o.S.).

In der Stellungnahme des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege vom 01.06.2021 wurden einige denkmalpflegerischen Anforderungen an das Vorhaben festgeschrieben. Grundsätzlich müssen die Denkmale in die geplanten Nutzungsstrukturen integriert werden. Die ursprünglichen Freiflächen sind wiederherzustellen und der seit 1994 gewachsene Wildaufwuchs ist zu beseitigen. Das Flugfeld aus den dreißiger Jahren und die Umgebung der Start- und Landebahn sollten als offener Landschaftsraum kenntlich gemacht werden. Wenn möglich sollen die Shelter erhalten oder in die Anlage integriert werden. Für die Blickbeziehungen, beispielsweise die Achsenverlängerung der sowjetischen SLB, gilt die Sicherung bzw. die Erneuerung der Sichtachse.

Besonders im Bestand der weiträumigen Rollfelder ist der Denkmalwert ganz wesentlich (Vgl. Landesamt für Kultur und Denkmalpflege, 2012 o.S.).

Eine weitere Abstimmung erfolgte in Zuge des Raumordnungsverfahrens „Landschaftspark am Bodden“. Ein Aspekt ist die Beibehaltung der deutschen Grasbahn als Konturfläche durch das Freihalten von Bepflanzungen und Bebauungen. Dies gilt ebenfalls für einen Korridor der sowjetischen SLB, bei dem rechts und links von der SLB eine 40 Meter breite Schneise freigehalten werden sollte. Vorgesehen ist eine durchgängige Rasenoberfläche und keine bzw. eine nur geringfügige Modellierung des Geländes. Angesichts der Sichtbeziehung zum Saaler Bodden ist die Freihaltung der Sichtachse der sowjetischen SLB maßgeblich. Ein weiterer Aspekt ist der Erhalt und die Einbindung der Rollwege in die zukünftige Infrastruktur. Das ehemalige Flugfeldgelände charakterisiert sich als Offenfläche, auf der in Zukunft überwiegend keine Bäume und

Straßenalleen angepflanzt werden sollten. Die Bebauung würde zu einem Verlust des Zeugniswertes des ehemaligen Fliegerhorstes führen (Vgl. Landesamt für Kultur und Denkmalpflege, 2021 o.S.).

Aufgrund der Demontierung, Sprengung und Abriss der Mehrzahl der Luftwaffenanlagen nach 1945 ist der ehem. Fliegerhorst Pütnitz eine Besonderheit innerhalb der Kultur- und Denkmallandschaft Mecklenburg-Vorpommerns (Vgl. Landesamt für Kultur und Denkmalpflege, 2012 o.S.). Nach dem aktuellen Stand ist eine Annäherung an den Abstimmungsgrad des Raumordnungsverfahrens nötig.

5 Bewertung des Entwurfs „Bernsteinresort Pütnitz“

5.1 Vorhabensbeschreibung

Das aktuelle Vorhaben durchlief bisher mehrere Planungsschritte. Dadurch veränderte sich der Masterplan stetig. In den letzten Jahren blieben die grundsätzlichen Ziele größtenteils bestehen. Das Gelände um die Start- und Landebahnen sollte ursprünglich in eine Golfplatzanlage umgewandelt werden (Vgl. Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern, 2016, S. 7). Daraufhin wurde ein Raumordnungsverfahren durchgeführt. Dieses Vorhaben wurde allerdings aus dem aktuellen Masterplan ausgeschlossen.

Die Stadt Ribnitz-Damgarten versucht das Kernthema „Natur erleben“ in einer Umnutzung zu touristischen Zwecken umzusetzen (Vgl. Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern, 2016, S. 6). So wird aufgeführt, dass die Halbinsel Pütnitz durch die Sackgassenlage eine landschaftliche Attraktivität und Erholungsqualität erlebt. Das Projekt würde zu einer weiteren Aufwertung des Landschaftsbildes führen. Nach dem neuesten Stand sollen insgesamt 600 Ferienhäuser und Ferienbungalows mit 3200 Betten auf dem Gelände untergebracht werden (Vgl. Bernsteinstadt Ribnitz-Damgarten, 2021, S. 17).

Zu den zentralen Einrichtungen wird unter anderem der 15000 m² große „Market Dome“ zählen. Dieser soll neben Restaurants, Cafés und einer Promenade auch einen Golf-, Badminton-, Tennis- und Kletterbereich für Freizeit-, Spiel- und Sportangebote beherbergen. Zusätzlich wird das Erlebnisbad Aqua Mundo inklusive eines Außenbereichs in den Market Dome integriert (Vgl. Bernsteinstadt Ribnitz-Damgarten, 2021, S. 49). Neben *Center Parcs* wollen *Surpreme GmbH & co. KG*, *Bernsteinreiter*, *Plopsa Majaland* und sogar das *Technik-Museum Pütnitz* sich an dem Vorhaben beteiligen (Vgl. Bernsteinstadt Ribnitz-Damgarten, 2021, S. 56). In der Achsenverlängerung der sowjetischen SLB soll ein Hafen mit 28 Liegeplätzen, einem 20 m² großen Hafenbüro und Sanitäranlagen mit einer Größe von 80m² entstehen (Vgl. Bernsteinstadt Ribnitz-Damgarten, 2021, S. 80). Zwischen Hafen und Market Dome soll ein künstlich geschaffener See geschaffen werden, an dem fünfzig Ferienhäuser liegen sollen (Vgl. Bernsteinstadt Ribnitz-Damgarten, 2021, S. 25).

Im Allgemeinen umfasst das Vorhaben nach dem heutigen Stand ungefähr 220 Hektar (Siehe Tab. 2).

