

**Bundesförderprogramm Zukunftsähige Innenstädte und Zentren:
Masterplan Innenstädte**

<i>Organisationseinheit:</i> Amt für Bau, Wirtschaft und Liegenschaften <i>Verantwortlich:</i>	<i>Datum</i> 11.09.2025
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Bau- und Wirtschaftsausschuss (Vorberatung)	23.09.2025	Ö
Stadtausschuss Damgarten (Vorberatung)	23.09.2025	Ö
Ausschuss für Stadtmarketing, Tourismus und Kultur (Vorberatung)	30.09.2025	Ö
Hauptausschuss (Vorberatung)	01.10.2025	N
Stadtvertretung Ribnitz-Damgarten (Entscheidung)	08.10.2025	Ö

Beschlussvorschlag**Beschluss RDG/BV/BA-25/156****Bundesförderprogramm "Zukunftsähige Innenstädte und Zentren" - Masterplan Innenstädte**

Die Stadtvertretung beschließt den von der GOS mbH in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung, Fachgutachtern, Stadtakteur:innen aus Handel und Gastronomie sowie engagierten Bürger:innen erarbeiteten Masterplan Innenstädte.

Der Masterplan ist das finale Ergebnis aller Aktivitäten im Rahmen des Bundesförderprogramms "Zukunftsähige Innenstädte und Zentren" in Ribnitz-Damgarten. Er ist ein interdisziplinärer Planungsansatz, der die verschiedenen Handlungsfelder der Innenstadtentwicklung in Zukunftsbildern zusammenführt und Maßnahmen für die kommenden Jahre bis 2040 beschreibt.

Sachverhalt

Der Masterplanprozess wurde als integriertes Verfahren konzipiert, das sowohl die Einbindung von Fachplaner:innen aus den Bereichen Verkehrsplanung, Freiraumplanung und Einzelhandelsentwicklung als auch die Ideen und Bedürfnisse der relevanten Innenstadtakteur:innen sowie der Öffentlichkeit ermöglichte.

Den Auftrag zur Prozesssteuerung, zur Durchführung des Beteiligungsprozesses sowie zur Erstellung des Masterplans erhielt die GOS mbH. Ein zentraler Baustein dieses Prozesses war die Ausschreibung und Vergabe von drei vertiefenden Fachgutachten zu den Themenfeldern Einzelhandel und Nutzungen, Verkehr und Mobilität sowie Freiraumgestaltung. Diese Gutachten bildeten die fachliche Grundlage für die weitere Konzeptentwicklung.

Der Masterplan Innenstädte umfasst folgende Kapitel:

1. Anlass und Zielsetzung
2. Der Materplan als integrierter Prozess
3. Situationsanalyse
4. Zukunftsbilder der Innenstädte
5. Maßnahmenprogramm
6. Umsetzungsempfehlungen

Die Zukunftsbilder und die daraus abgeleiteten Maßnahmen bilden die Grundlage und Richtschnur des städtischen Handels in den kommenden 15 Jahren.

Finanzielle Auswirkungen

Haushaltsmäßige Belastung:	Ja:	X	Nein:	
Kosten:	€	Folgekosten/Abschreibungen:		€
Produkt / Sachkonto:				
Verfügbare Mittel des Kontos:	€			

Anlage/n

1	250910 Masterplan Innenstädte Ribnitz-Damgarten_150dpi (öffentlich)
---	---

MASTERPLAN INNENSTÄDTE

ENTWURF

BERNSTEINSTADT
RIBNITZ-DAMGARTEN

Impressum

Auftraggeberin

Bernsteinstadt Ribnitz-Damgarten

vertr. durch den Bürgermeister Thomas Huth

Am Markt 1

18311 Ribnitz-Damgarten



Jenny Harms

Silke Kunz

Heiko Werth

Verfasser:innen

GOS Gesellschaft für Ortsentwicklung und Stadterneuerung mbH

Regionalbüro Hamburg

Georgsplatz 6

20099 Hamburg

GOS.

Carolin Wandzik

Joel Prang

Simon Kropshofer

Aljoscha Berthold

Simon Schwarzl

Anna Weber

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen

Zukunftsfähige
Innenstädte und Zentren



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Inhalt

1

Anlass und Zielsetzung

1.1	Herausforderungen der Innenstadtentwicklung	S. 6
1.2	Bundesprogramm ZIZ	S. 8

S. 4

2

Der Masterplan als integrierter Prozess

2.1	Prozessstruktur	S. 12
2.2	Der Beteiligungsprozess	S. 18

S. 10

3

Situationsanalyse

3.1	Übergreifende Analyse	S. 34
3.2	Kerninhalte der Fachgutachten	S. 46
3.2.1	Nutzungs- und Einzelhandelskonzept	S. 48
3.2.2	Fachgutachtem Verkehr und Mobilität	S. 52
3.2.3	Gestaltungskonzept Innenstädte	S. 56
3.3	Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse	S. 64
3.4	Handlungsfelder der Innenstadtentwicklung	S. 74

S. 28

4

Zukunftsbilder der Innenstädte

4.1	Zukunftsbild und Entwicklungsziele Ribnitz	S. 80
4.2	Zukunftsbild und Entwicklungsziele Damgarten	S. 88

S. 76

5

Maßnahmenprogramm

- 5.1 Maßnahmenübersicht
- 5.2 Sofortmaßnahmen
- 5.3 Maßnahmen Ribnitz
- 5.4 Maßnahmen Damgarten

S. 94

S. 98

S. 100

S. 116

S. 180

6

Umsetzungsempfehlungen

S. 202



ANLASS UND ZIELSETZUNG

01



1.1 HERAUSFORDERUNGEN DER INNENSTADTENTWICKLUNG



Abb. 4-7: Leerstehende Ladenflächen und Jugendzentrum in den Innenstädten von Ribnitz und Damgarten

Viele Städte und Gemeinden in Deutschland sind von tiefgreifenden Veränderungen in ihren Innenstädten betroffen. Diese Veränderungen spiegeln sich besonders deutlich in einem anhaltenden **Strukturwandel des Einzelhandels** wider, der durch das veränderte Konsumverhalten - insbesondere durch den Boom des Online-Handels - beschleunigt wurde. Die Corona-Pandemie hat diese Entwicklung nicht nur verstärkt, sondern auch **strukturelle Schwächen** und drängende Handlungsbedarfe offenbart. Lange Zeit etablierte Nutzungskonzepte, wie Warenhäuser mit mehrstöckiger Verkaufsfläche, entsprechen den veränderten Nachfragebedingungen nicht mehr. In der Folge sind viele Innenstädte von einer zunehmenden Leerstandsproblematik betroffen.

Weitere in den vergangenen Jahren aufgetretene **globale Krisen** wie der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine, die darauffolgende Energiekrise, die zunehmenden Auswirkungen des **Klimawandels** sowie Lieferkettenprobleme und wirtschaftliche Unsicherheiten verschärfen die Lage zusätzlich und verdeutlichen die Notwendigkeit

umfassender, nachhaltiger Reformen. Innenstädte und Zentren stehen vor der Herausforderung, sich funktional, städtebaulich und immobilienwirtschaftlich anzupassen, um einen **zukunftsfähigen NutzungsMix** zu erreichen und gleichzeitig ihre Aufenthaltsqualität und Attraktivität zu steigern.

Dabei steht neben der Sicherung bestehender Funktionen und der Weiterentwicklung des Nutzungsmixes durch ergänzende Angebote auch eine qualitative Aufwertung des öffentlichen Raums im Fokus. Die notwendige Anpassung an den Klimawandel gewinnt dabei neben der **Erhöhung der Aufenthaltsqualität** weiter an Bedeutung – etwa durch mehr Begrünung, die Entsiegelung und Umwidmung von Parkplatzflächen oder die Förderung von erneuerbaren Formen der Strom- und Wärmeversorgung. Auch die Gestaltung einer nachhaltigen **Mobilitätswende** erfordert tiefgreifende Umstrukturierungen in den Zentren zur Stärkung des „Umweltverbunds“ aus Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichem Nahverkehr. Während der öffentliche Nahverkehr in den Großstädten zunehmend Anteile des motorisierten Individualverkehrs

übernehmen und sich als wichtige Säule der städtischen Mobilität etablieren konnte, ist dieser in seiner aktuellen Ausgestaltung für die Menschen im **ländlichen Raum** nur bedingt zur Bewältigung ihrer täglichen Wege geeignet. Ein attraktives, dicht getaktetes Angebot lässt sich aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte in der Regel nicht wirtschaftlich betreiben. Insofern steht für ländlich geprägte Zentren wie Ribnitz-Damgarten außer Frage, dass der motorisierte Individualverkehr für die Mobilität der Einwohner:innen auch zukünftig unverzichtbar bleiben wird. Der Fokus der Mobilitätswende muss daher im ländlichen Raum auf die Förderung und den Ausbau der Infrastruktur für E-Mobilität sowie die Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der Nahmobilität gelenkt werden. Zudem gilt es die Organisation des ruhenden Verkehrs neu zu denken, der in deutschen Städten aller Größenordnungen viel Platz im öffentlichen Raum einnimmt und die Aufenthaltsqualität der Zentren beeinträchtigt.

Trotz der vielfältigen Herausforderungen bietet der notwendige **Transformationsprozess** auch Chancen für die Zentren. Die Rückbesinnung auf eine vielfältige Nutzungsmischung in den Innenstädten ist dabei kein neues Konzept, sondern knüpft an die über Jahrhunderte gewachsenen, durchmischten Strukturen der europäischen Stadt an. Erst seit der Mitte des 20. Jahrhunderts wurden viele Zentren zunehmend auf den Einzelhandel ausgerichtet und zu monofunktionalen Shoppingstandorten umgestaltet – ein Modell, das heute vielfach an seine Grenzen stößt. Die Wiederherstellung einer stärkeren Durchmischung von Wohnen, Arbeiten, Bildung, Kultur, Gastronomie, Dienstleistungen und Handel zielt daher darauf ab, verloren gegangene Qualitäten zurückzugewinnen und die Innenstädte lebendiger, nachhaltiger und inklusiver zu gestalten. Während insbesondere Großstädte häufig vor die Herausforderung gestellt werden, neue Konzepte für leerstehende, großflächige Einzelhandelsimmobilien zu entwickeln, konnte sich in der Ribnitzer Innenstadt bislang eine kleinteilige Einzelhandelsstruktur und Nutzungsmischung erhalten – ein Potenzial, das gestärkt und weiterentwickelt werden muss. Bei der Be trachtung der benachbarten Innenstadt von Damgarten wird hingegen die Krise des Einzelhandels – gerade in

den ländlichen Räumen – deutlich sichtbar. Die Stralsunder Straße kämpft seit Jahren mit hohen Leerstandsquoten der ehemals gewerblich genutzten Ladeneinheiten im Erdgeschoss und wird als Einkaufsstandort zukünftig kaum zu halten sein. Dies unterstreicht, dass die Innenstadtentwicklung vielerorts auch mit einer **Umnutzung** bisher durch Einzelhandel genutzter Immobilien bspw. für Wohnnutzungen verbunden sein wird.

Eine erfolgreiche Transformation kann neue Impulse für die Identität der Innenstädte setzen. Durch **kreative Nutzungskonzepte**, temporäre Projekte oder eine stärkere Einbindung von Kultur und Kunst lassen sich innovative Orte schaffen, die sowohl Einheimische als auch Besucher:innen anziehen. Gleichzeitig bieten diese Veränderungen die Chance, Gemeinschaftsgefühl und soziale Teilhabe zu fördern, indem Orte der Begegnung und des Austauschs entstehen.

Ein entscheidender Faktor für den Erfolg dieses Transformationsprozesses ist die Zusammenarbeit und Einbindung vielfältiger **Akteursgruppen**. Die Städte und Gemeinden, Immobilienbesitzer:innen, Einzelhändler:innen, Gastronomiebetriebe, Kulturschaffende, Bürgerinitiativen und die lokale Zivilgesellschaft müssen gemeinsam an der Entwicklung von Visionen und der Umsetzung von Maßnahmen arbeiten. Nur durch ein abgestimmtes und kooperatives Vorgehen können nachhaltige und akzeptierte Lösungen entwickelt werden, die den unterschiedlichen Bedürfnissen und Interessen gerecht werden. Die **Einbindung der Bürger:innen** spielt dabei eine zentrale Rolle, um eine hohe Identifikation mit den Veränderungen zu erreichen. Durch partizipative Ansätze können innovative Ideen aus der Bevölkerung gewonnen und das Bewusstsein für die Bedeutung der Innenstadtentwicklung geschaffen werden.

Die Transformation der Innenstädte ist eine der zentralen Zukunftsaufgaben der Stadtentwicklung in den kommenden Jahrzehnten. Der Wandel bietet die **Chance**, Innenstadtquartiere in multifunktionale und lebenswerte Orte (zurück) zu entwickeln, die soziale, wirtschaftliche und ökologische Anforderungen gleichermaßen erfüllen.

1.2 BUNDESPROGRAMM ZIZ

Das Bundesprogramm „**Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren**“ (ZIZ) ist eine umfassende Initiative des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (**BMWSB**), die darauf abzielt, die Innenstädte und Ortszentren Deutschlands angesichts tiefgreifender gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Veränderungen nachhaltig zu stärken und zukunftsfähig zu gestalten. Diese Veränderungen umfassen unter anderem den anhaltenden Strukturwandel im Einzelhandel, die fortschreitende Digitalisierung sowie die weitreichenden Auswirkungen der Corona-Pandemie, die viele Innenstädte vor erhebliche Herausforderungen stellen. Das Programm unterstützt Städte und Gemeinden dabei, diese Herausforderungen zu bewältigen und ihre Innenstädte als lebendige, multifunktionale und attraktive Zentren zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Ein zentrales Ziel des Programms ist es, Innenstädte als Orte der Begegnung, des Wohnens, Arbeitens, der Bildung, Kultur und Freizeit zu stärken. Dabei sollen nachhaltige und resiliente Konzepte entwickelt werden, die eine multifunktionale Nutzung der Innenstädte fördern und langfristige Perspektiven schaffen. Besonderer Wert wird auf die Entwicklung von Strategien gelegt, die nicht nur auf kurzfristige Krisenbewältigung abzielen, sondern eine **langfristige Transformation** und Anpassung an zukünftige Anforderungen ermöglichen. Dies beinhaltet die Förderung einer stärkeren Durchmischung von Nutzungen, um die Innenstädte widerstandsfähiger gegenüber wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Veränderungen zu machen.

Das Bundesprogramm ZIZ finanziert eine Vielzahl von Maßnahmen, die den strukturellen Wandel aktiv gestalten. Gefördert werden unter anderem die Erarbeitung innovativer Leitbilder, integrierter Handlungskonzepte und **Zukunftsstrategien** für die Innenstädte. Zudem werden Machbarkeitsstudien, Beratungsleistungen, Gutachten und Planungen für die Aufwertung und Nachnutzung von vom Wandel betroffenen Standorten unterstützt. Ein weiterer Förderschwerpunkt liegt auf dem Aufbau neuer oder der Erweiterung bestehender innenstadtbezogener Kooperationen, beispielsweise durch die Einrichtung von **Innenstadtmanagements**, Moderati-

onsprozessen mit Akteursbeteiligung oder die Gründung lokaler Innenstadtbeiräte.

Zur Attraktivitätssteigerung der Innenstädte fördert das Programm auch die vorübergehende Anmietung leerstehender Räumlichkeiten, um sie für neue Nutzungen wie Kultur, Bildung oder Start-ups zwischen zu vermieten. Zudem können **Verfügungsfonds** eingerichtet werden, die sich zu mindestens 50 Prozent aus Mitteln der Wirtschaft, privaten Akteur:innen oder zusätzlichen kommunalen Mitteln finanzieren und über deren Verwendung ein lokales Gremium entscheidet. Auch Maßnahmen des Innenstadtmarketings und der **Öffentlichkeitsarbeit** sowie geringfügig **baulich-investive Maßnahmen** zur Aufwertung von Gebäuden, Plätzen und Freiflächen werden unterstützt.

Ein wesentlicher Aspekt des Programms ist die Einbindung und aktive **Beteiligung** der Bürger:innen sowie verschiedener Akteursgruppen vor Ort. Durch partizipative Prozesse sollen lokale Bedürfnisse und Ideen in die Entwicklungskonzepte einfließen, um passgenaue und konsensfähige Lösungen zu erarbeiten. Zudem fördert das Programm den **Erfahrungsaustausch** und Wissenstransfer zwischen den teilnehmenden Kommunen, um voneinander zu lernen und erfolgreiche Ansätze zu multiplizieren.

Für den Zeitraum von 2022 bis 2025 stellt der Bund insgesamt bis zu **250 Millionen Euro** für das Programm zur Verfügung. Diese Mittel werden an Kommunen in Form von Fördergeldern vergeben, um Projekte und Maßnahmen umzusetzen. Bundesweit profitieren 217 Kommunen von diesem Programm, die meisten Projekte starteten im Sommer/Herbst 2022 und laufen bis längstens November 2025.



Abb. 8: Lange Straße - Einkaufsstraße in der Ribnitzer Innenstadt

Als eine dieser Kommunen hat sich die **Stadt Ribnitz-Damgarten** erfolgreich für die Aufnahme in das Bundesprogramm ZIZ beworben. Der im Februar 2022 eingereichte **Projektantrag** trug den Titel „Erarbeitung einer ganzheitlichen Projektstudie als richtungsweisendes Instrument für den Erhalt und die zukunftsfähige Entwicklung der Stadt Ribnitz-Damgarten als prosperierendes Mittelzentrum - Chancen-Risiken-Analyse und Definition vorrangiger Handlungsfelder unter Einbeziehung lokaler Akteure“.

In den Jahren 2022 bis 2025 unterstützte das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen die Stadt Ribnitz-Damgarten daraufhin mit insgesamt ca. 741.000 Euro Fördermitteln, die durch weitere ca. 246.000 Euro Eigenmittel der Kommune ergänzt wurden. Der vorliegende **Masterplan** ist das **Kernergebnis** des über dreijährigen Planungsprozesses.



Bundesprogramm ZIZ

- **217 Kommunen**
aus allen Bundesländern
- **272,5 Mio. Euro**
Gesamtausgaben, darunter
217,9 Mio. Euro Bundesmittel,
Stand März 2025
- **3.942 Maßnahmen**
umgesetzt bis Ende der Projektlaufzeit
- **44 Großstädte, 105 Mittelstädte,**
61 Kleinstädte und 7 Landgemeinden

Quelle: BMWSB, Broschüre zum Bundesprogramm ZIZ



DER MASTERPLAN ALS INTEGRIERTER PROZESS

02



2.1 PROZESSSTRUKTUR

Die Stadt Ribnitz-Damgarten verfolgt mit der Entwicklung des Masterplans einen **interdisziplinären Planungsansatz**, der die verschiedenen Handlungsfelder der Innenstadtentwicklung zusammenführt. Ziel war es, eine zukunftsähige Gesamtstrategie zu erarbeiten, die die Themen Mobilität und Verkehr, Nutzungsmix und Einzelhandel, Freiräume und Klima, Bildung, Kultur, Tourismus, Städtebau und Wohnen, Gastronomie und Dienstleistungen integrativ behandelt und für die Bürger:innen und Akteur:innen der Stadt einen langfristigen Mehrwert bietet.

Der Masterplanprozess wurde als mehrstufiges Verfahren konzipiert, das sowohl die Einbindung der Expertise von Fachplaner:innen aus den Bereichen Verkehrsplanung, Freiraumplanung und Einzelhandelsentwicklung als auch der Ideen und Bedürfnisse der relevanten Innenstadtakteur:innen sowie der Öffentlichkeit ermöglichte. Den Auftrag zur Prozesssteuerung, zur Durchführung des Beteiligungsprozesses sowie zur Erstellung des Masterplans erhielt die GOS mbH. Ein zentraler Baustein dieses Prozesses war die Ausschreibung und Vergabe von drei vertiefenden Fachgutachten zu den Themenfeldern Einzelhandel und Nutzungen, Verkehr und Mobilität sowie Freiraumgestaltung. Diese Gutachten bildeten die fachliche Grundlage für die weitere Konzeptentwicklung und wurden von spezialisierten Planungsbüros erstellt.

Zur strukturierten Steuerung des komplexen Prozesses wurden zwei parallel laufende Arbeitsstrukturen etabliert: der **Fachdiskurs**, der als Plattform für die inhaltliche Konzeptentwicklung diente, und die **Steuerungsrunde**, welche die übergeordnete Koordination des Gesamtprozesses übernahm. Diese beiden Strukturen standen in einem fortlaufenden Austausch und wurden durch die sogenannte „Steuerungsrunde+“ miteinander verknüpft, um fundierte und konsensfähige Ergebnisse zu erzielen.

Der Fachdiskurs

Der Fachdiskurs bildete die zentrale Plattform zur inhaltlichen Abstimmung des Masterplanprozesses. In diesem Format kamen Vertreter:innen der verschiedenen Fachbereiche der Stadtverwaltung, die beauftragten Fachgutachter:innen und die GOS als Projektsteuerer zusammen. Ziel war es, die unterschiedlichen Fachgutachten inhaltlich aufeinander abzustimmen und somit die Zusammenführung der Planungsergebnisse im vorliegenden Masterplan vorzubereiten. Durch die enge Verzahnung der Fachdisziplinen konnten Synergien genutzt und potenzielle Zielkonflikte frühzeitig erkannt und gelöst werden. Außerdem wurden so widersprüchliche Maßnahmen und Planungen in den einzelnen Gutachten vermieden. Im Prozessverlauf fanden insgesamt drei Sitzungen des Fachdiskurses statt.

Die Steuerungsrunde

Während der Fachdiskurs vornehmlich der inhaltlichen Abstimmung der Fachgutachten diente, übernahm die Steuerungsrunde die übergeordnete Koordination des Masterplanprozesses. Sie fungierte als Bindeglied zwischen fachlicher Planung, politischer Entscheidungsebene und den lokalen Akteur:innen und stellte sicher, dass der Masterplanprozess zielgerichtet und transparent voranschritt. Durch die Einbindung der relevanten Akteur:innen aus Politik, Verwaltung und Stadtgesellschaft diente die Steuerungsrunde auch der Vorbereitung politischer Entscheidungen in den Fachausschüssen.

Zu den Teilnehmer:innen der Steuerungsrunde gehörten der Bürgermeister, die Vorsitzenden der politischen Fraktionen, Vertreter:innen der Stadtverwaltung, Stadtakteure aus Handel und dem Ribnitzer Innenstadt e.V., engagierte Bürger:innen sowie die GOS mbH als Projektsteuerer. Die Sitzungen dienten dazu, den Fortschritt des Masterplanprozesses zu reflektieren, nächste Schritte festzulegen und Beteiligungsphasen abzustimmen.

**Beteiligung der
Bürger:innen und
Abstimmungsprozess mit
der Verwaltung, Politik und
Akteurslandschaft**



**Einzelhandels- und
Nutzungskonzept**



Themenbereiche Bestandsanalyse

Ribnitz-Damgarten
MASTERPLAN
INNENSTÄDTE

TOURISMUS



**MOBILITÄT +
VERKEHR**



**FREIRÄUME
+ KLIMA**



GASTRONOMIE



**DIENSTLEISTUNG
+ BÜRO**



BILDUNG



**NUTZUNGSMIX +
EINZELHANDEL**



WOHNEN



KULTUR



STÄDTEBAU



**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept**



**Gestaltungskonzept
Innenstädte**

Zudem fungierten die Teilnehmenden als Multiplikatoren, um die Stadtgesellschaft aktiv in den Prozess einzubinden. Ihre Aufgabe bestand darin, Informationen weiterzutragen, Diskussionen anzustoßen und Bürger:innen sowie Interessengruppen für eine aktive Mitgestaltung zu gewinnen. Die Steuerungsrunde prüfte regelmäßig den Stand der Fachgutachten und des Masterplanprozesses, setzte Prioritäten für die weitere Entwicklung und gewährleistete eine enge Abstimmung mit den politischen Gremien der Stadt. Insgesamt fanden im Projektverlauf drei Sitzungen der Steuerungsrunde statt.

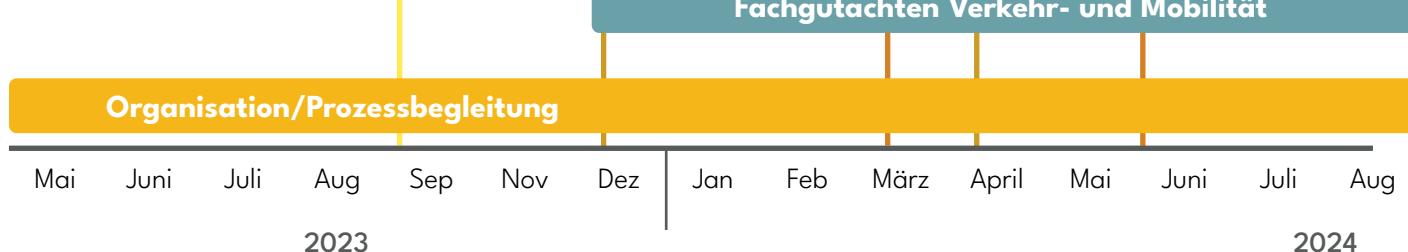
Die Steuerungsrunde+

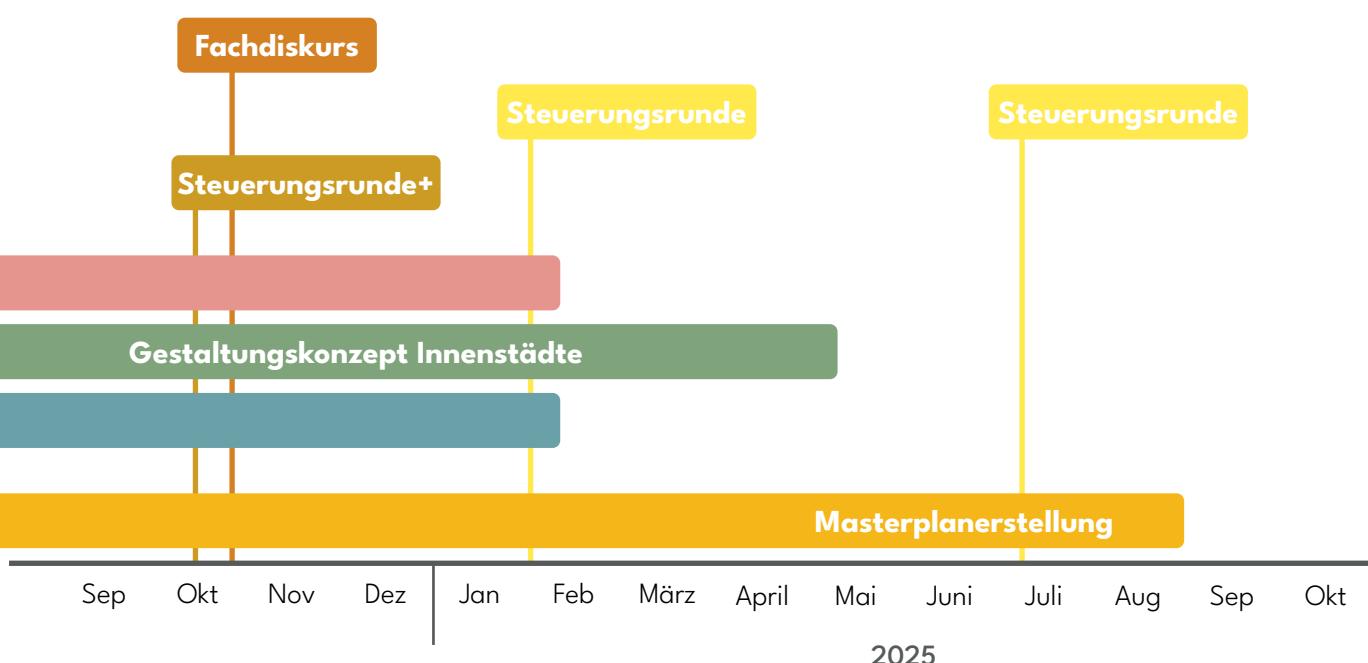
Bei den insgesamt drei Sitzungen der „Steuerungsrunde+“ im Projektverlauf wurden neben den Mitgliedern der Steuerungsrunde auch die beauftragten Fachplaner:innen hinzugezogen. Die Steuerungsrunde+ ermöglichte es insbesondere den Mitgliedern der Steuerungsrunde aus Politik und Stadtgesellschaft, Einblicke in die

Arbeitsstände der Fachgutachten zu erlangen, mit den Fachplaner:innen über die Inhalte zu diskutieren und den Erarbeitungsprozess der Fachgutachten zu steuern. In den Sitzungen der Steuerungsrunde+ wurde darüber hinaus die Arbeitsstände des Masterplans besprochen.

Inhalte des begleitenden Steuerungs- und Abstimmungsprozesses

Auf den folgenden Seiten werden die Kerninhalte der Sitzungen des Fachdiskurses, der Steuerungsrunde sowie der Steuerungsrunde+ in chronologischer Reihenfolge kompakt zusammengefasst.





ÜBERSICHT DER SITZUNGEN

1. Steuerungsrunde

In der ersten Sitzung der Steuerungsrunde wurde zunächst die GOS als Projektsteuerer vorgestellt, gefolgt von einer Diskussion über die Erwartungen an das Masterplanverfahren. Anschließend wurde der Masterplanprozess detailliert erläutert, einschließlich seiner Zielsetzungen, der einzelnen Verfahrensschritte sowie

31. August 2023

der Rolle und Aufgaben der Steuerungsrunde. Dabei wurde besonders die Bedeutung einer aktiven Mitgestaltung durch die Mitglieder betont. Zudem wurde der Aufbau des Beteiligungsprozesses vorgestellt, der eine enge Verzahnung zwischen Fachplanung und öffentlicher Beteiligung sicherstellen soll.

1. Steuerungsrunde +

In der ersten Sitzung der Steuerungsrunde+ wurden die Ergebnisse der ersten Beteiligungsformate präsentiert und diskutiert. Zudem wurden die bereits beauftragten externen Planungsbüros – zu diesem Zeitpunkt zwei von drei Fachgutachten – und ihre jeweiligen Ansätze

05. Dezember 2023

zur Konzepterstellung vorgestellt. Im Anschluss erhielten die Mitglieder der Steuerungsrunde die Möglichkeit, die aus ihrer Sicht besonders wichtigen Themenstellungen für die beiden Fachplanungen (Einzelhandel und Nutzungen sowie Verkehr und Mobilität) aufzuzeigen.

1. Fachdiskurs

In der ersten Sitzung des Fachdiskurses wurden die zentralen Ergebnisse aus der Grundlagenanalyse des Fachgutachten Verkehr und Mobilität sowie des Einzelhandels- und Nutzungskonzeptes präsentiert und diskutiert. In der darauffolgenden Arbeitsphase stand die

11. März 2024

Verständigung über zentrale Handlungsfelder und die Weiterentwicklung der SWOT-Analyse im Fokus. Zudem erfolgte eine Abstimmung über besonders relevante Schwerpunktträume, bestehende Konfliktfelder sowie mögliche Sofortmaßnahmen.

2. Steuerungsrunde +

In der zweiten Steuerungsrunde+ erfolgte ein Zwischenbericht zum Vergabeverfahren für das Gestaltungskonzept. Darüber hinaus wurde der Arbeitsstand der von der GOS erarbeiteten SWOT-Analyse der vergangenen sechs Monate zusammengefasst. Ergän-

20. März 2024

zend dazu wurden die aktuellen Zwischenstände des Fachgutachtens „Verkehr und Mobilität“ sowie des „Einzelhandels- und Nutzungskonzepts“ präsentiert. Abschließend wurden die laufenden Sofortmaßnahmen im Rahmen des Bundesprogramms ZIZ erläutert.

2. Fachdiskurs

Im Rahmen des zweiten Fachdiskurses wurden die Ergebnisse der Grundlagenanalyse des Gestaltungskonzeptes sowie die Szenarienentwürfe des Fachgutachten Verkehr und Mobilität und des Einzelhandels- und Nutzungskonzeptes vorgestellt. In der anschließenden Arbeitsphase lag der Fokus auf der Zusammenführung

28. Mai 2024

der präferierten Fachszenarien. Dabei wurden räumliche und inhaltliche Schwerpunktbereiche in beiden Innenstädten identifiziert und dadurch Synergien zwischen den Ansätzen der einzelnen Fachgutachten ermöglicht sowie potenzielle Konflikte herausgearbeitet.

3. Steuerungsrunde +

01. Oktober 2024

In der dritten Steuerungsrunde+ wurde das beauftragte Planungsbüro für das Gestaltungskonzept des öffentlichen Raums vorgestellt. Zudem wurden die im Rahmens des Zukunftsforums präsentierten Entwürfe der Leitbilder für die Innenstädte von Ribnitz und Dam-

garten erläutert, die auf den Ergebnissen der vorangegangenen Beteiligungsformate basieren. Abschließend erfolgte die Vorstellung der aktuellen Arbeitsstände der Fachgutachten.

3. Fachdiskurs

07. Oktober 2024

Im dritten Fachdiskurs fanden zwei separate Arbeitsphasen für die Innenstädte von Ribnitz und Damgarten statt. Für Damgarten standen das Hafenareal, die Stralsunder Straße / Barther Straße, der Schulcampus mit Schüler:innenverkehr sowie Sofortmaßnahmen wie mobile Pflanzenkübel im Fokus. In Ribnitz wurden The-

men wie Angebote für Kinder und Jugendliche, Rad- und Fußwegeverbindungen, der ruhende Verkehr, der Hafen- und Uferbereich sowie die Lange Straße und der Marktplatz diskutiert. Die erarbeiteten Ergebnisse flossen in die finalen Ausarbeitungen der drei Fachgutachten ein.

2. Steuerungsrunde

25. Januar 2025

In der zweiten Sitzung der Steuerungsrunde wurden der aktuelle Arbeitsstand der Fachgutachten sowie ein erster Gliederungsvorschlag für den Endbericht des Masterplans vorgestellt und diskutiert. Zudem wurden mögliche Sofortmaßnahmen für das Jahr 2025 präsentiert, die kurzfristig umgesetzt werden können. Ein

weiterer Schwerpunkt lag auf der weiteren Zeitplanung bis zur Fertigstellung des Masterplans sowie der Abstimmung weiterer Termine der Steuerungs runde, um den kontinuierlichen Austausch und die enge Begleitung des Masterplanverfahrens sicherzustellen.

Pflanzaktion mit den Mitgliedern der Steuerungs runde

03. April 2025

Im April 2025 fand eine Sofortmaßnahme zur Aufstellung von Pflanzkübeln und Sitzgelegenheiten auf der Barther Straße in Damgarten gemeinsam mit den Mit-

gliedern der Steuerungs runde statt (siehe hierfür auch Seite 25 sowie Sofortmaßnahme 11 in Kapitel 5.2).