FÄRBUNG	BETREIBER	NUTZUNG	FLÄCHENANSATZ	KAPAZITÄT
	Center Parcs	Ferienpark	106,6 ha	500 Häuser, 2.490 Betten
	Center Parcs	Apartments am Hafen		100 Apartments, 350 Betten
	Supreme	Funsport (Trend-/Wasser-/Beachsport)	58,7 ha	
	Supreme	Campingplatz		300 Stellplätze
	weitere Partner	Kinderindoorspiel	6,1 ha	
	weitere Partner	weiteres Freizeitangebot	4,1 ha	
	Reiterhof	Reiterhof	19,9 ha	
	Technikverein	Technikmuseum	20,7 ha	
	Kommune RDG	Marina	3 ha	25 Gastliegeplätze

Tabelle 2: Nutzungskonzept des Vorhabens
Quelle: (PROFUND Consult GmbH, 2020, S. 9)

Laut dem aktuellen Masterplan liegen die zentralen Einrichtungen ebenfalls im Bereich der Sichtachse der sowjetischen SLB. Die Seehalle 5 und der Shelter 13 sollen abgerissen werden um Platz für einen Surfpool zu schaffen. Der Ferienhäuser und Ferienbungalows erfolgt angrenzend südlich und nördlich der sowjetischen SLB. Als nicht bebaubare Fläche wurden die Bereiche zwischen der sowjetischen SLB und der nördlichen Rollbahn sowie der südlichen Boddenküste ausgewiesen.

Der nördliche Bereich zwischen den Rollbahnen wird einmal jährlich dem *Festival About You Pangea* als Camping Fläche dienen. Im Westen der sowjetischen SLB entsteht der *Bernsteinreiterhof* und das *Plopsa Majaland*.

Abbildung 18: Masterplan Pütnitz 2021
Quelle: (Bernsteinstadt Ribnitz-Damgarten, 2021, S. 25, ohne Maßstab)

Um dem Kernthema „Natur erleben“ gerecht zu werden, haben sich die Vorhabenträger eine Investition von 3-4% in Natur, Landschaft und Pflanzen vorgenommen (Vgl. Bernsteinstadt Ribnitz-Damgarten, 2021, S. 49). Darunter fällt die Kampfmittelberäumung, Munitionsbergung und die Altlastsanierung auf dem gesamten Gelände des ehemaligen Militärflughafens. Die Roll-, Start- und Landebahnen sollen entfernt oder umgenutzt werden. Es wird Wert auf die Auswahl der Pflanzungen gelegt, die ausschließlich mit heimischen Arten getätigt werden sollen. Die südliche Boddenküste bleibt bei dem Bauvorhaben unberührt. Durch die geplante Gebäudebauweise soll der Energie-, Ressourcen- und Flächenverbrauch möglichst minimiert werden. Erneuerbare Energien wie Windkraftanlagen, Wasserkraftanlagen und Solaranlagen sollen 60% des benötigten Storms liefern (Vgl. Bernsteinstadt Ribnitz-Damgarten, 2021, S. 8 f.). Laut der landesplanerischen Beurteilung des Vorhabens sind die geschützten Biotope von interner Verkehrserschließung freizuhalten. Auch die Waldinanspruchnahme ist auf ein Minimum zu reduzieren (Vgl. Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern, 2016, S. 4).

5.2 Planerische Einordnung des Vorhabens

Im Rahmen der ROV wurde ein städtebauliches Entwicklungskonzept für diesen Bereich entwickelt, dass sich gut mit dem aktuellen Masterplan differenzieren lässt.

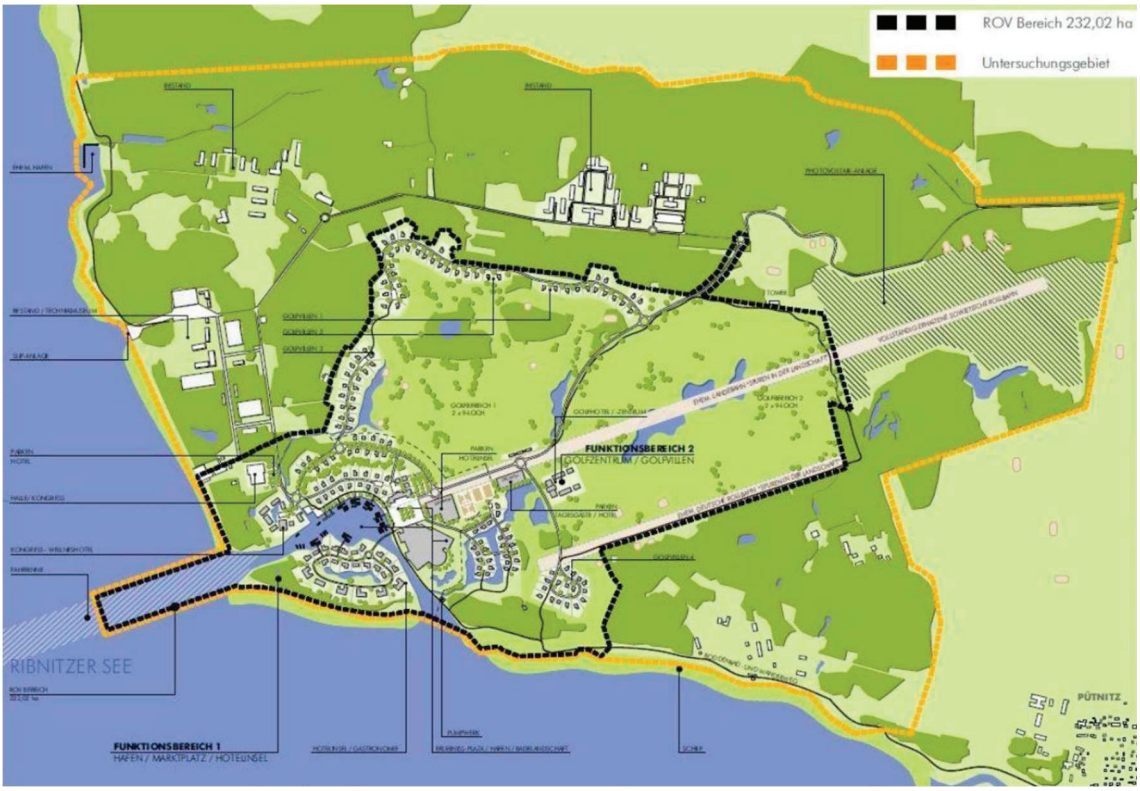


Abbildung 19: Städtebaulich-funktionales Konzept
Quelle: (Arge Bastmann + Zavracky Architekten GmbH & Wagner Planungsgesellschaft, 2014)

Das städtebaulich-funktionale Konzept aus dem Jahre 2014 des ROV zeigt eine aufgelockerte Bebauung mit einer nördlichen und westlichen Verlagerung. Durch die Teilverlagerung der Ferienhäuser an den nördlichen Ringrollweg werden die vorhandenen Biotope nicht angerührt oder versiegelt. Auch die bedeutende sowjetische SLB bleibt in diesem Konzept frei von Bebauung. Lediglich im westlichen Bereich befinden sich drei Gebäude in direkter Angrenzung an die lange Betonfläche. Die sowjetische und deutsche SLB würden grundsätzlich unbebaut bleiben. Nur Wege für den normalem Kraftverkehr sowie Rad- und Fußgängerwege würden in den SLB integriert werden. Allerdings befindet sich das vorgesehene Golfzentrum im direkten Umkreis der SLB.

Die dazugehörige Golfanlage sieht einen Golfplatz mit einer kleinen Seenlandschaft und veränderter Topografie vor. Baumgruppen sollen das Erscheinungsbild abrunden. Aufgrund des Denkmalschutzes und dem landschaftlichen Erscheinungsbild soll die sowjetische SLB 40 Meter beidseitig von Bepflanzungen freigehalten werden. Diese

würden das markante Flugfeld landschaftlich stark beeinflussen. Obwohl die Auswirkungen der Planung in der ROV als moderat eingestuft werden, würde durch die künstlich angelegte hügelige Landschaft der Charakter des ehem. Fliegerhorst enorm verloren gehen (Vgl. Arge Bastmann + Zavracky Architekten GmbH & Wagner Planungsgesellschaft, 2014, S. 50 f.). Ein weiterer bedeutsamer Eingriff in die Landschaft wäre die künstliche Schaffung einer Insel am Saaler Bodden. Bei dieser Planung wurde trotz des voraussichtlich beachtlichen Aufwands die Sichtachse der sowjetischen SLB mit aufgegriffen.

Eine nachteilige Veränderung in der Planung ist, dass die Gebäude im Süden sowie die unter Denkmalschutz stehenden Shelter 13 und 14 abgerissen werden sollen. Wiederrum würden viele der Shelter im Bereich des Golfplatzes langfristig bestehen bleiben.

Grundsätzlich zeigt der Entwurf aus dem Raumordnungsverfahren auf, wie man gut mit den Gegebenheiten umgehen kann. Der Denkmalschutz wurde bezüglich der SLB und den Rollwegen größtenteils beachtet, in dem die Achsenverlängerung und die Bahnen nicht mit Gebäuden behindert werden. Zusätzlich nimmt das Vorhaben nicht die Flächen der Biotope im Norden ein.

In Anbetracht der Entwicklung zu einem touristischen Ferienort wird grundsätzlich eine Altlastensanierung vorgenommen, die eine Aufwertung des Landschaftsbildes nach sich zieht. Die im städtebaulichen Konzept geplanten Siedlungsbereiche entsprechen dem Ziel des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden. Repräsentativ wirkt sich der Erhalt des Waldes auf das Orts- und Landschaftsbild aus. Die erneute Versiegelung soll sich auf das Mindeste beschränken, indem die meisten Bauten sich im Kernbereich konzentrieren (Vgl. Arge Bastmann + Zavracky Architekten GmbH & Wagner Planungsgesellschaft, 2014, S. 54 f.). Die landesplanerische Beurteilung kommt in der raumordnerischen Abwägung, dass das geplante Vorhaben als umweltverträglich eingestuft wird und nur Teile des Vorhabens kritisch zu bewerten sind. Negativ sind im Wesentlichen die Eingriffe in den Natur- und Landschaftsschutz, in die Denkmalpflege und in der Land- und Forstwirtschaft zu betrachten (Vgl. Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern, 2016, S. 50 ff.).

Der aktuelle Masterplan zeigt maßgebliche Veränderungen auf. Gravierend ist die Verlegung der Ferienhäuser auf den Bereich der SLB, in dem eigentlich eine Golfanlage

geplant war. Die Gebäude reihen sich nördlich und südlich der sowjetischen SLB in amorpher Gestalt an. Diese Gestaltung führt zu einem Rückbau der vorhandenen Flugzeugshelter, sowie zum Verlust der charakteristischen offenen Landschaft des Flugfeldes.

Der Abstand der Gebäude zur sowjetischen SLB ist laut den denkmalpflegerischen Anforderungen nicht ausreichend. Ein weiterer Aspekt ist der Rückbau der deutschen SLB. Die Grundstruktur bliebe bestehen, weil an der Stelle eine Verbindungsstraße entstehen würde. Die Achsenverlängerung der sowjetischen SLB endet zumindest am Hafen mit der Bucht, wird jedoch von dem Market Dome unterbrochen. Direkt auf der sowjetischen SLB soll es einen schlangenlinien-förmigen Weg geben, der die amorphe Form der städtebaulichen Struktur und der geplanten Wegeführung wieder aufnimmt. Ebenfalls wurden die Wege auf dem restlichen Gelände sehr unförmig geplant und verändern dadurch die typische Infrastruktur eines Flugplatzes. Der Masterplan zeigt im kompletten Bereich der Ferienhäuser und im Randbereich viele Pflanzungen auf. Gerade Baum- und Heckenstrukturen bewirken die Einschränkung eines weiten Blickes über das ehemalige Flugfeld. Das Center Parks Gelände, der Bernsteinreiterhof und der Market Dome werden so voneinander abgegrenzt. Die einzelnen Angebotsbereiche wirken durch die Hecken, Bäume, Seen und Teiche sehr in sich geschlossen.