3. Steuerungs runde

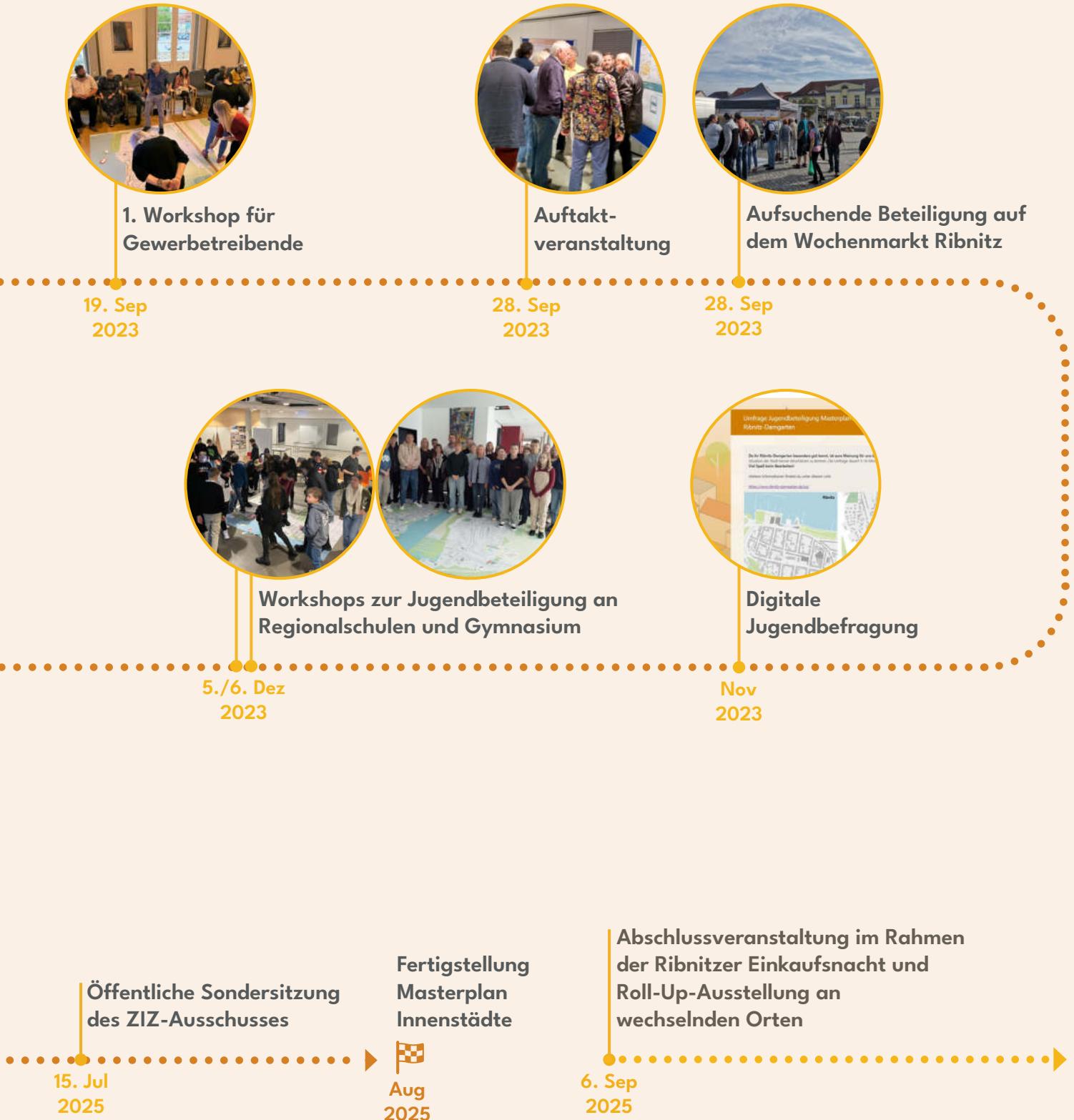
01. Juli 2025

In der finalen Sitzung der Steuerungs runde wurden die von der GOS entwickelten Zukunfts Bilder und Entwicklungsziele für die Innenstädte von Ribnitz und Damgarten präsentiert und abgestimmt. Darüber hinaus wurde ein Überblick über das geplante Maßnahmen-

programm vorgestellt und die Maßnahmensteckbriefe erläutert. Die Anregungen und Ideen der Mitglieder der Steuerungs runde flossen in die finale Ausarbeitung der Maßnahmen ein. Abschließend wurde die Zeitplanung des verbleibenden Masterplanprozesses besprochen.

2.2 DER BETEILIGUNGSPROZESS





DER BETEILIGUNGSPROZESS

Im Rahmen der Erstellung des Masterplans wurde ein umfassender und vielschichtiger Beteiligungsprozess durchgeführt, um die Meinungen und Ideen der Bevölkerung systematisch einzubinden. Ziel war es, eine möglichst **breite gesellschaftliche Basis** für die künftige Entwicklung der beiden Innenstädte zu schaffen. Dabei kamen unterschiedliche Formate zum Einsatz, die sowohl niedrigschwellig als auch zielgruppenspezifisch angelegt waren, um verschiedenste Perspektiven zu integrieren.

Zu Beginn des Prozesses fand eine **digitale Befragung** statt – eine bewusst niedrigschwellige Beteiligungsform, mit der auch Bevölkerungsgruppen erreicht werden konnten, die mit klassischen Formaten oft schwer ansprechen sind. Ergänzend wurden sogenannte **auf-suchende Beteiligungsformate** im öffentlichen Raum durchgeführt: Die Projektverantwortlichen suchten aktiv den direkten Austausch mit Bürger:innen auf dem Wochenmarkt, an belebten Orten sowie bei Veranstaltungen wie der Ribnitzer Einkaufsnacht oder dem eigens für den Masterplanprozess initiierten Zukunftsforum mit Begleitprogramm. Die proaktive Ansprache vor Ort diente der Erhöhung der Zahl der am Prozess beteiligten Bürger:innen und stellte sicher, dass auch Menschen ohne Zugang zu digitalen Kanälen mit ihren Anliegen gehört wurden.

Darüber hinaus wurden verschiedene **zielgruppenspezifische Beteiligungsformate** durchgeführt. So lag ein besonderer Fokus auf der **Kinder- und Jugendbeteiligung**: Jugendliche konnten ihre Ideen in einer eigenen digitalen Befragung einbringen. Weiterhin fanden zwei Workshops an weiterführenden Schulen statt, bei denen sich die Jugendlichen aktiv mit der Zukunft der Innenstadt auseinandersetzen konnten. Auch für Kinder fanden altersgerechte Beteiligungsformate statt. Im Rahmen einer Sofortmaßnahme zur Aufwertung des Spielplatzes an der Alten Klosterstraße wurde gemeinsam mit Grundschüler:innen ein Kreideparcours entwickelt und die vorhandenen Grünflächen bepflanzt. Ebenso wurden für Gewerbetreibende, Gastronom:innen, Dienstleister:innen und Einzelhändler:innen als zentrale Akteur:innen der Innenstadtentwicklung zwei **Gewerbe-workshops** durchgeführt.

Ergänzend zu den beschriebenen Formaten fand die **Auftaktveranstaltung** zum Masterplan als klassische Abendveranstaltung statt. Im Rahmen dieses Workshops wurden die Zielsetzungen des Masterplans vorgestellt und erste Impulse gesammelt.

Parallel zum Beteiligungsprozess wurden erste **Sofortmaßnahmen** entwickelt und umgesetzt, die den Veränderungsprozess in den Innenstädten im öffentlichen Raum sichtbar machen. Diese kurzfristig wirksamen Interventionen wurden gemeinsam mit den Bürger:innen in Ribnitz-Damgarten umgesetzt. Sie dienten als Signal dafür, dass der Veränderungsprozess in den Innenstädten nicht nur geplant, sondern auch bereits aktiv gestaltet wird.

Insgesamt haben im Verlauf des Beteiligungsprozesses somit **über 2.000 interessierte Personen** aktiv an der Erarbeitung des Masterplans mitgewirkt – sei es durch digitale Beiträge, persönliche Gespräche, Workshopteilnahmen oder tatkräftige Unterstützung im Rahmen der Umsetzung von Sofortmaßnahmen. Die breite Resonanz des Beteiligungsprozesses schafft eine aussichtsreiche Basis für eine erfolgreiche Innenstadtentwicklung in Ribnitz-Damgarten in den kommenden Jahrzehnten.

Die ausführlichen Dokumentationen aller durchgeführten Beteiligungsformate stehen auf der Website der Stadt Ribnitz-Damgarten zur Verfügung:

www.ribnitz-damgarten.de/ziz/



Digitale Befragung



01. September -
03. Dezember 2023



303 Personen

Die Befragung erfassste die Meinung der Bürger:innen zu den Themen Einzelhandel, Verkehr, öffentlichem Raum, Freizeit und Tourismus in Ribnitz und Damgarten. Teilnehmende konnten Stärken, Schwächen und Verbesserungsvorschläge benennen sowie eigene Projektideen für die Stadtentwicklung einbringen. Die Ergebnisse bildeten die Grundlage für die weiteren Beteiligungsformate.

Aufsuchende Beteiligung

Damgarten



01. September 2023



ca. 30 Personen



Aufsuchende Beteiligung

Ribnitzer Einkaufsnacht



02. September 2023



ca. 400 Personen

Anfang September 2023 konnten sich Interessierte bei der Ribnitzer Einkaufsnacht, am Damgartener Hafen sowie vor dem Edeka-Markt in Damgarten über den Masterplanprozess informieren. Die aufsuchende Beteiligung fand jeweils an einem Masterplan-Pavillon im öffentlichen Raum statt. Die Teilnehmenden konnten Stärken und Schwächen der Innenstädte mithilfe von Post-Its auf großen Planungsteppichen verorten und Projektideen unter dem Motto „Wenn ich Bürgermeister wäre ...“ entwickeln.



Gewerbeworkshop Rathaussaal Ribnitz

 19. September 2023

 ca. 30 Personen

Der Gewerbeworkshop diente als akteursspezifisches Beteiligungsformat dazu, die Gewerbetreibenden aktiv in den Masterplanprozess einzubeziehen. Als zentrale Gruppe für die Entwicklung der Innenstädte brachten sie ihre Perspektive auf den Ist-Zustand und zukünftige Potenziale ein. Neben der Vorstellung des Masterplanverfahrens und der Mitwirkungsmöglichkeiten stand der Austausch unter den Teilnehmenden im Mittelpunkt. Ziel war es, gemeinsam Herausforderungen und Chancen der Innenstädte zu analysieren und Ideen für deren Weiterentwicklung zu sammeln.



Auftaktveranstaltung Begegnungszentrum Ribnitz

 28. September 2023
18:00 - 20:30 Uhr

 ca. 25 Personen

Die Auftaktveranstaltung zum Masterplan Innenstädte fand als klassische Planungswerkstatt im Begegnungszentrum Ribnitz statt. Neben der Vorstellung des Masterplan-Verfahrens stand der Austausch zur zukünftigen Ausrichtung der Innenstädte im Fokus. In der Arbeitsphase wurden eine gemeinsame Analyse, Ideen für Verbesserungen und ein Meinungsbild zu verschiedenen Themenfeldern erarbeitet. Zudem stand die Vernetzung der Innenstadtakteure im Fokus der Veranstaltung.

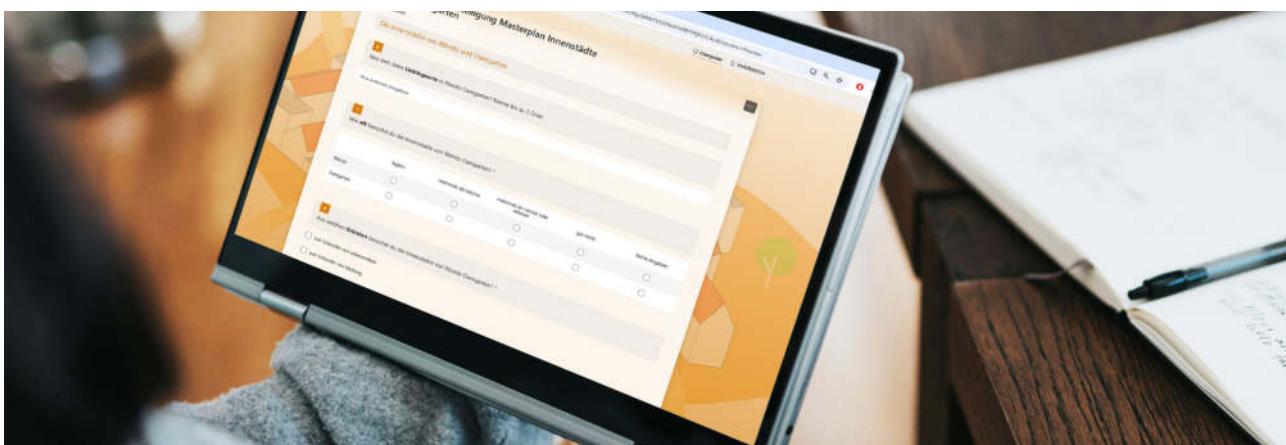


Aufsuchende Beteiligung Ribnitzer Wochenmarkt

 28. September 2023

 ca. 200 Personen

Am Tag der Auftaktveranstaltung fand auf dem Ribnitzer Wochenmarkt außerdem eine weitere aufsuchende Beteiligung statt. Analog zu den bereits beschriebenen Terminen kam auch hier der Masterplan-Pavillon mit großformatigen Planungssteppichen und Informationen zum Masterplan-Prozess zum Einsatz. Die aufsuchende Beteiligung ermöglichte einen direkten, unkomplizierten Austausch vor Ort – noch bevor am Abend die vertiefende Diskussion im Rahmen der Auftaktveranstaltung stattfand.



Digitale Jugendbefragung

 07. November -
23. November 2023

 680 Personen

In Zusammenarbeit mit den weiterführenden Schulen in Ribnitz-Damgarten fand eine weitere digitale Befragung statt, die es ermöglichte, die Perspektiven Jugendlicher auf die Innenstädte von Ribnitz und Damgarten systematisch zu erfassen. Die drei beteiligten Schulen unterstützten die Befragung aktiv und erreichten so eine breite Mitwirkung der Jugendlichen. Die Ergebnisse der digitalen Jugendbefragung dienten als Grundlage für die Workshops zur Jugendbeteiligung und ermöglichen es, gezielt jugendspezifische Bedürfnisse in die Planung einfließen zu lassen.



Jugendbeteiligung



05.-06. Dezember
2023



ca. 60 Personen

Die Workshops zur Jugendbeteiligung fanden mit den Regionalschulen und am Gymnasium statt und hatten das Ziel, konkrete Projektideen zur Attraktivierung der Innenstädte zu erarbeiten. Die Workshops begannen mit der Identifikation wichtiger Aufenthaltsorte der Jugendlichen, gefolgt von der Präsentation der Jugendbefragungsergebnisse. Anschließend entwickelten die Teilnehmenden in Gruppen erste Ideen zur Aufwertung der Innenstädte, die sie in einer vertiefenden Arbeitsphase als konkrete Projekte ausarbeiteten.



Zukunftsforum



14. Juni 2024



ca. 500 Personen

Das Zukunftsforum fand als hybride Veranstaltung auf dem Ribnitzer Marktplatz statt: Einerseits konnten sich die Teilnehmenden im Rahmen einer aufsuchenden Beteiligung in die Erarbeitung der drei Fachgutachten sowie des Masterplans einbringen. Andererseits diente das Zukunftsforum auch als Sofortmaßnahme zur Belebung der Innenstadt: Mit einem „Human-Soccer-Turniers“ und einem Public-Viewing-Angebot zur Fußball-EM fand ein umfassendes Begleitprogramm statt, zudem boten lokale Gastronom:innen Speisen und Getränke an.

Sofortmaßnahme



Kinderbeteiligung Kreideparcours



01. Oktober 2024



ca. 20 Personen

In Kooperation mit der Grundschule „Theodor Bauermeister“ fand eine Sofortmaßnahme zur Aufwertung des Spielplatzes an der Alten Klosterstraße statt (siehe auch Kapitel 5.2). Zur Einbeziehung der Kinder in den Masterplanprozess wurde ein „Kreidehindernisparcours“ spielerisch gestaltet. Dabei testeten und bewerteten die Grundschulkinder verschiedene Elemente, aus denen der finale Parcours entwickelt wurde. Die dauerhafte Bemalung des Platzes erfolgte im Anschluss, um eine attraktive und bewegungsfördernde Fläche in der Innenstadt zu schaffen.

Sofortmaßnahme



Pflanzaktion Damgarten, Barther Straße



03. April 2025



ca. 25 Personen

Gemeinsam mit Bürger:innen und Vertreter:innen der Verwaltung sowie der Steuerungsrunde wurden temporäre Pflanz- und Sitzelemente auf der Barther Straße aufgestellt, die auf dem Gestaltungskonzept Innenstädte basieren (siehe auch Kapitel 5.2). Die Elemente wurden vom lokalen Designer Andreas Dietzel gefertigt. Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum zu erhöhen und mittelfristig durch eine Umgestaltung der Straße und die Reduzierung des Durchgangsverkehrs weiter zu verbessern.



2. Gewerbeworkshop



07. Mai 2025



10 Personen

Im Rahmen des 2. Gewerbeworkshops kamen erneut Geschäftsleute aus der Ribnitzer Innenstadt zusammen. Die im Planungsprozess entwickelten Zukunftsbilder und Maßnahmen wurden vorgestellt und es wurde dargelegt, wie die Anregungen aus dem ersten Gewerbeworkshop in den Masterplan eingeflossen sind. Außerdem wurden Ansätze diskutiert, wie die Zusammenarbeit zwischen Gewerbetreibenden und der Stadtverwaltung und Politik über die Laufzeit von ZIZ hinaus verstetigt werden kann.

Öffentliche Sondersitzung des ZIZ-Ausschusses



15. Juli 2025

Am 15. Juli 2025 präsentierte die GOS den Entwurf des Masterplans im Rahmen einer gemeinsamen Sondersitzung des Ausschusses für Stadtmarketing, Tourismus und Kultur, des Ausschusses für Ordnung, Sicherheit und Verkehr, des Stadtausschusses Damgarten sowie des Bau- und Wirtschaftsausschusses im Begegnungszentrum Ribnitz. Dabei wurden die Zukunftsbilder und Entwicklungziele sowie das Maßnahmenprogramm vorgestellt. Die Ausschusssitzung fand öffentlich statt und konnte neben der Teilnahme vor Ort auch online im Stream mitverfolgt werden. Auf der Grundlage der Anregungen und Fragen der Ausschussmitglieder und Zuschauer:innen wurde anschließend die finale Version des Masterplans erarbeitet.



Abschlussveranstaltung und wechselnde Roll-Up-Ausstellung



06. September 2025
und fortlaufend

Nach der Fertigstellung des Masterplans Ende August 2025 fand die Abschlussveranstaltung des Masterplanprozesses im Rahmen der Ribnitzer Einkaufsnacht statt. Zwei Jahre nach der aufsuchenden Beteiligung im Rahmen der gleichen Veranstaltungsreihe wurden nun die Ergebnisse des Masterplans im Rahmen einer Roll-Up-Ausstellung präsentiert, wofür die zentralen Inhalte des Masterplans auf insgesamt 10 Roll-Ups aufbereitet wurden. Darüber hinaus konnten sich jüngere Interessierte u.a. mit Puzzeln und einem Memory spielerisch mit den Masterplaninhalten beschäftigen. Die Roll-Up-Ausstellung wird anschließend an wechselnden Orten in den Innenstädten von Ribnitz und Damgarten ausgestellt und steht somit weiterhin zur Information der Bürger:innen über den Masterplan zur Verfügung.

SITUATIONSANALYSE



03



EINDRÜCKE: INNENSTADT RIBNITZ



Abb. 37: Marktplatz mit Marienkirche , Blick nach Westen



Abb. 38: Marktplatz, Blick nach Norden



Abb. 39: Rostocker Tor



Abb. 40: Klosterwiesen



Abb. 41: Klosterareal



Abb. 42: Lange Straße, Blick nach Westen



Abb. 43: Marktplatz mit Rathaus, Blick nach Osten



Abb. 44: Zentrales Hafenareal



Abb. 45: Östliches Hafenareal

EINDRÜCKE: INNENSTADT DAMGARTEN



Abb. 46: Stralsunder Straße , Blick nach Osten



Abb. 47: Sanierungsbedarf Stralsunder Straße



Abb. 48: Kreuzung Barther Str./Stralsunder Str.



Abb. 49: Barther Straße, Blick nach Norden



Abb. 50: Barther Straße, Blick nach Süden



Abb. 51: St. Bartholomäus Kirche



Abb. 52: Hafenareal, Blick Richtung Süden



Abb. 53: Spielplatz „Slavendorf“



Abb. 54: Regionale Schule „Rudolf Harbig“

3.1 ÜBERGREIFENDE ANALYSE

Im folgenden Kapitel werden die relevanten Kennzahlen und Statistiken zur demografischen Entwicklung, zur Wirtschaftsstruktur und zum Arbeitsmarkt sowie zum Tourismus und zur Bildung als Grundlage für den weiteren Masterplanprozess ausgewertet. Die Analyseergebnisse zu den Themenbereichen Nutzungsmix und Einzelhandel, Verkehr und Mobilität sowie Freiraum und Klima werden im Kapitel 3.2 im Rahmen der Zusammenfassung der Fachgutachten wiedergegeben.

Demografische Entwicklung

In den vergangenen Jahren verzeichnete Ribnitz-Damgarten einen kontinuierlichen Bevölkerungszuwachs. Dieser positive Trend unterscheidet die Stadt von vielen anderen vergleichbaren Kommunen im ländlichen Raum - insbesondere in den ostdeutschen Bundesländern - und eröffnet wichtige Perspektiven für eine aktive Weiterentwicklung der Innenstädte. Das Bevölkerungswachstum

beruht auf dem Zuzug neuer Bewohner:innen aus dem In- und Ausland, während die natürliche Bevölkerungsentwicklung negativ verläuft.

Statistische Korrektur Zensus 2022

Im Jahr 2023 kam es unterjährig zu einem geringfügigen Bevölkerungsrückgang, welcher auf die Aktualisierung der statistischen Grundlagen in Folge des Zensus 2022 zurückzuführen ist. Die bisherigen Zahlen basierten auf Fortschreibungen des Zensus 2011 und überschätzten die tatsächliche Einwohner:innenzahl um ca. 30 Personen. Die neue Zensuserhebung führte somit zu einer statistischen Korrektur, nicht jedoch zu einem realen Bevölkerungsrückgang. Der langfristige Trend eines moderaten, aber stetigen Wachstums bleibt davon unberührt.

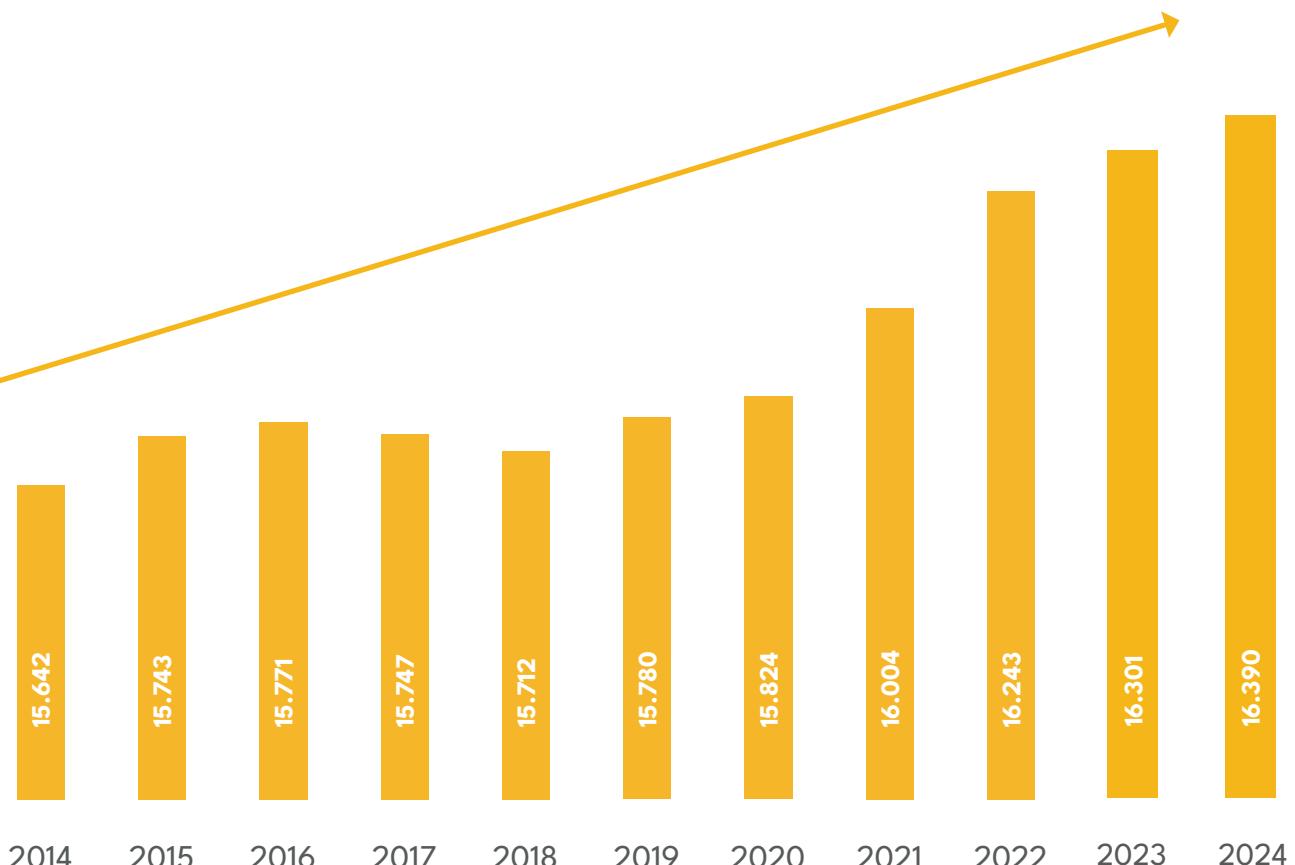


Abb. 55: Einwohner:innenentwicklung Ribnitz-Damgarten (31.12.) 2014 - 2024
Quelle: Stadt Ribnitz-Damgarten

Ribnitz-Damgarten wächst moderat, aber stetig



Jedes Jahr werden in Ribnitz-Damgarten viel weniger Menschen neugeboren, als im Gegenzug sterben. 2022 kamen auf 298 Sterbefälle lediglich 91 Geburten. Ohne Zuwanderung wäre die Bevölkerung um 201 Personen geschrumpft. Im gleichen Jahr zogen allerdings 436 mehr Menschen in die Bernsteinstadt, als sie verließen. Insgesamt wuchs die Bevölkerung um 256 Bürger:innen an.

Prognosen deuten darauf hin, dass sich dieser Trend fortsetzt und somit ein weiterer leichter Anstieg der Bevölkerungszahl zu erwarten ist.



Abb. 56: Bevölkerungsprognose bis 2040 für Ribnitz-Damgarten (Stand 2022): Regional-realistisches Szenario
 Quelle: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Ribnitz-Damgarten, Fortschreibung 2023, Wimes GbR

DEMOGRAFIE

Die Folgen des demografischen Wandels treffen Ribnitz-Damgarten überdurchschnittlich stark

Das Durchschnittsalter in der Bernsteinstadt liegt rund 5 Jahre über dem Bundes- und 2,5 Jahre über dem Landesdurchschnitt. In Ribnitz-Damgarten leben deutlich mehr Menschen über 65 Jahre, als im Landes- und Bundesdurchschnitt. Gleichzeitig leben hier deutlich weniger Kinder und Jugendliche. Dies wirkt sich in Form veränderter Infrastrukturbedarfe auch auf die Stadtentwicklung aus, u.a. in den Bereichen der medizinischen Versorgung, der Pflege- und Betreuung sowie dem öffentlichen Nahverkehr.



Durchschnittsalter

50,1 Jahre
Ribnitz-Damgarten

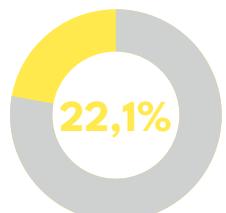
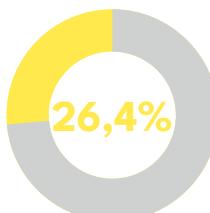
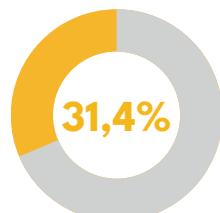
47,4 Jahre
Mecklenburg-Vorpommern

44,6 Jahre
Deutschland



Anteil der Über-65-Jährigen
an der Gesamtbevölkerung

65+



Anteil der Unter-18-Jährigen
an der Gesamtbevölkerung

<18

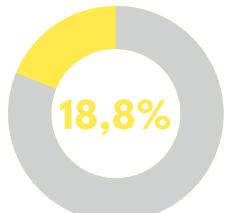
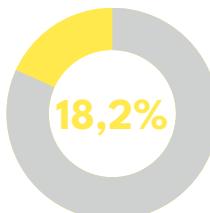
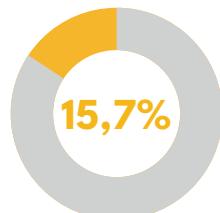
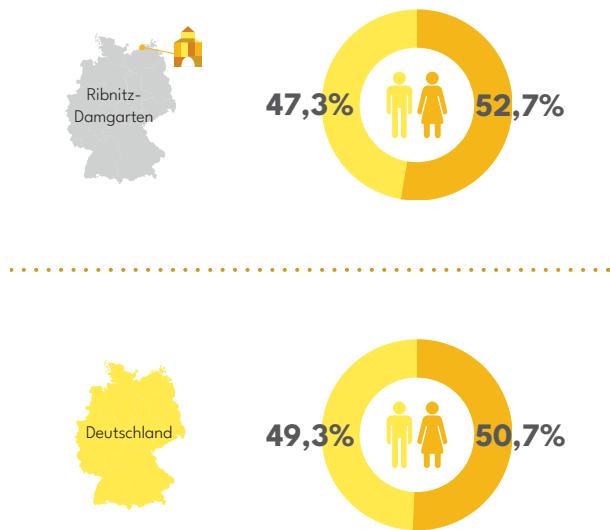


Abb. 57: Demografischer Wandel - Kennzahlen im Vergleich Ribnitz-Damgarten, Mecklenburg-Vorpommern, BRD

Quellen Abb. 57-59: Daten Ribnitz-Damgarten: Stadt Ribnitz Damgarten, Stichtag 31.12.2022
Daten Land Mecklenburg-Vorpommern: Landesamt für innere Verwaltung MV - Statistisches Amt, Stichtag 31.12.2022
Daten Bundesrepublik Deutschland: Statistisches Bundesamt, Stichtag 31.12.2022

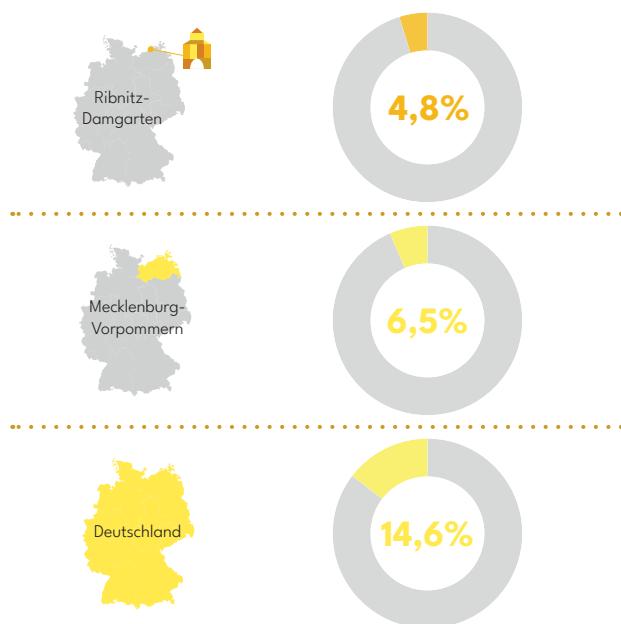
Frauenpower: Ribnitz-Damgarten weist einen hohen Frauenanteil auf



In Ribnitz-Damgarten leben mehr Frauen, als Männer. Dies ist im Vergleich zu anderen ländlich geprägten Regionen in Ostdeutschland eine Besonderheit. Der Frauenanteil liegt sogar über dem Bundesdurchschnitt

Abb. 58: Geschlechterverteilung in Deutschland und Ribnitz-Damgarten, 31.12.2022

In Ribnitz-Damgarten leben vergleichsweise sehr wenige Menschen ohne deutsche Staatsbürgerschaft.