Entlang der Rollwege wurden viele Baumpflanzungen geplant, die sich wie ein Band um das Center Parks - Gelände legen. Die Grüne Wand erinnert an eine unregelmäßige Allee, die den Blick in die freie Landschaft verwehrt. Aufgrund der vielen geplanten Pflanzungen und der naturräumlichen Entwicklungsgebiete im Norden und Süden des Gebiets bleibt die Stadt Ribnitz-Damgarten ihrem Thema „Natur erleben“ eindeutig treu.

Prägend ist der Abriss der denkmalgeschützten Seehalle 5, sowie der Shelter 13 und 14. Der auf diesem Bereich geplante Surfpool wurde in dem städtebaulichen Konzept nicht mit integriert.

Der Masterplan aus dem Jahre 2021 setzt sich grundlegend von dem städtebaulichen Konzept aus dem Jahre 2014 ab. Besonders die denkmalschutzfachlichen Belange wurden in den Hintergrund gestellt und fehlen im aktuellen Masterplan weitestgehend.

6 Städtebaulicher Rahmenentwurf mit denkmalpflegerischem Schwerpunkt

6.1 Vorschläge zur Integration der denkmalpflegerischen Belange

Obgleich der Masterplan aus dem Jahre 2021 gegen die denkmalpflegerischen Anforderungen steht, gibt es durchaus Möglichkeiten zur Verbesserung des Vorhabens. Die Ferienhäuser stehen sehr nahe an der sowjetischen SLB und könnten davon Abstand nehmen, indem die Ferienhäuser enger in Richtung Norden und Süden zusammengebündelt werden. Zusätzlich könnten die vorhandenen Rollwege in die Ferienhausanlagen integriert werden und als Anbindungswege fungieren. Um die Ferienhäuser weiter in der offenen Landschaft zu „verstecken“, gibt es die Möglichkeit der Gestaltungsveränderung. Die momentan Container-ähnlichen mit Holz vertäfelten Gebäude versperren das Sichtfeld maßgeblich und fügen sich nicht in die freie Umgebung ein. Eine Alternative wäre eine schräge Bauweise mit Dachbegrünung. Viele Gebäude würden in der Ferne augenscheinlich untergehen und nicht auffallen (siehe Abb. 20).

Abbildung 20: Visualisierung von begrünten Gebäuden aus der Ferne
Quelle: (Eigene Visualisierung)

Hinsichtlich der Bebauung in der direkten Umgebung wäre die Aufnahme der Architektur der Shelteranlagen eine weitere Möglichkeit die Ferienbungalows auf dem ehem. Flugfeld optisch verschwinden zu lassen (siehe Abb. 21). Die halbrunden Bauten

würden mit einer extensiven Dachbegrünung[9] zwar wahrgenommen werden, aber visuell in den Hintergrund rücken. Das Gelände würde ihren ursprünglichen Assoziationswert behalten. Denkmalrechtlich muss nach DSchG M-V §7 Abs. 1 Nr. 2 ein Neubau klar von dem Denkmal zu unterscheiden sein. In diesem Fall wäre der Bau der Shelter-ähnlichen Bungalows nur vertretbar, wenn eine moderne Fassade eingesetzt wird.

Abbildung 21: Visualisierung eines Ferienbungalows in Shelterform
Quelle: (Eigene Visualisierung)

Die abgeschwächte Version ist ein bis zum Boden verlaufender schräger Bungalow mit extensiver Dachbegrünung (siehe Abb. 22).

Abbildung 22: Visualisierung eines Ferienbungalows mit begrüntem Schrägdach
Quelle: (Eigene Visualisierung)

Um die Bauten zumindest in einer Blickrichtung verschwinden zu lassen, könnten alle Ferienbungalows in eine Richtung ausgerichtet werden.

[9] Dachbegrünung mit geringen Flächenlasten und minimalem Pflegebedarf

Die Zufahrten der einzelnen Bereiche müssen nicht von der sowjetischen SLB ausgehen, sondern könnten von den Rollbahnen im Norden und der deutschen SLB befahren werden.

Es ist wahrscheinlich, dass Menschen instinktiv den direkten Weg nehmen bzw. Abkürzungen nehmen (Vgl. Helbing, 2010, o.S.). Dadurch ist die Planung eines sich schlängelnden Weges auf der sowjetischen SLB abkömmlich. Die freie Fläche der SLB hätte den Charakter des ehemaligen Flughafens Tempelhofer Feld in Berlin. Dort wird die ehemalige SLB als Sport- und Spielfläche genutzt. Darunter fällt das Skaten, Fahrradfahren und Drachensteigen lassen (siehe Abb. 23). In Pütnitz wäre eine ähnliche Nutzung ebenfalls denkbar.

Abbildung 23: Tempelhofer Feld in Berlin
Quelle: (www.top10berlin.de/de/cat/freizeit-268/parks-1375/tempelhofer-freiheit-719)

Anstatt mitten im Flugfeld, wären die vorgesehenen Neuanpflanzungen mit Bäumen und Hecken am Rande der offenen Landschaft verträglicher.

Die Alleen sollten kein Bestandteil der Planung sein.

Das Anlegen von Kleingewässern könnte auf den nördlichen Bereich zwischen den Rollbahnen verlegt werden.

Grundsätzlich können die Gebäude minimal verschoben werden um möglichst viele Shelter zu erhalten. Auch sollten neue Straßen innerhalb der Bereiche um die beiden

SLB weder asphaltiert, noch betoniert sein. Die ursprüngliche Infrastruktur würde sich dann von den anderen Straßen abheben. Anstelle der neuen betonierten Straßen wären Schotterstraßen trotz des höheren Pflegeaufwands eine Alternative.

Um eine freie Sichtachse der sowjetischen SLB in Richtung Bodden zu schaffen, ist eine weitere Möglichkeit den Market Dome in Richtung Norden aus der Sichtachse zu verschieben oder den Market Dome in der Mitte abzusenken. Die rechts und links von der Sichtachse stehenden Gebäude würden eine marktplatzähnliche Situation schaffen.

Abbildung 24: Veränderte Visualisierung des Market Dome
Quelle: (Vgl. Bernsteinstadt Ribnitz-Damgarten, 2021, S. 53)

Die genannten Vorschläge sind nur eine Möglichkeit der Verbesserung des Masterplans und nicht das Optimum. Optimalere Lösungsentwürfe werden im Folgenden aufgezeigt.

6.2 Entwürfe

Aus den vorherigen Untersuchungen geht hervor, dass die denkmalfachlichen Belange nur berücksichtigt werden können, wenn bestimmte Bereiche des ehemaligen Fliegerhorstes freigehalten werden (siehe Anhang 4). Dazu gehören unter anderem die Bereiche auf der und um die sowjetische SLB, die deutsche SLB und die Achsenverlängerungen in Richtung Saaler Bodden beider SLB. Im Folgenden werden Möglichkeiten auf Grundlage der denkmalpflegerischen Anforderungen im Kapitel 4.4.2 zur Verschiebung der Gebäude und die künstliche Topografie aus diesen Bereichen aufgezeigt.

6.2.1 Erster Entwurf

Der erste Entwurf (siehe Anhang 5) umfasst im Grunde die Verlegung der Ferienbungalows von Center Parks in den Norden zwischen den Rollwegen. Die Biotope in diesem Gebiet werden nicht beeinträchtigt und in diesem Bereich können weitere Anpflanzungen sowie die Modellierung des Geländes vorgenommen werden. Die vorhandenen Rollwege werden in die Infrastruktur integriert und bieten zusätzlich Platz für nötige Parkplätze.

Shelter, die in diesem Bereich stehen, bleiben unberührt oder werden in den Ferienpark denkmalgerecht integriert. Dadurch, dass die Ferienbungalows in den Norden verlegt werden, bleibt die sowjetische SLB frei von der Bebauung. Die bis heute offene Landschaft bleibt bestehen. Am Ende der sowjetischen SLB befindet sich ein Strand mit einem Surfpool und dem angrenzenden künstlichen See. Dieser Bereich wird von dem einmal jährlich stattfindenden *About You Pangea Festival* genutzt. Das gleiche gilt für die südlichen Shelter und die alte deutsche SLB, die ebenfalls als Parkplatz genutzt werden kann. Das Gelände um die sowjetischen SLB eignet sich als Campingfläche für die Festival Besucher.

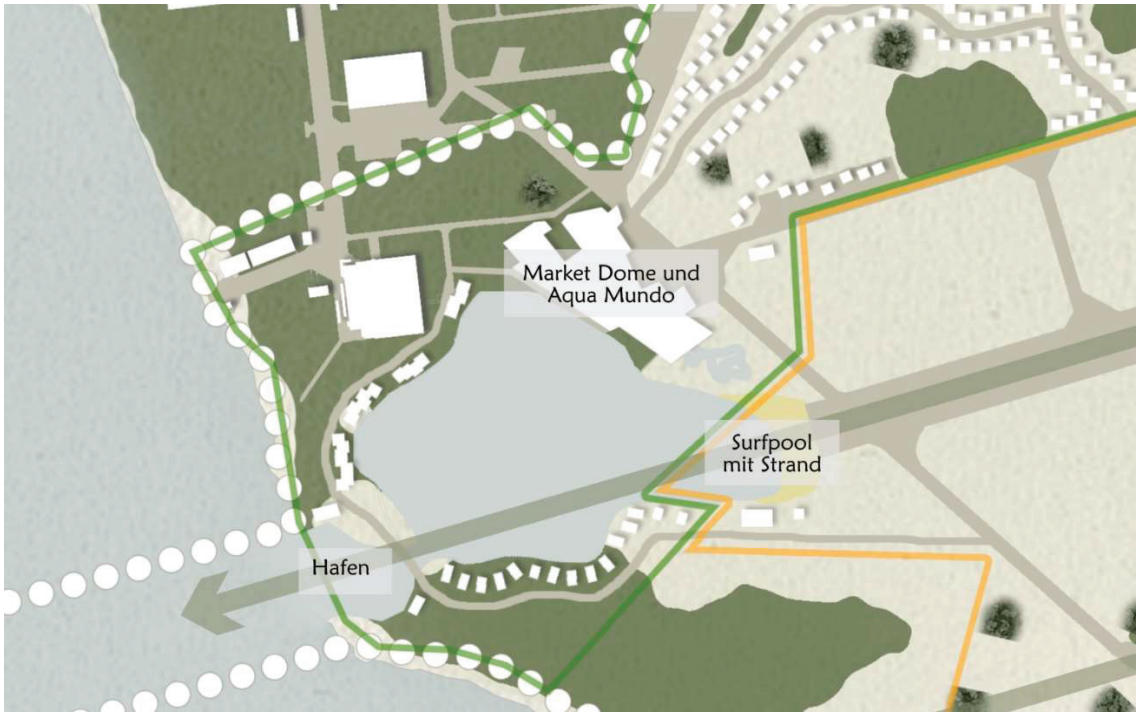


Abbildung 25: Ausschnitt Erster Entwurf Bereich Hafen, Market Dome, Surfpool
Quelle: (Eigener Entwurf, ohne Maßstab)

Die beiden Achsenverlängerungen der SLB bleiben in Richtung Saaler Bodden frei. Der Market Dome und das Aqua Mundo befinden sich an dem Endpunkt eines Rollweges und am Rande der Ferienbungalows. Der Bau begünstigt den Abriss des Shelter 14, der durch den Erhalt anderer Shelter im Bungalowbereich und im südlichen Bereich an der deutschen SLB ausgeglichen wird.

An dem künstlichen See liegen der Market Dome, das Aqua Mundo, Ferienapartments und Ferienhäuser die aus der Sichtachse versetzt wurden. Lediglich der Hafen befindet sich im Sichtfeld, stellt allerdings keinen Störfaktor dar.

Die Gebäude des Bernsteinreiterhofs und des Themenparks bleiben außerhalb der 40 Meter Grenze zur sowjetischen SLB und schränken somit nicht maßgeblich das Sichtfeld ein.