Der Anteil von Menschen ohne deutsche Staatsbürgerschaft an der Gesamtbevölkerung der Bernsteinstadt liegt weit unter dem Landes- und Bundesdurchschnitt

Abb. 59: Anteil der Nichtdeutschen an der Gesamtbevölkerung, 31.12.2022

Die Wirtschaft der Region entwickelt sich positiv

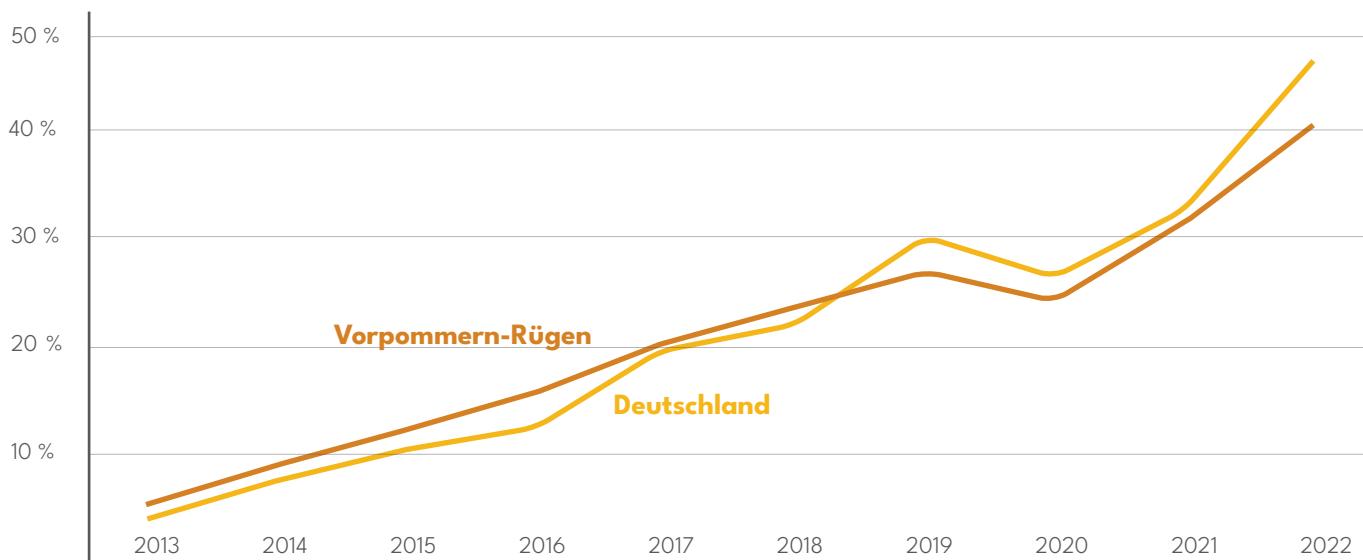


Abb. 60: Anstieg des Bruttoinlandproduktes seit 2012 in Deutschland und Ribnitz-Damgarten
Quelle: Eigene Berechnung nach Statistisches Bundesamt & Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten steigt

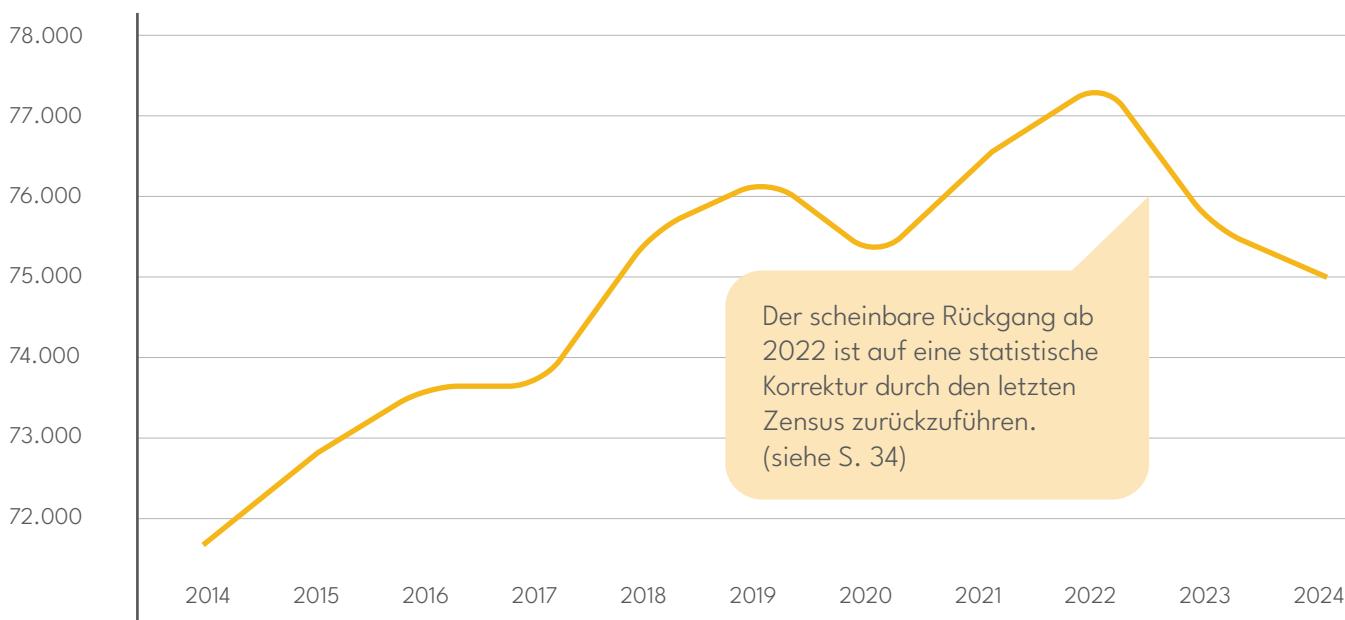


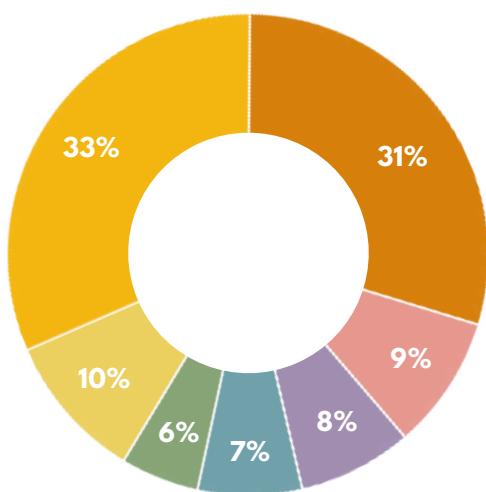
Abb. 61: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Arbeitsort in Vorpommern-Rügen
Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Stichtag: 30.06.2024

Branchenmix und wichtigste Wirtschaftszweige

Der Branchenmix in der Region (Landkreis Vorpommern-Rügen) ist stark vom Dienstleistungssektor geprägt: 33 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten arbeiten im Bereich öffentliche Verwaltung, Gesundheit, Bildung und Soziales, weitere 31 % im Handel, Verkehr und Gastgewerbe. Damit entfallen rund zwei Drittel aller Arbeitsplätze auf diese beiden Bereiche – deutlich mehr als im Bundesdurchschnitt, wo Handel, Verkehr und Gastgewerbe nur etwa 20 % ausmachen. Das verarbeitende Gewerbe spielt mit lediglich 6 % im Kreis eine unter-

geordnete Rolle, während es bundesweit bei rund 18 % liegt. Auch der gesamte produzierende Bereich (inkl. Bau und Energie) ist mit etwa 21 % im Landkreis schwächer vertreten als im Bundesdurchschnitt (ca. 24 %). Insgesamt zeigt sich Vorpommern-Rügen als dienstleistungsdominierte Region mit deutlichen Schwerpunkten in öffentlicher Daseinsvorsorge und tourismusnahen Branchen – und einer vergleichsweise geringen industriellen Basis.

Rund zwei Drittel aller Arbeitsplätze liegen im Dienstleistungssektor



öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung; Erziehung und Unterricht; Gesundheits- und Sozialwesen

Handel, Verkehr und Gastgewerbe

freiberufliche, wissenschaftliche, technische Dienstleistungen; sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen

Baugewerbe

Produzierendes Gewerbe ohne Baugewerbe

Verarbeitendes Gewerbe

Sonstige

Abb. 62: SV-Arbeitsplätze in Vorpommern-Rügen nach Wirtschaftszweigen im Jahr 2024
Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Stichtag 31.12.2024

ARBEITSMARKT

Die Arbeitslosenquote in Ribnitz-Damgarten ist in den vergangenen Jahren deutlich gesunken, bleibt aber überdurchschnittlich hoch



9,2 %



8,6 %



6,4 %

Die Arbeitslosenquote liegt in Ribnitz-Damgarten etwas höher als in Mecklenburg-Vorpommern und deutlich über dem Durchschnitt in Gesamtdeutschland

Abb. 63: Arbeitslosenquote in Ribnitz-Damgarten, Mecklenburg-Vorpommern und Gesamtdeutschland
Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Stichtag: 31.12.2024

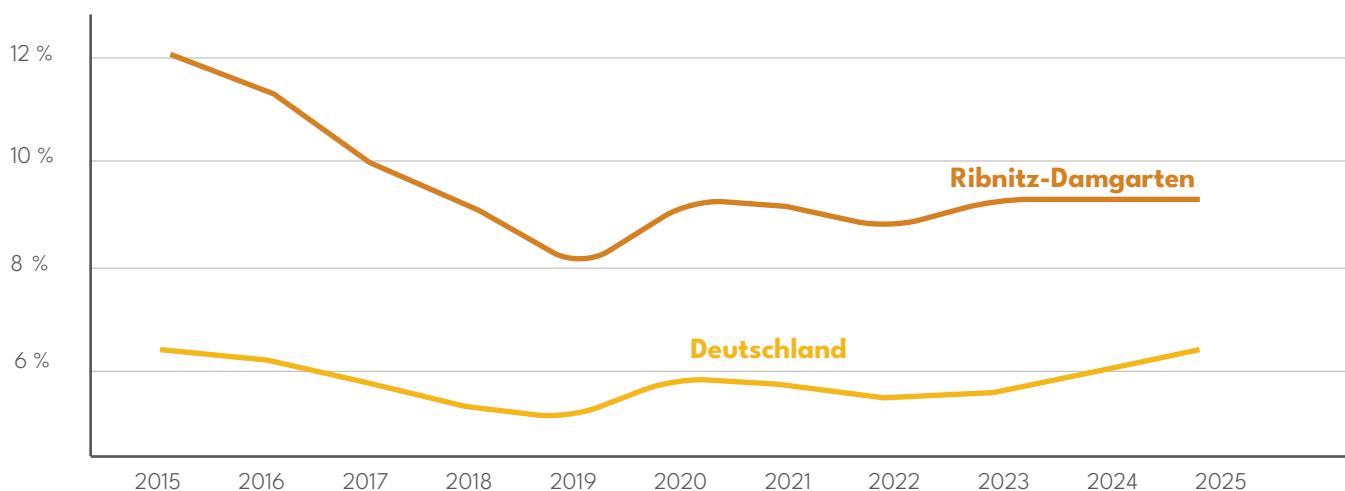


Abb. 64: Entwicklung der Arbeitslosenquote in Ribnitz-Damgarten und Deutschland 2015-2025 im Vergleich
Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Stichtag: 30.06.2024

Der Arbeitsmarkt wird durch deutliche saisonale Schwankungen der Arbeitslosigkeit geprägt

In Ribnitz-Damgarten zeigen sich saisonale Schwankungen auf dem Arbeitsmarkt, die deutlich über den bundesweiten Durchschnitt hinaus gehen. Ein zentraler Grund für diese Besonderheit liegt in der Wirtschaftsstruktur der Region: Sie ist stark touristisch geprägt. Vor allem in

den Sommermonaten sorgen zahlreiche Besucher an der Ostseeküste für einen erhöhten Bedarf an Arbeitskräften in Hotellerie, Gastronomie und Freizeitwirtschaft. In den Wintermonaten jedoch, wenn der Tourismus deutlich zurückgeht, sinkt auch die Beschäftigungsquote spürbar.

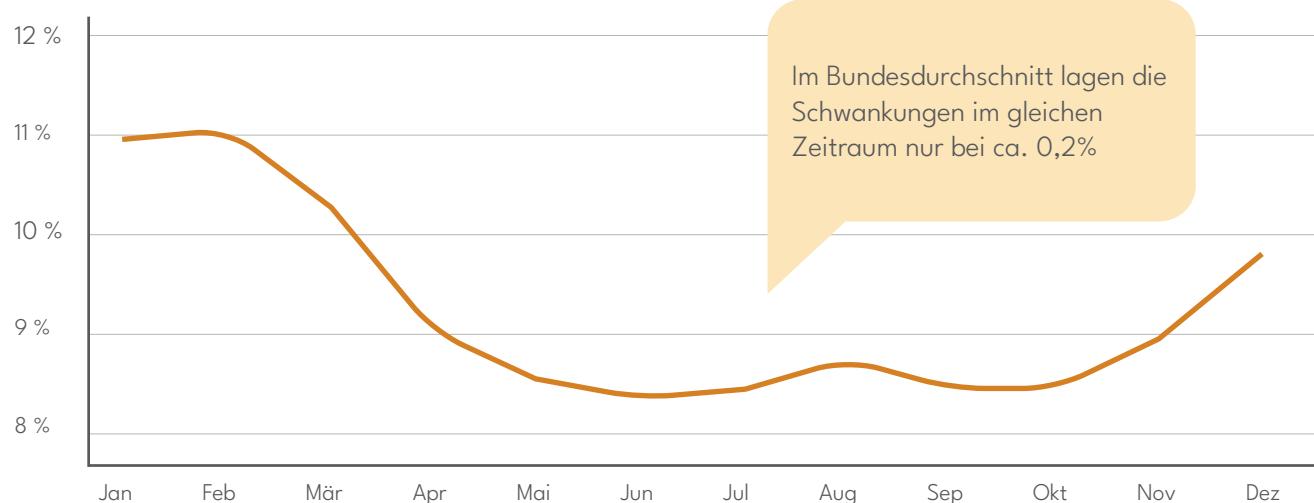


Abb. 65: Saisonale Schwankungen der Arbeitslosigkeit
Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Stichtag: 30.06.2024

Ribnitz-Damgarten weist einen negativen Pendlersaldo auf.

Ca. 3.440 Ribnitz-Damgartener:innen pendelten 2023 zur Arbeit in umliegende Städte und Gemeinden wie Rostock, während nur ca. 2.560 Beschäftigte von außerhalb nach Ribnitz-Damgarten pendelten. Dieser negative Pendlersaldo ist typisch für Gemeinden im ländlichen Raum.

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Stichtag: 30.06.2023

Kaufkraft liegt leicht über Landes-, aber deutlich unter Bundesdurchschnitt

Die Kaufkraft in Ribnitz-Damgarten liegt mit 90,6 Punkten im Kaufkraft-Index (Deutschland = 100 Punkte) deutlich unter dem Bundesdurchschnitt, jedoch leicht über dem Landesdurchschnitt Mecklenburg-Vorpommerns (90,5 Punkte).

Quelle: MB-Research, Dr. Lademann & Partner (2023)

TOURISMUS

Der Tourismus bildet das wichtigste Standbein für die Wirtschaft in Ribnitz-Damgarten

Die Lage am Saaler Bodden in unmittelbarer Nähe zur Ostseeküste und zur Mecklenburgischen Seenplatte machen die Region mit ihren Naturräumen zu einem attraktiven Urlaubsziel. Ribnitz-Damgarten ist dabei insbesondere als Ziel für Tagesausflüge beliebt. Im Vergleich zu den nahegelegenen Ostseebädern bestehen nur ver-

hältnismäßig wenige Übernachtungsmöglichkeiten in der Stadt. Die Statistik zu den jährlichen Übernachtungszahlen wird durch das auf dem Stadtgebiet auf der Halbinsel Püttnitz veranstaltete „Pangea“-Festival mit ca. 10.000 Besucher:innen beeinflusst, die hauptsächlich auf dem Festivalgelände campen.

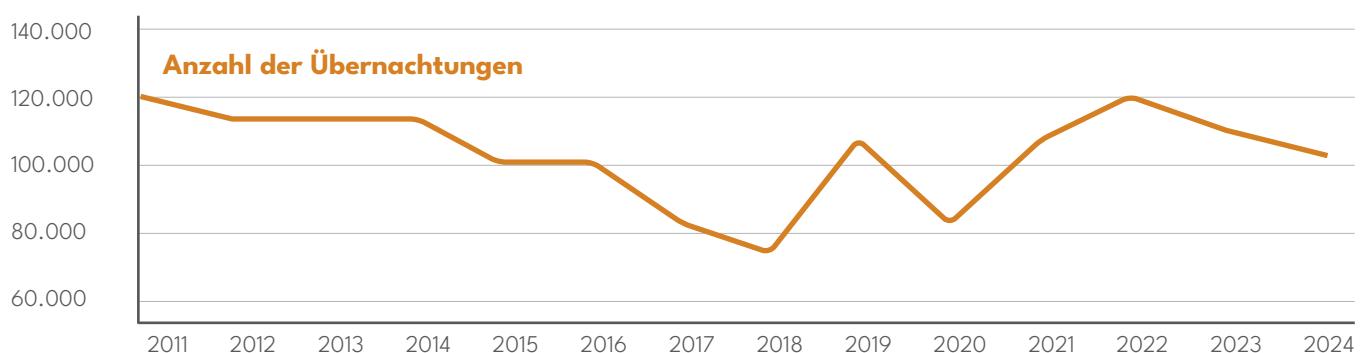


Abb. 66: Anzahl der Übernachtungen in Ribnitz-Damgarten 2011-2024

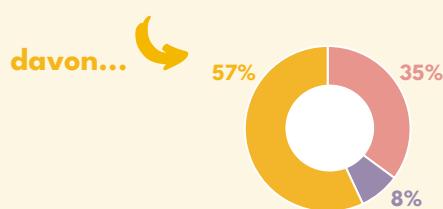
Das Tourismusaufkommen 2024 in Zahlen*

27.394
Personen

1.084
Betten

105.700
Übernachtungen

3,87 Tage
mittlere Aufenthaltsdauer



- Herkömmlicher Tourismus
- About YOU Pangea Festival
- Internationales Ostblock-Fahrzeugtreffen

Abb. 67: Tourismusaufkommen 2024

*Quelle: Kurabgabe Statistik 2024

Exkurs: Bernsteinresort Pütnitz

Das Gelände des ehemaligen militärischen Flugplatzes auf der Halbinsel Pütnitz wird zukünftig für ein touristisches Projekt genutzt und zum „Bernsteinresort Pütnitz“ entwickelt. Bereits heute finden auf dem Areal Veranstaltungen wie das jährliche „Pangea“-Festival statt, zudem werden mehrere Flugzeughallen seit 2003 durch das Technikmuseum Pütnitz genutzt. Hauptbestandteil der Planungen für das Bernsteinresort ist ein Ferien- und Freizeitpark des Anbieters „Center Parcs“ mit 3.200 Betten. Zudem beinhaltet der Plan auf der rund 250 ha großen Fläche eine Sport- und Erlebniswelt („Pangea Island“) der Rostocker Supreme GmbH sowie einen weiteren Reiterhof des lokalen Anbieters „Bernsteinreiter“. Insgesamt rechnen die Investoren mit einer Gesamtinvestition von etwa 350 Millionen Euro. Aktuell (Juni 2025) befindet sich der Bebauungsplan für das Areal in Aufstellung, mit einer Fertigstellung des Bernsteinresorts rechnet man ab 2028.