6.2.2 Zweiter Entwurf

In dem zweiten Entwurf (siehe Anhang 6) verlagert sich das Center Parks Gelände in Richtung Süden. Die sowjetische SLB trennt den einen Ferienbungalowbereich von dem anderen und lässt mit den angrenzenden großen Freiflächen das ehemalige Offenland erahnen. Auch hier wurde der Market Dome und das Aqua Mundo aus der Achsverlängerung genommen und in Richtung Süden verlagert. Einige Ferienhäuser und Apartments liegen an einem künstlichen See und einem Hafen, der an den Saaler Bodden grenzt. Auch hier wird die Achsverlängerung der deutschen SLB freigehalten.

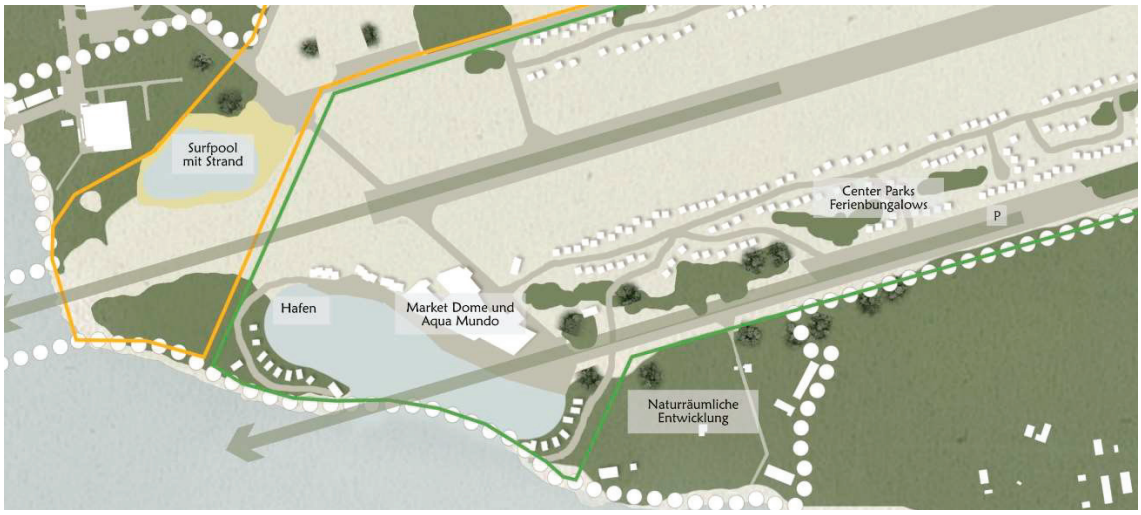


Abbildung 26: Ausschnitt Zweiter Entwurf Centerparks und Hafen
Quelle: (Eigener Entwurf, ohne Maßstab)

Hecken und größere Pflanzungen sind nur für den Randbereich vorgesehen. Um den Aspekt „Natur erleben“ aufzugreifen, werden rund um die sowjetische SLB vielfältige Blühmischungen ausgebracht. Einige Bereiche werden als Sport- und Spielflächen zur Verfügung gestellt. Die sowjetische SLB dient ebenfalls als Freizeitfläche. Die restlichen Rollwege und die deutsche SLB werden in die Infrastruktur integriert und dienen teilweise als Parkplatzflächen. Im westlichen Bereich nahe der Shelter 13 und 14 liegt der Surf Pool mit einem Strand. Im angrenzenden Gebiet zwischen den Rollwegen ist die Fläche als Campingfläche für das *About You Pangea Festival* vorgesehen. In diesem Bereich findet sich im Norden der Reiterhof der Bernsteinreiter mit Weiden für die Pferde.

Im Osten befindet sich der Platz für einen oder mehrere Themenparks. Bis auf zwei Shelter können alle erhalten bleiben und in das Konzept integriert werden. Hier wäre Platz für Läden, verschiedene Freizeitangebote, Ausstellungen und auch Tagungen.

7 Fazit

In dieser Arbeit führte die geschichtliche Einordnung zu dem Ergebnis, dass es eine stetige Veränderung und Verbesserung des Flugfeldes gab. Der ehem. Fliegerhorst steht bedeutend im Zusammenhang mit der deutschen Geschichte und zeigt noch heute typische Baumerkmale für die Zeit des Zweiten Weltkrieges und des Kalten Krieges auf. Im Bestand befinden sich aus diesen Zeiten viele Denkmale. Der Bereich um die SLB ist charakterisiert durch einen offenen, flachen Landschaftsraum, der am Rande des Flugfeldes mit Aufwuchs unterbrochen wird.

Die planerische Einordnung führte zu der Schlussfolgerung, dass der Masterplan städtebaulich und denkmalpflegerisch nicht nachvollziehbar ist. Im Gegensatz zu dem Denkmalschutz werden dem Naturschutz und dem Wald sehr viel Existenzberechtigung zugesprochen. Zusätzlich wird in dem aktuellen Entwurf mit der Aufwertung des Landschaftsbildes argumentiert, wobei die vorhandene Bildwirkung des Denkmalschutzes nicht berücksichtigt wird.

Darüber hinaus werden die Start- und Landebahnen, Shelter und Rollwege nicht genügend beachtet. Zurückzuführen ist dies auf die zu undetaillierte Begründung seitens des Denkmalschutzes und die standardisierte Planung Center Parks.

Zu mehreren Lösungen ohne Verlust der vorgesehenen Gebäude und Funktionen führen die Entwürfe und Vorschläge. Baugrenzen werden unter Beachtung des Denkmalschutzes vorgegeben. Grundsätzlich sind unmissverständliche Erklärungen der denkmalpflegerischen Anforderungen nötig, um Ansätze zur Verbesserung des Masterplanes zu erstellen.

In der Arbeit wurde die Geschichte, der Bestand und der Planungsprozess untersucht und es wurde der Schluss gezogen, dass die SLB, Shelteranlagen und Rollwege geschichtlich und städtebaulich eine signifikante Rolle spielen. Die Ergebnisse der Arbeit zeigen, dass es möglich ist, den Denkmalschutz in der Planung zu beachten, ohne Einbußen zu verzeichnen.