Die Realisierung des Vorhabens wird Ribnitz-Damgarten als bedeutenden Standort im regionalen und überregionalen Tourismus positionieren - es handelt sich aktuell um das größte Tourismusprojekt in Mecklenburg-Vorpommern. Schon heute ist der Tourismus für die Stadt mit ihrer Lage zwischen Fischland-Darß-Zingst und der Mecklenburgi-

schen Seenplatte von hoher Bedeutung - jedoch besitzt Ribnitz-Damgarten im Vergleich mit den nahegelegenen Ostseebädern den Nachteil, nicht von einer unmittelbaren Strandlage zu profitieren. Durch das ganzjährige Ferien- und Freizeitangebot des Bernsteinresorts wird die touristische Nachfrage stark ausgeweitet – sowohl in der Haupt- als auch in der Nebensaison.

Für die Innenstädte (insb. von Ribnitz) könnte dies zu einer spürbaren Belebung des Einzelhandels, der Gastronomie und kultureller Einrichtungen führen, wenn entsprechende Verknüpfungen geschaffen werden. Tagesausflüge der Gäste in die Ribnitzer Innenstadt und zu den dortigen Kultur-, Gastronomie- und Einkaufsangeboten liegen nahe. Gleichzeitig wird die Stadt auch vor neue Herausforderungen gestellt: Verkehrsaufkommen, Infrastrukturbelastung und hohe Anforderungen an nachhaltige Besucherlenkung erfordern eine vorausschauende Planung.

Langfristig soll das Bernsteinresort den Standort Ribnitz-Damgarten als vielfältiges Mittelzentrum mit breitem kulturellen und touristischen Freizeitangebot stärken.



Abb. 68: Übersicht Gelände des ehemaligen Flugplatzes Pütnitz

BILDUNG

Ribnitz-Damgarten verfügt über eine gut ausgebauten Bildungslandschaft, die alle Altersgruppen vom Kleinkind bis zur beruflichen Qualifikation abdeckt. Die frühkindliche Bildung ist durch mehrere Kindertagesstätten im Stadtgebiet gesichert, die eine bedarfsgerechte Betreuung und Förderung von Kindern zwischen null und sechs Jahren ermöglichen. In den letzten Jahren ist die Zahl der Geburten nach einem zwischenzeitlichen Hoch zu Beginn der 2020er Jahre wieder zurückgegangen. Nachdem im Jahr 2018 insgesamt 75 Kinder in Ribnitz-Damgarten geboren wurden, stieg die Zahl auf 106 im Jahr 2021. Seitdem ist die Geburtenzahl wieder auf 84 Geburten im Jahr 2024 gesunken. Voraussichtlich wird die Zahl der Kinder im Grundschulalter bis ca. 2030 auf gleichem Niveau bleiben und in den Folgejahren deutlich sinken.

Im Bereich der allgemeinbildenden Schulen bietet Ribnitz-Damgarten ein breit gefächertes Angebot. Insgesamt gibt es sieben Schulen: zwei Grundschulen mit

Hortangebot, zwei Regionale Schulen – davon eine mit Grundschulteil –, ein Gymnasium sowie zwei Förderschulen. Damit sind die wichtigsten Schulformen im Stadtgebiet vertreten. Das Richard-Wossidlo-Gymnasium im Stadtteil Damgarten ist der zentrale Gymnasialstandort und wird aktuell von rund 476 Schüler:innen (Stand: 2022) besucht.

Auch im Bereich der beruflichen Bildung ist Ribnitz-Damgarten gut aufgestellt: Die Berufliche Schule Vorpommern-Rügen betreibt im Stadtteil Damgarten einen vollwertigen Schulcampus mit Ausbildungsangeboten in den Bereichen Hauswirtschaft, Technik, Gartenbau und Wirtschaft. Sie fungiert als regionales Zentrum für die duale Ausbildung und Weiterqualifizierung. Ergänzt wird das Angebot durch die Kreisvolkshochschule, die mit zahlreichen Kursen für Erwachsene in den Bereichen Sprache, berufliche Qualifikation und persönliche Entwicklung zur lebenslangen Bildung beiträgt.

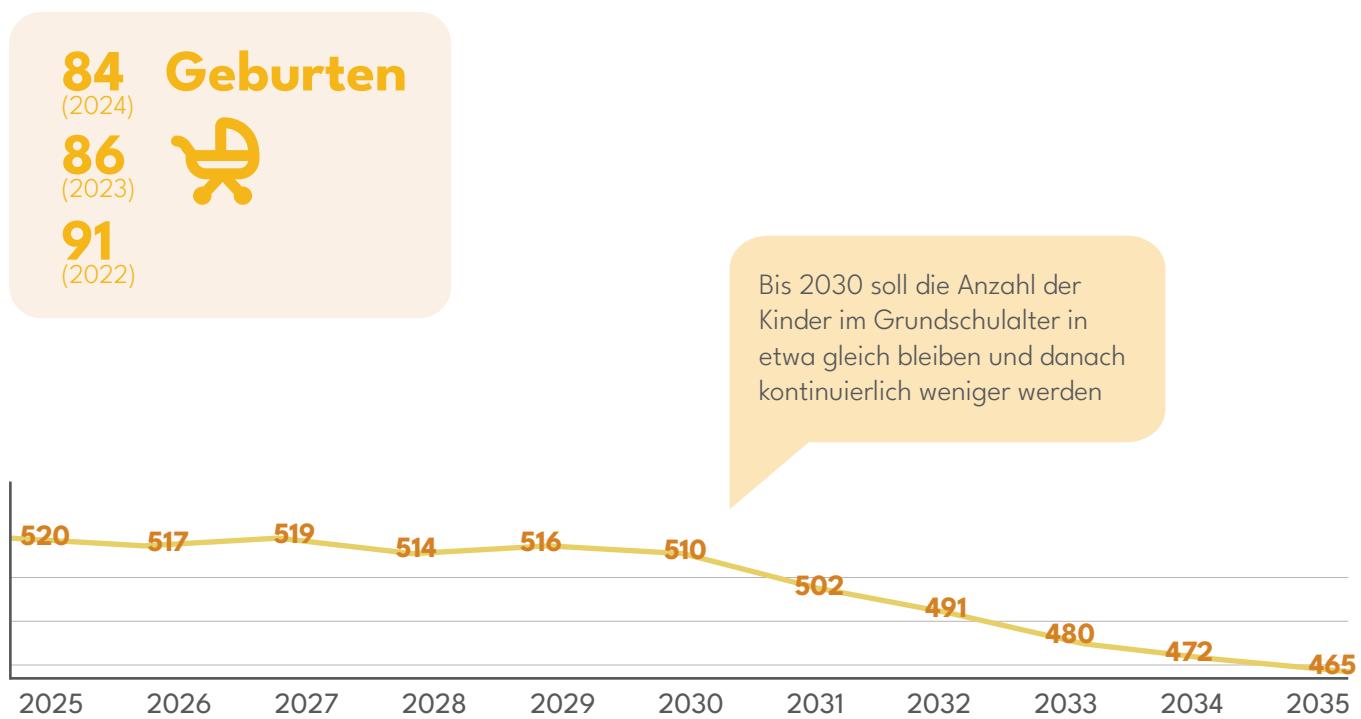


Abb. 69: Prognose der Anzahl der Kinder im Grundschulalter in der Stadt Ribnitz-Damgarten
Quelle: Monitoring Stadtentwicklung Stadt Ribnitz-Damgarten



Abb. 70: Schulstandorte in Ribnitz-Damgarten

- 1** Grundschule „Theodor Bauermeister“
- 2** Evangelische Grundschule Ribnitz-Damgarten „Löwenzahn-Schule“
- 3** Regionale Schule „Rudolf Harbig“
- 4** Regionale Schule mit Grundschule „bernsteinSchule“ Ribnitz
- 5** Gymnasium „Richard Wossidlo“
- 6** Förderzentrum „Johann Heinrich Pestalozzi“ Schule mit dem Förderschwerpunkt Lernen
- 7** Rosenhofschule Ribnitz-Damgarten Schule mit dem Förderschwerpunkt geistige Entwicklung
- 1** Integrative Kindertagesstätte „Boddenkieker“
- 2** Kindertagesstätte „Lütt Hüsing“
- 3** Integrative Kindertagesstätte „Kleine Weltentdecker“
- 4** Kindertagesstätte „Sonnenblume“
- 5** Integrative Kindertagesstätte „Grüner Winkel“
- 6** Kindertagesstätte „Rosengarten“
- 1** Außenstelle des regionalen beruflichen Bildungszentrums des Landkreises Vorpommern-Rügen
- 2** Kreisvolkshochschule

3.2 KERNINHALTE DER FACHGUTACHTEN

Im Rahmen des Masterplanprozesses wurden drei sektorale Fachgutachten erstellt, die die Einbindung der Expertise spezialisierter Fachplaner:innen in den Masterplanprozess ermöglichen. Nach einem strukturierten Vergabeverfahren wurden hierfür drei renommierte Planungsbüros beauftragt: Das Büro Dr. Lademann & Partner aus Hamburg erarbeitete das „Einzelhandels- und Nutzungskonzept“, um wirtschaftliche Potenziale der Innenstadt zu bewerten und Strategien für eine nachhaltige Stärkung des Handels zu entwickeln. Die Planersocietät aus Dortmund übernahm die Erstellung des „Fachgutachtens Verkehr und Mobilität“, wobei der Fokus auf einer zukunftsfähigen, effizienten und nachhaltigen Mobilitätsstrategie lag. Das Büro Bruun & Möllers Landschaften aus Hamburg entwickelte das Gestaltungskonzept Innenstädte, das Maßnahmen zur Aufwertung öffentlicher Räume, zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie zur Integration von Grün- und Erholungsflächen beinhaltet.

Alle drei Büros führten zunächst eine umfassende Bestandsanalyse durch, in deren Rahmen die aktuellen Strukturen, Herausforderungen und Potenziale der In-

nenstädte detailliert untersucht wurden. Auf dieser Grundlage wurden Szenarien und Leitbilder entwickelt, die mit konkreten Projekten und Maßnahmen zur Umsetzung der jeweiligen Ziele hinterlegt wurden.

Eine Besonderheit des Prozesses war die enge fachliche Abstimmung zwischen den drei Büros, der GOS als Prozesssteuerer und Ersteller des Masterplans sowie der Stadt Ribnitz-Damgarten. Durch einen kontinuierlichen Austausch im Rahmen des Fachdiskurses wurden die Konzepte aufeinander abgestimmt, um Synergien zu nutzen und eine kohärente, integrierte Planung zu gewährleisten.

Die Ergebnisse der Fachgutachten bilden eine zentrale Grundlage für die Erstellung des vorliegenden Masterplans. Im nachfolgenden Kapitel werden die detaillierten Analysen der Fachgutachten jeweils kompakt zusammengefasst. Die umfassenden Inhalte und weiterführende Informationen können den jeweiligen Fachgutachten entnommen werden.



3.2.1 Einzelhandels- und Nutzungskonzept



Dr. Lademann & Partner

Gesellschaft für
Unternehmens- und
Kommunalberatung
mbH
Hamburg

3.2.2 Fachgutachten Verkehr und Mobilität



Planersocietät
Frehn Steinberg
Partner GmbH
Dortmund

3.2.3 Gestaltungskonzept Innenstädte



BRUUN & MÖLLERS
Bruun & Möllers
Landschaften
Hamburg



3.2.1 EINZELHANDELS- UND NUTZUNGSKONZEPT

Das Einzelhandels- und Nutzungskonzept fasst die Stärken und Chancen sowie Schwächen und Risiken des Einzelhandelsstandortes Ribnitz-Damgarten im Rahmen einer SWOT-Analyse kompakt zusammen.

Als Stärken/Chancen werden dabei u.a. die stabile prognostizierte Bevölkerungsentwicklung, die langfristig stark ausgeprägte Orientierung der direkten Umlandbewohner:innen des Nah- und Mittelbereichs auf die Stadt Ribnitz-Damgarten aufgrund des ländlichen Umfelds und das ausgeprägte Tourismuspotenzial der Stadt genannt. Hierbei wird insbesondere von positiven Effekten des geplanten Bernsteinresorts Pütnitz auf den Einzelhandel in der Ribnitzer Innenstadt und die gesamte Wirtschaft Ribnitz-Damgartens ausgegangen. Das Einzelhandels- und Nutzungskonzept attestiert der Bernsteinstadt ein - im Vergleich zu anderen Mittelzentren - umfassendes Verkaufsflächenangebot, wobei insbesondere im periodischen Bedarfsbereich sowie im Bereich Bekleidung und Schuhe eine überdurchschnittliche Ausstattung vorhanden ist. Vor dem Hintergrund der bevorstehenden touristischen Entwicklung sehen die Gutachter:innen das Potenzial, aufbauend auf der stabilen Ausgangslage eine maßvolle Zentralitätserhöhung anzustreben und bestehende Angebotslücken (u.a. im Bereich Spielwaren und Sportbedarf) zu schließen.

Die Nahversorgungsstruktur der Stadt Ribnitz-Damgarten wird sowohl quantitativ als auch qualitativ als sehr gut ausgebaut beschrieben, wobei ca. 80% der Einwohner:innen in fußläufiger Entfernung eines strukturprägenden Nahversorgers wohnen. Die Gutachter:innen empfehlen eine priorisierte Absicherung des bestehenden Nahversorgungsangebots als vorrangiges Ziel der Einzelhandelsentwicklung festzulegen. Zusätzlich wird das Potenzial für die Ansiedlung eines weiteren Drogeremarktes zur qualitativen Steigerung des Angebotes gesehen.

Im Bereich der Gastronomie wird die bestehende Konzentration der Angebote auf den Innenstadtkern von Ribnitz sowie die Hafenbereiche positiv hervorgehoben. Es bestehen jedoch auch deutliche Angebotslücken und Stärkungs- bzw. Nachverdichtungspotenziale einzelner

Lagen – insbesondere hinsichtlich der Außengastronomie. Ausbaupotenzial besteht diesbezüglich vornehmlich im Bereich der Langen Straße, des Marktplatzes und des Hafens.

Abschließend hält das Einzelhandels- und Nutzungskonzept den dichten Geschäftsbesatz in den Hauptlagen der Ribnitzer Innenstadt mit geringen Leerstandsquoten und einer Vielzahl an inhabergeführten Betrieben sowie das ansprechende Stadtbild mit Potenzial für eine hohe Aufenthaltsqualität, Nähe zum Wasser und einer multifunktionalen Nutzungsmischung mit einer Vielzahl von Besuchsanlässen (u.a. Shopping, Gastronomie, Kultur, Freizeit, Arbeit) als positive Standortfaktoren des Einzelhandelsstandorts Ribnitz-Damgarten fest.

Unter den Schwächen und Risiken des Einzelhandelsstandorts erläutert das Einzelhandels- und Nutzungskonzept die herausfordernden übergreifenden Trends der Einzelhandelsentwicklung (u.a. zunehmende Marktanteile des Online-Handels, kontinuierlicher Rückgang der Einzelhandelsunternehmen und insb. kleiner Fachgeschäfte bei gleichbleibender Verkaufsflächenentwicklung, Nachfolgeproblematik bei inhabergeführten Betrieben, allgemeine stagnierende wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland). Der demografische Wandel, der negative Pendlersaldo und die im deutschlandweiten Vergleich unterdurchschnittliche Kaufkraft wirken sich in Ribnitz-Damgarten zusätzlich negativ auf das Nachfragepotenzial in Stadtgebiet aus. Hinzu kommt die starke Saisonabhängigkeit im Tourismussektor. Im Hinblick auf die Weiterentwicklung des Tourismusstandorts empfehlen die Gutachter:innen, vermehrt ganzjährig attraktive Angebote zu stärken und sehen dabei insbesondere das Potenzial des Bernsteinresorts Pütnitz.

Die beschriebenen Angebotslücken im Bereich der Gastronomie und im Einzelhandelsbesatz führen heute noch zu unerwünschten Kaufkraftabflüssen in umgebende Zentren. In diesem Kontext betonen die Einzelhandelsplaner:innen die hohe Bedeutung einheitlicher Kernöffnungszeiten in den Innenstädten. Diese sind in der Ribnitzer Innenstadt aktuell noch nicht vorhanden, wodurch ein verlässliches Einkaufserlebnis für die Kund:innen ein-

geschränkt wird. Außerdem wirkt sich die Nutzung des Ribnitzer Marktplatzes als Stellplatzanlage negativ auf dessen Aufenthaltsqualität auf, worunter auch das Besuchs- und Einkaufserlebnis für die Kund:innen leidet.

Im Gegensatz zur Ribnitzer Innenstadt stellt das Einzelhandels- und Nutzungskonzept einen (teilweisen) Funktionsverlust der Damgartener Innenstadt als Einzelhandelsstandort fest. Mit einer kritischen Leerstandsquote von ca. 22% und einem ausgedünnten Geschäftsbesatz, der lediglich ca. 3% der gesamtstädtischen Verkaufsfläche umfasst, hat Damgarten in der Vergangenheit deut-

lich an Attraktivität verloren. Die Gutachter:innen sehen zudem das Risiko weiterer Trading-Down-Prozesse rund um leerstehende Immobilien und stellen einen Investitionsstau im Gebäudebestand fest. Für die Damgartener Innenstadt wird es zukünftig von zentraler Bedeutung sein, die Nahversorgungsfunktion mit dem Nahversorger auf der Stralsunder Straße als Magnetbetrieb zu sichern.