8 Literaturverzeichnis

Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern. (2016). *Landesplanerische Beurteilung - "Landschaftspark am Bodden" auf der Halbinsel Pütnitz.* Greifswald.

Arge Bastmann + Zavracky Architekten GmbH & Wagner Planungsgesellschaft. (September 2014). Vorhabensbeschreibung. *Raumordungsverfahren zum Planungsvorhaben "Landschaftspark am Bodden"*.

BArch RL 21. (1936-1945). Bundesarchiv.

Bastmann+Zavracky Architekten GmbH und Wagner Planungsgesellschaft. (2010). *Raumordnungsverfahren "Sportresort Halbinsel Pütnitz" - Vorläufige Vorhabensbeschreibung.* Rostock.

Bernsteinstadt Ribnitz-Damgarten. (Juni 2021). Bernsteinresort Pütnitz - Präsentation IMAG. Mecklenburg Vorpommern.

Büttner, S., & Freundt, L. (2007). *Rote Plätze.* AeroLit.

Erichson, H. (1997). *Zur Geschichte der Städte Ribnitz und Damgarten.* Ribnitz-Damgarten: Bernsteinmuseum Ribnitz-Damgarten, Gemeinnütziger Förfderverein des Bernsteinmuseums Ribnitz-Damgarten e.V., Geologisch-naturkundlicher Freundeskreis des Bernsteinmuseums Ribnitz-Damgarten e.V.

(2013). *Erstbewertung Liegenschaft Pütnitz "Landschaftspark am Bodden" - Denkmalpflegerische Zielstellung.* Rostock.

Freundt, L. (1998). *Sowjetische Fliegerkräfte in Deutschland. 1945 - 2000* (Bd. 1). Diepholz: Edition Freundt Eigenverlag.

GeoBasis-DE/BKG. (2022). Abgerufen am 14. Mai 2022 von https://www.google.de/maps/place/Flugplatz+P%C3%BCtnitz/@54.2645445,12.4287408,5284m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x47acf30813155de5:0x8c6f026601316239!8m2!3d54.2616082!4d12.4311591

GeoPortal.MV. (5. Juni 2022). *Themenkarte Biotope*. Abgerufen am 5. Juni 2022 von https://www.geoportal-mv.de/gaia/gaia.php

GeoPortal.MV. (2022). Themenkarte DOP-Historie 1953 in GAIA-MVprofessional,. Abgerufen am 17. Mai 2022 von www.geoportal-mv.de/gaia/gaia.php

GeoPortal.MV. (2022). Themenkarte DOP-Historie 1991 in GAIA-MVprofessional. Abgerufen am 17. Mai 2022 von www.geoportal-mv.de/gaia/gaia.php

GeoPortal.MV. (2022). *Themenkarte Schutzgebiete in GAIA-MVprofessional*. Abgerufen am 5. Juni 2022 von https://www.geoportal-mv.de/gaia/gaia.php

Gmyrek, E. (2006). *Pütnitz: Konversion als Chance.* Diplomarbeit, Universität der Künste Berlin, Fakultät Gestaltung, Studiengang Architektur, Berlin.

Helbing, D. (12. August 2010). Draußen eigene Wege gehen. (C. Ankowitsch, Interviewer, & S. Z. Magazin, Herausgeber) Abgerufen am 13. Juni 2022 von https://sz-magazin.sueddeutsche.de/natur/draussen-eigene-wege-gehen-77472

Institut Biota GmbH. (2012). *Raumordnungsverfahren zum Planungsvorhaben "Landschaftspark am Bodden".* Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern, Ribnitz-Damgarten.

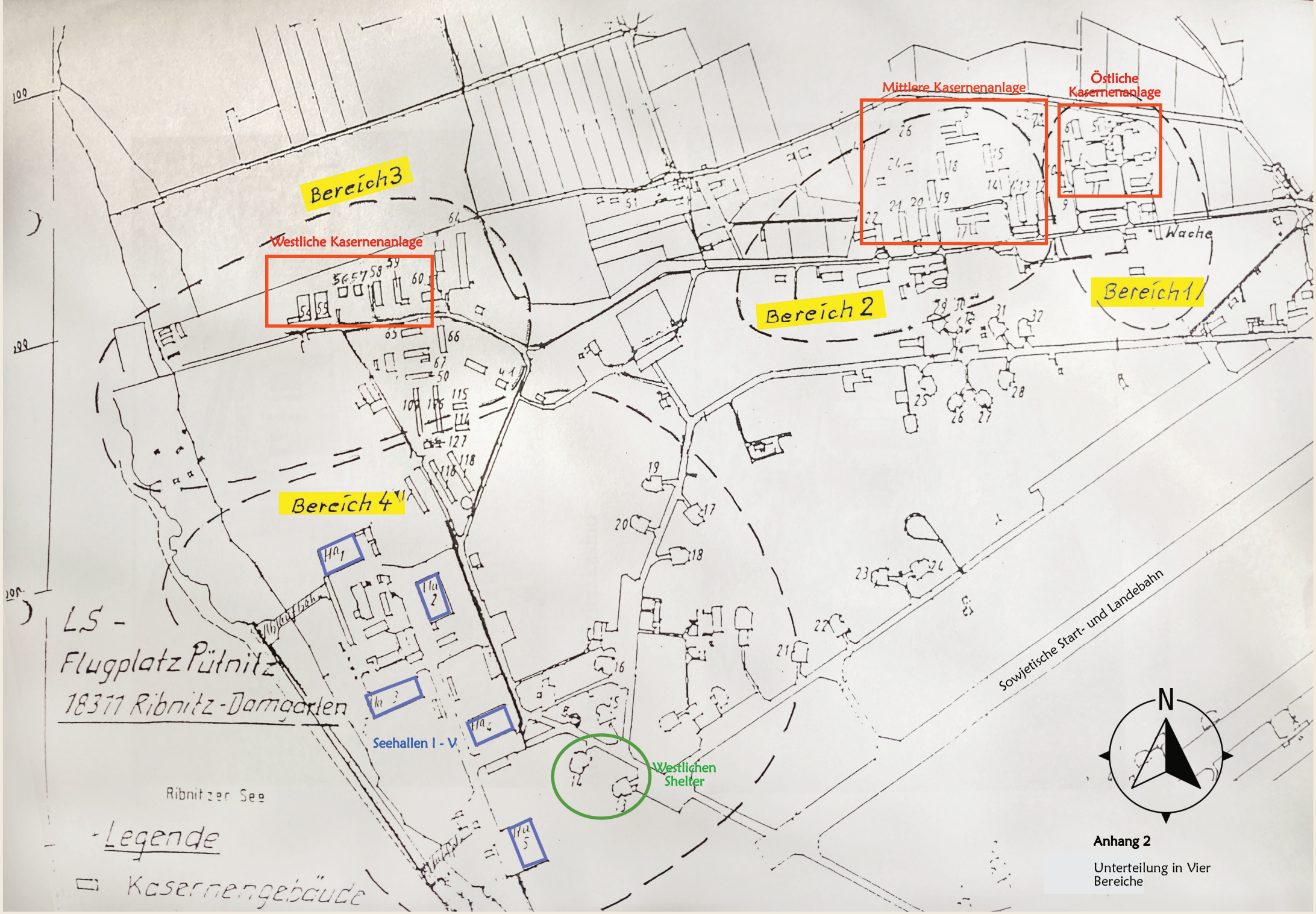
Institut Biota GmbH. (2012). *Umweltbericht - Photovoltaik Pütnitz.* Bützow.