Sortimentsstruktur des Einzelhandels in Ribnitz-Damgarten

Mit rund 14.500 qm entfällt der größte Anteil des Einzelhandelsangebots auf den kurzfristigen Bedarfsbereich.



 K kurzfristiger
  M mittelfristiger
  L langfristiger Bedarf
 Alle Angaben in Mio. €

© Dr. Lademann & Partner

Abb. 74: Sortimentsstruktur des Einzelhandels in Ribnitz-Damgarten



EINZELHANDELS- UND NUTZUNGSKONZEPT

Das Einzelhandels- und Nutzungskonzept definiert insgesamt vier „Zentrale Versorgungsbereiche“ (ZVB) für die Stadt Ribnitz-Damgarten. Zentrale Versorgungsbereiche sollen einer dezentralen Einzelhandelsentwicklung entgegen wirken, die eine Schwächung der Innenstädte zur Folge hätte. In Ribnitz-Damgarten umfasst dies den „ZVB Hauptzentrum Innenstadt Ribnitz“ und „ZVB Innenstadtzentrum Damgarten“ in den Zentren der beiden Ortsteile sowie die Nebenzentren ZVB Boddencenter und ZVB Rostocker Landweg in den äußeren Bereichen des Stadtteils Ribnitz.

Der Einzugsbereich des ZVB Innenstadt Ribnitz umfasst das gesamte Stadtgebiet und Umland. Hier wird ein großes Spektrum an Waren und Dienstleistungsangeboten mit zentrentypischen und nahversorgungsrelevanten

Sortimenten, Waren für den kurz-, mittel- und langfristigen Bedarf und diversen zentrengänzenden Nutzungen angeboten. Insgesamt bestehen in der Ribnitzer Innenstadt 55 Einzelhandelsbetriebe mit einer Gesamtverkaufsfläche von ca. 8.100 m² und einem jährlichen Umsatz von ca. 32,6 Mio. €.

Der Einzugsbereich des ZVB Innenstadt Damgarten ist auf den Stadtteil Damgarten begrenzt. Das Angebot besitzt ein begrenztes Spektrum an Waren- und Dienstleistungsangeboten – vornehmlich für den kurzfristigen Bedarf und in sehr begrenztem Umfang auch Waren für den mittelfristigen Bedarf. In Damgarten bestehen nur noch fünf Einzelhandelsbetriebe sowie 13 Betriebe er-gänzender Nutzungen wie Dienstleistungen.

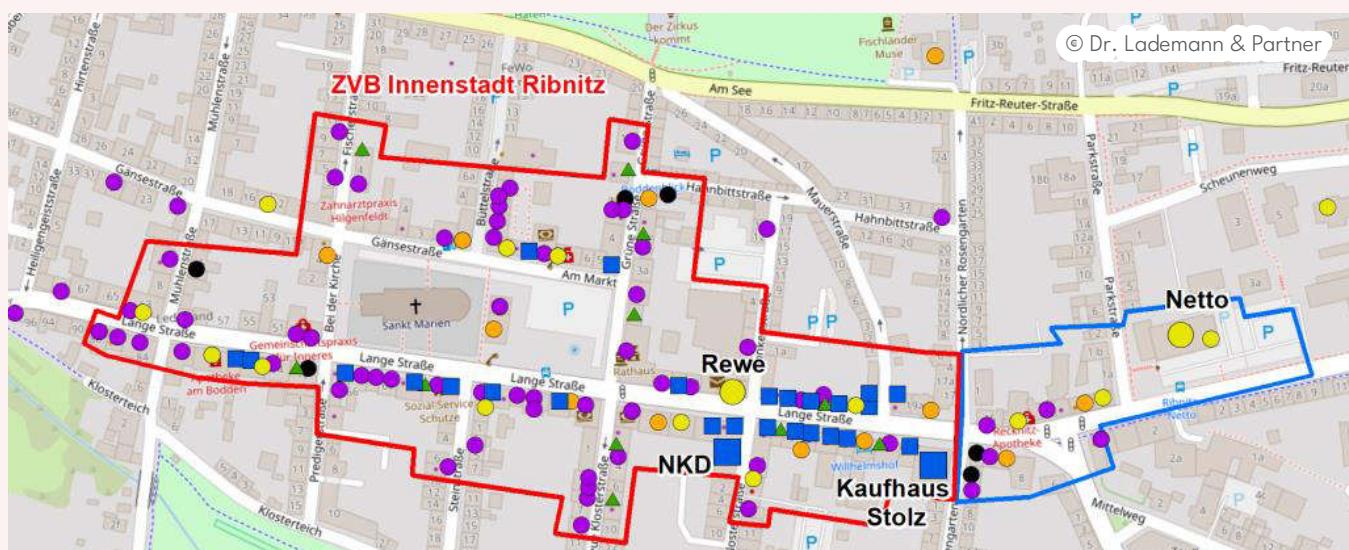


Abb. 75: Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt Ribnitz

Hierarchisches Zentren-/Standortmodell

© Dr. Lademann & Partner

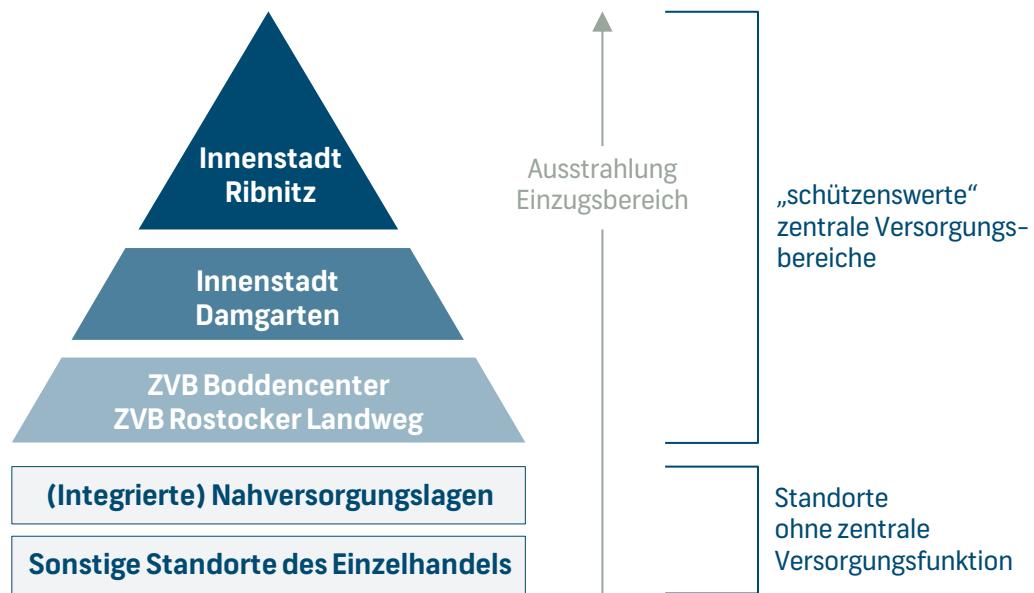


Abb. 76: Hierarchisches Zentren-/Standortmodell

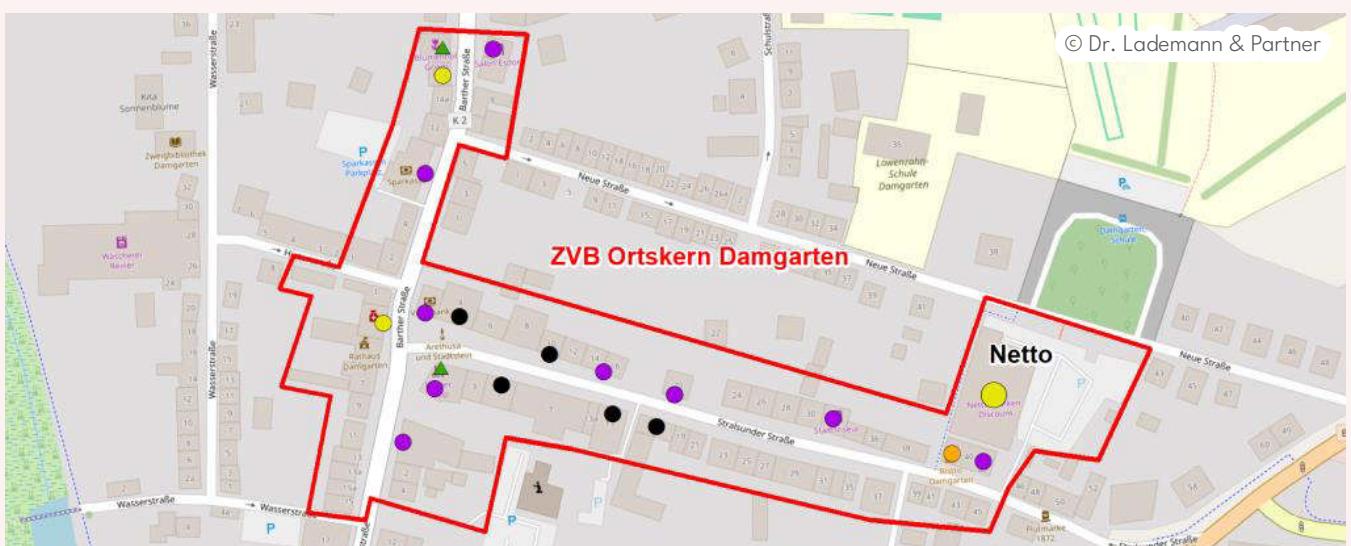


Abb. 77: Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt Damgarten



3.2.2 FACHGUTACHTEN VERKEHR UND MOBILITÄT

Einleitend werden im Rahmen der Analyse des Fachgutachtens Verkehr und Mobilität die Lage und Anbindung der Stadt Ribnitz-Damgarten im regionalen und überregionalen Kontext betrachtet. Die Gutachter:innen gehen in Bezug auf den „Modal Split“ (Verkehrsmittelanteile an der Anzahl der Wege) für Ribnitz-Damgarten aufgrund der ländlichen Lage von einem Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von ca. 65% aller zurückgelegten Wege aus, während der öffentliche Nahverkehr (6%) und Radverkehr (9%) demnach nur von untergeordneter Bedeutung seien. Der Fußverkehr stelle mit 20% hingegen die meisten Wege im Bereich der Nahmobilität.

Außerdem werden u.a. die Pendlerverflechtungen mit dem Umland dargestellt, wobei die Stadt einen negativen Pendlersaldo mit einem deutlichen Überschuss an Auspendler:innen (insb. Richtung Fischland/Darß und Rostock) aufweist. Weiterhin hebt das Fachgutachten die starke Bedeutung des Tourismus- und Freizeitverkehrs für den Gesamtverkehr in Ribnitz-Damgarten hervor. Durch die große Bedeutung des Tourismus für die Wirtschaft der gesamten Region kommt es im Verkehrsbereich zu starken saisonalen Schwankungen, wobei die Belastung in den Sommermonaten am höchsten ausfällt.

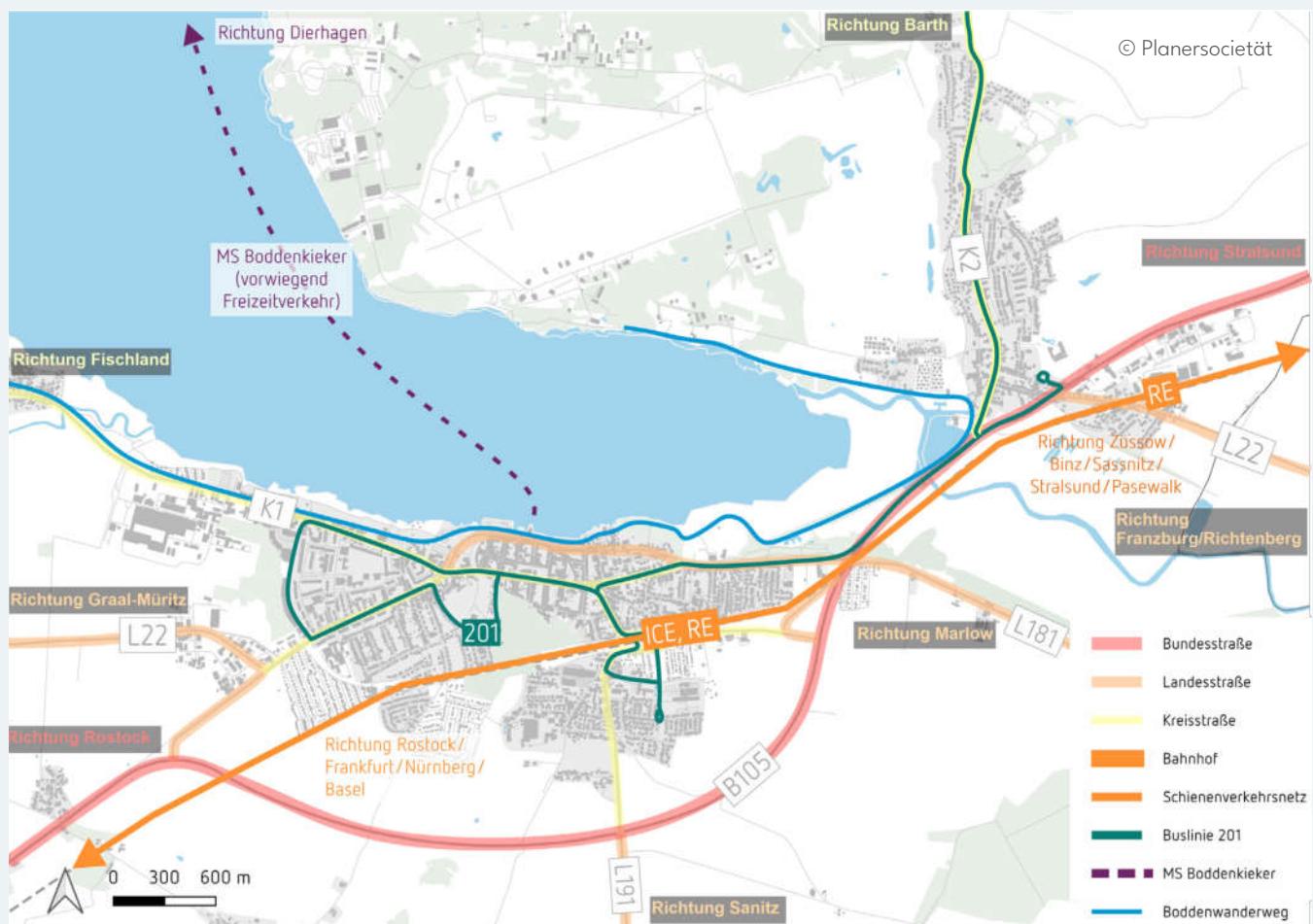


Abb. 78: Lage und regionale Verkehrsanbindung Ribnitz-Damgarten

In der weiteren Analyse wird im Fachgutachten Verkehr und Mobilität vertiefend die Ausgangslage für die verschiedenen Verkehrsträger in Ribnitz-Damgarten betrachtet und definiert, wo für diese jeweils Stärken, Schwachpunkte, Potenziale und Risiken bestehen. Dabei werden der Kfz- und Wirtschaftsverkehr, der öffentliche Verkehr, der Radverkehr sowie der Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität jeweils einer gesonderten Betrachtung unterzogen.

Im Bereich des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs werden im Fachgutachten Verkehr und Mobilität folgende Stärken der Stadt Ribnitz-Damgarten hervorgehoben: Die direkte Kfz-verkehrliche Anbindung an die Großstädte und Oberzentren Rostock und Stralsund über die Bundesstraße 105, die bestehende Entlastung der Ribnitzer Innenstadt durch die Umgehungsstraße, die zahlreichen Parkmöglichkeiten am Innenstadtrand (z.B. Parkplatz Gänsewiese, P+R am Bahnhof) sowie die vielfach als Parkraum zur Verfügung stehenden und sich in städtischem Besitz befindlichen Innenhöfe in der Ribnitzer Innenstadt, wodurch das Parken außerhalb des Straßenraums abgedeckt werden kann. Als Schwachpunkte im Stadtgebiet definieren die Gutachter:innen hingegen u.a. die starke Prägung der Ribnitzer Innenstadt durch den Kfz-Verkehr (u.a. Lange Straße, Am See, Am Klosterteich) und die daraus folgende starke Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität in den Kernbereichen am Hafen sowie auf der Langen Straße. Außerdem wird die ausbleibende Nutzung der Umgehungsstraße durch Verkehre aus und in Richtung Dierhagen/Fischland sowie Stralsund bemängelt, wodurch die Ribnitzer Innenstadt trotz der bestehenden Ortsumgehung mit Durchgangsverkehr belastet wird. Weiterhin werden die durch das Parken verursachten Flächenkonflikte in den Nebenstraßen, der starke Parksuchverkehr in den Sommermonaten (vor allem durch touristischen Verkehr), die temporär starke Verkehrsbelastung an den Schulstandorten durch Schülerverkehre sowie die Lärmbelastung der Innenstadt durch den Kfz-Verkehr als Schwachpunkte im Stadtgebiet von Ribnitz-Damgarten festgehalten. Potenziale und zielführende Ansätze für den Kfz- und Wirtschaftsverkehr sehen die Gutachter:innen durch die geplante Ortsumgehung in Damgarten, welche eine Chance zur

Entlastung und gestalterischen Aufwertung der Damgartener Innenstadt bietet, die Entlastung im Bereich des Lärms und der Luftschadstoffe durch die Förderung von Elektromobilität, die Optimierung der Schülerverkehre durch die Neukonzeption des Schulstandortes in Damgarten, die Parkraumangebote in Innenstadtrandlage, die das Potenzial bieten, die Ribnitzer Innenstadt vom ruhenden Verkehr zu entlasten sowie die mögliche Stärkung der Fußwege von den genannten Parkmöglichkeiten zu den Zielorten. Risiken sieht das Fachgutachten in der ländlichen Lage der Bernsteinstadt, die zu einer weiterhin starken Kfz-Abhängigkeit führen und somit die Mobilitätswende erschweren könnte, sowie in der geringen Parkraumbewirtschaftung im Ribnitzer Zentrum, die tendenziell Parksuchverkehre in kleineren Straßen fördert. Außerdem wird die touristische Entwicklung der Halbinsel Pützitz als potenzielles Risiko für eine erhöhte Verkehrsbelastung in Damgarten betrachtet – allerdings nur, wenn keine entsprechenden Maßnahmen, wie der Bau der erwähnten Ortsumgehung für Damgarten, ergriffen werden.