Kaelble, H. (2011). *Kalter Krieg und Wohlfahrtsstaat: Europa 1945-1989.* München: CH Beck.

Krambeer, K. (1938). Stadt Ribnitz in Vergangenheit und Gegenwart. Ribnitz: Selbstverlag.
Kühl, J. (2021). *Ernst Heinkel und sein Traum vom Fliegen.* NDR.
LaKD, Pütnitz 2525, Aktennr. 02. (Februar 2011). Denkmalliste des Landkreises Nordvorpommern - Veränderung der Dennkmalliste. Landesamt für Kultur und Denkmalpflege.
Landesamt für Kultur und Denkmalpflege. (1. Juni 2012). Stellungnahme des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege- Einladung zur zweiten Antragskonferenz. *10-ROP-031-01*. Schwerin.
Landesamt für Kultur und Denkmalpflege. (22. Dezember 2021). Stellungnahme Gelände des ehemaligen Fliegerhorsts Pütnitz. Schwerin.
Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern. (2003). Gesetzlich geschützte Biotope und Geotope in Mecklenburg-Vorpommern. *Schriftreihe*.
Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern. (September 2005). Böden in MecklenburgVorpommern - Abriss ihrer Entstehung, Verbreitung und Nutzung. Güstrow.
Landeshauptarchiv Schwerin. (1951). *6.11-14, Nr. 6521 Schreiben des Ministerium für Wirtschaft und Arbeit an die Bau-Union Waren.*
Meißner, C. (8. August 2019). *Der Truppenabzug aus Ostdeutschland*. Abgerufen am 20. Mai 2022 von Dekoder: https://specials.dekoder.org/abzug-vyvod/truppenabzug
Niemeyer, R. (2. Juni 2019). Größer und verrückter: Das neue Pangea-Festival. *Ostsee Zeitung*.
PROFUND Consult GmbH. (Dezember 2020). Machbarkeitsstudie Touristische Projektentwicklung Pütnitz.
Schubert, P. (1999). *Geschichte der Luft- und Raumfahrt in Mecklenburg und Vorpommern.* Rostock: Verlag Redieck & Schade GmbH.
Scriba, A. (19. Mai 2015). *Die Lufwaffe*. Abgerufen am 21. Mai 2022 von Deutsches Historisches Museum Berlin: https://www.dhm.de/lemo/kapitel/der-zweite-weltkrieg/kriegsverlauf/luftwaffe.html
Stadt Ribnitz-Damgarten. (2019). *Auszug aus der Kreisdenkmalliste.* Ribnitz-Damgarten.
Steinbach, H. J. (2004). *Gehölz-Biotop*. Abgerufen am 5. Juni 2022 von Deutsche Jagd Zeitung: https://djz.de/gehoelz-biotope-786/
Sternkiker, E. (2010). *Doppeldecker und Strahlbomber über Ribnitz - Die Walther-Bachmann-Flugzeugwerke 1934 bis 1945.* Verlag Redieck & Schade.
Sternkiker, E. (2014). *Der Flughafen Pütnitz - unter Hakenkreuz und Sowjetstern 1935 bis 1994.* Rostock: Verlag Redieck & Schade GmbH Rostock.
Technikverein Pütnitz e.V. (kein Datum). *Unsere Treffen*. Abgerufen am 20. Mai 2022 von Technikverein Pütnitz: http://technikverein-puetnitz.de/index.html#Unsere_Treffen
Waack & Bohnenstengel. (1998/99). *Pütnitz im Wandel der Zeiten.* Ribnitz-Damgarten.
Würz, M. (26. Juni 2020). *Deutsche Einheit*. (S. H. Deutschland, Herausgeber) Abgerufen am 25. Mai 2022 von Lebendiges Museum Online: https://www.hdg.de/lemo/kapitel/deutsche-einheit
Zapf, J. (2007). *Flugplätze der Luftwaffe 1934-1945 - und was davon übrig blieb.* VDM Heinz Nickel.

9 Anhang

Sophia Tacke 04.07.2022 Hochschule Neubrandenburg Studiengang Landschaftsarchitektur M 1:10000



Anhang 2

Unterteilung in Vier Bereiche

Sophia Tacke 04.07.2022 Hochschule Neubrandenburg Studiengang Landschaftsarchitektur M 1:10000

Sophia Tacke 04.07.2022 Hochschule Neubrandenburg Studiengang Landschaftsarchitektur M 1:10000

Sophia Tacke 04.07.2022 Hochschule Neubrandenburg Studiengang Landschaftsarchitektur M 1:10000

Sophia Tacke 04.07.2022 Hochschule Neubrandenburg Studiengang Landschaftsarchitektur M 1:10000