Für den öffentlichen Nahverkehr identifiziert das Fachgutachten die sehr gute Schienenanbindung mit Fernverkehrshalt sowie die gute Anbindung über den Regionalverkehr an die Großstädte Rostock, Stralsund und Berlin, die bestehende Möglichkeit der Nutzung von Nahverkehrstickets (u.a. Deutschlandticket) für die Züge des Fernverkehrs auf der Strecke Richtung Rostock und Stralsund, die Möglichkeit der Fahrradmitnahme im ÖPNV in den Sommermonaten und die Gepäckschließfächer am Bahnhof Ribnitz (beides attraktive Angebote für Tourist:innen) sowie die barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs in Ribnitz durch die neu gebaute Rampe als gute Standortqualitäten der Stadt Ribnitz-Damgarten. Schwachpunkte sind hingegen die geringe Taktung des ÖPNV (insb. im Busverkehr auf den Routen in die Nachbarorte), die fehlende Erschließung vieler Wohngebiete (insb. im Süden von Ribnitz) durch den ÖPNV, die eingeschränkte Barrierefreiheit im ÖPNV (u.a. keine barrierefreie Umstiegsmöglichkeit zwischen Zug und Bus) sowie die unattraktive und unübersichtliche Gestaltung der Bahnhofsumfelder sowohl in Ribnitz als auch in Damgarten.



FACHGUTACHTEN VERKEHR UND MOBILITÄT

Potenzielle sehen die Gutachter:innen durch das sehr gute Fernverkehrsangebot (das zu Chancen in der nachhaltigen Mobilität aus weiter entfernten Regionen führt), eine potenzielle Mobilstation zur Stärkung der Verknüpfung des schienengebundenen ÖPNV und weiterer Mobilitätsangebote sowie die Möglichkeit eines weiteren Ausbaus des ÖPNV-Angebots (u.a. auf der Verbindung nach Fischland, durch neue potenzielle Frequenzbringer wie die touristische Entwicklung auf der Halbinsel Püttnitz, neue Angebote auf dem Wasserweg sowie einen durchgängig zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Rostock und Stralsund). Die fehlenden Sichtachsen zwischen dem Bahnhofsausgang und dem Busbahnhof in Ribnitz, die Verspätungen im Schienenverkehr durch den fehlenden zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Rostock-Stralsund sowie eine Bremsung des Busverkehrs durch potenziellen Mehrverkehr hält das Fachgutachten als Risiken im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs fest, die in der weiteren Planung berücksichtigt werden sollten.

Folgende Stärken sehen die Gutachter:innen im Bereich des Fahrradverkehrs in Ribnitz-Damgarten: Die attraktiven Freizeitwege, insbesondere am Bodden, bieten eine gute Verknüpfung der beiden Ortskerne sowie touristisches Potenzial, die bestehende Infrastruktur für Fahrradtouristen (u.a. Ladeschränke für E-Bike-Akkus und Smartphone) wird positiv hervorgehoben und die bestehenden Radabstellmöglichkeiten an zahlreichen zentralen Ankunftsstationen für den Radverkehr (u.a. Lange Straße, Hafen Ribnitz) werden erwähnt. Andererseits führt die räumliche Dichte u.a. an der Langen Straße zu Nutzungskonflikten zwischen dem Radverkehr und Nutzer:innen anderer Verkehrsmittel, es besteht innerorts außerdem kaum eigenständige Radverkehrsinfrastruktur, wodurch auf stark von Kfz befahrenen Straßen Nutzungskonflikte im Straßenraum entstehen. Auch die Landesstraßen sind teilweise ohne eigene Radwege angelegt (u.a. Richtenberger Straße) und es fehlen sichere und hochwertige Radabstellanlagen für Pendelnde und längere touristische Aufenthalte. Potenzial für den Radverkehr bieten die kurzen Wege durch die kompakte Stadtstruktur, die zunehmend stärkere Verbreitung von E-Bikes (wodurch auch längere Wege mit dem Rad

zurückgelegt werden), die attraktiven Naturräume der Umgebung, welche ein Potenzial für die Ausweitung des touristischen Radverkehrs bieten, eine Verbesserung der Anbindung der südlichen Wohngebiete in Ribnitz durch einen Brückenausbau an der Bahnhofstraße sowie die vorhandenen lokalen Einzelhändler:innen aus dem Segment Radverkehr als potenzielle Ansprechpersonen. Risiken für den Radverkehr sieht das Fachgutachten u.a. durch die bislang vorherrschende Priorisierung des Kfz als Verkehrsmittel im Straßenraum, wodurch eine sichere und komfortable Führung des Radverkehrs verhindert wird sowie die Abhängigkeit der Stadtteilverbindung (Nadelöhr) von der Brücke über die Recknitz als einzige Verbindung zwischen Ribnitz und Damgarten für den Radverkehr.

Im Bereich des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität nennt das Fachgutachten Verkehr- und Mobilität folgende Stärken der Stadt Ribnitz-Damgarten: Die bestehenden attraktiven Wege u.a. am Ribnitzer Hafen oder am Klostersee, die vorhandenen Gehweggassen für den Fußverkehr aus gut berollbaren Bodenplatten auf zahlreichen Straßen (bspw. Lange Straße), die größtenteils bereits abgesenkten Bordsteine, die zahlreichen Sitzmöglichkeiten an zentralen Aufenthaltsräumen wie dem Ribnitzer Marktplatz und Hafen sowie das Potenzial für eine hohe Freiraumqualität am Bodden und an den Klosterwiesen. Schwachpunkte im Bereich des Fußverkehrs sind hingegen die Konflikte mit dem Radverkehr im Seitenraum an der Langen Straße sowie am Hafen entlang des Boddenwanderweges, die fehlenden Querungsmöglichkeiten vom Hafenareal über die Straße Am See in Richtung der Ribnitzer Innenstadt, die an vielen Stellen fehlende Beleuchtung, die vielerorts geringe Gehwegbreite aufgrund von historischer Bebauung, die verminderte Barrierefreiheit an zahlreichen Stellen durch die verwendeten Oberflächenbeläge sowie die geringe Aufenthaltsqualität des Marktplatzes, der durch den ruhenden Verkehr dominiert wird. Potenziale sieht das Fachgutachten durch die gute Versorgungsstruktur und kompakte Stadtstruktur, die zu kurzen Wegebeziehungen führen sowie die geplante Ortsumgehung in Damgarten, die die Bedingungen für den Fußverkehr deutlich verbessern dürfte. Risiken für den Fußverkehr bestehen

u.a. durch die wenigen Schienenquerungsmöglichkeiten entlang der Bahnstrecke sowie die (möglicherweise) steigende Verkehrsbelastung, die zu einer schlechteren Querbarkeit von Straßen und verstärkten Konflikten mit dem Fußverkehr führen könnte.

Auf Grundlage der erläuterten Analyse leitet das Fachgutachten Verkehr und Mobilität Mobilitätsbedürfnisse für die einzelnen Verkehrsträger ab und definiert Fo-

kusräume für die Mobilitätsentwicklung in beiden Innenstädten. In einem nächsten Schritt entwickelt das Fachgutachten Prämissen und Szenarien der Verkehrs-entwicklung, ein Maßnahmenkonzept mit Maßnahmensteckbriefen sowie ein strategisches Handlungskonzept. Die Inhalte des Konzeptteils des Fachgutachtens Verkehr und Mobilität werden in Kapitel 5 wiedergegeben.



Abb. 79: Radverkehrsführung Ribnitz



3.2.3 GESTALTUNGSKONZEPT INNENSTÄDTE

Das Gestaltungskonzept identifiziert Ribnitz als urbaneen Teil der Doppelstadt Ribnitz-Damgarten mit intakter Innenstadtfunktion sowie kulturellen und touristischen Angeboten, welcher durch seine besondere Lage am Saaler Bodden profitiert. Dabei werden folgende zentrale Freiräume verschiedener Freiraumtypologien im Bereich der Ribnitzer Innenstadt festgehalten: Das zentral gelegene Areal um Marktplatz und Marienkirche wird als Herz der Altstadt identifiziert und dient zum Verweilen und als Parkfläche. Einen Kontrast hierzu bilden die Klosterwiesen als ruhiger Ort im Grünen und Raum für Kultur und Veranstaltungen. Der Hafenbereich bietet Aufenthaltsmöglichkeiten am Wasser, weist landschaftliche Qualitäten auf und kombiniert urbane Strukturen

mit gastronomischen Angeboten. Die östlich der Innenstadt anschließende Parkzone erstreckt sich Richtung Damgarten und bildet somit eine Verbindung der beiden Ortsteile und einen Übergang zwischen Innenstadt um Umland. Als Eingangstor zur Stadt und Verkehrsknotenpunkt weist das Bahnhofsareal Potenzial für zukünftige Entwicklungen auf.

Das Gestaltungskonzept teilt die Freiräume in der Ribnitzer Innenstadt bzgl. des zukünftigen Handlungsbedarfs in drei Kategorien ein (geringer, mittlerer und hoher Handlungsbedarf). Hoher Handlungsbedarf besteht demnach im Bereich des Bürgermeistergartens im Zusammenhang mit dem westlichen Teil der Uferpark-



Abb. 80: Übersicht räumliche Struktur Ribnitz

Promenade, der Straße am See, den Verbindungswege in der Ribnitzer Innenstadt, Teilen der Klosterwiese sowie dem Bahnhofsumfeld. Der Bürgermeistergarten wird dabei als ungenutzte Potenzialfläche beschrieben. Der westlichen Uferpark-Promenade fehlt es an raumbildender Vegetation; zudem wird das dort vorhandene Aufenthaltsangebot als eingeschränkt beschrieben. Die Straße am See wird aufgrund ihrer Barrierewirkung zwischen Hafen und Zentrum bemängelt, der es zudem an Querungsmöglichkeiten fehlt und die zu einseitig auf den PKW-Verkehr ausgerichtet ist. Im Bereich der innerstädtischen Verbindungswege (z.B. der Achse Neue Klosterstraße – Grüne Straße) kritisieren die Gutachter:innen die Dominanz des ruhenden Verkehrs sowie die fehlenden

Hierarchien der Wegebeziehungen. Das Aufenthaltsangebot der Klosterwiese wird als eingeschränkt beschrieben; insbesondere fehlt es dort an Aktivangeboten, die jedoch in den vergangenen Jahren ausgebaut wurden (Calisthenics-Anlage). Im Bahnhofsumfeld fehlen Orientierungsmöglichkeiten und der Übergang zur Innenstadt wird als unklar kritisiert.

Mittleren Handlungsbedarf weisen die Freiräume im Bereich der Langen Straße, des Marktplatzes, des östlichen Teils der Klosterwiese, des östlichen Teils der Uferpark-Promenade sowie des Parkplatzes Gänsewiese auf. Auf der Langen Straße besteht Potenzial für Großgrün, zudem wird hier und auf dem Marktplatz die Dominanz

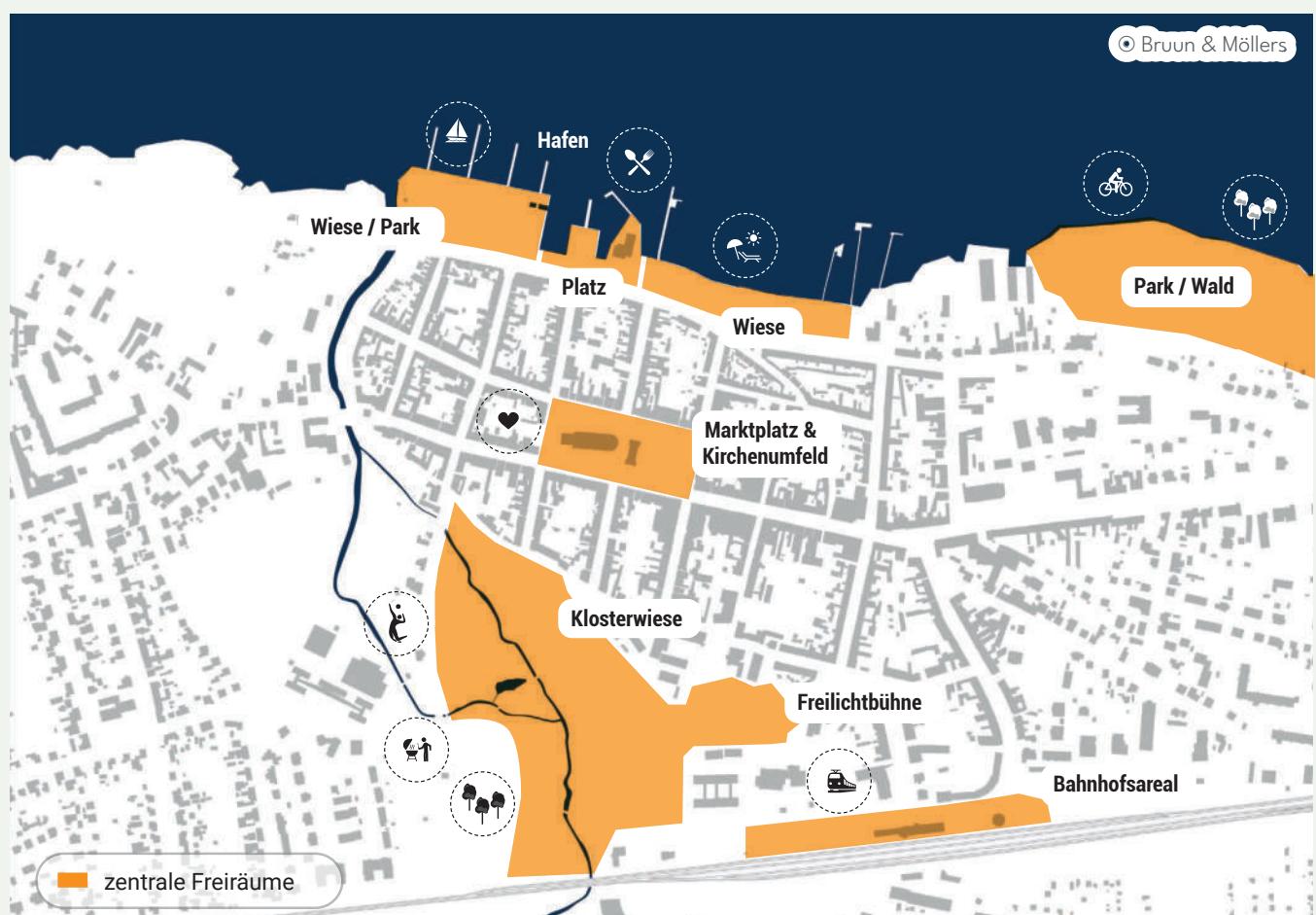


Abb. 81: Zentrale Freiräume Ribnitz



GESTALTUNGSKONZEPT INNENSTÄDTE

des ruhenden Verkehrs bemängelt. Letzterer weist im „steinernen“ östlichen Bereich außerdem ein Defizit an Grünstrukturen und schattenspendenden Elementen auf, ist jedoch im Zusammenhang mit dem westlich anschließenden begrünten Kirchenumfeld und den dortigen schattenspendenden Aufenthaltsmöglichkeiten zu betrachten. Die östliche Uferpark-Promenade wird durch die fehlende Zonierung beeinträchtigt. Am Parkplatz Gänsewiese fehlt es an Orientierungsmöglichkeiten und der Übergang zur Innenstadt ist unklar ausgebildet.

Niedriger Handlungsbedarf besteht hingegen im Bereich der Uferparks weiter westlich (Richtung Boddentherme) und östlich des Ribnitzer Hafens (Richtung Damgarten), im direkten Umfeld der Marienkirche mit seinem raumbildenden Baumbestand und beschatteten Aufenthaltsbereichen sowie im naturnah angelegten Teil der Klosterwiese, welcher durch Bachläufe, beschattete Aufenthaltsbereiche und seinen Wiesencharakter geprägt wird.





Abb. 82: Struktur- und Funktionsplan Ribnitz



GESTALTUNGSKONZEPT INNENSTÄDTE

Damgarten wird im Gestaltungsgutachten als Wohnstandort mit hohem Grünanteil beschrieben, dessen Kernbereich mit Funktionsverlusten und Leerständen zu kämpfen hat. Als zentrale Freiräume werden das Hafenareal, der Schlossgarten Pütnitz, das Kirchenumfeld, der Spielplatz nördlich des Templer Bachs („Slavendorf“) sowie der Bahnhofsvorplatz identifiziert.

Als Freiräume mit hohem Handlungsbedarf werden das Bahnhofsumfeld, die Barther- und Stralsunder Straße sowie der historische Hafen festgehalten. Dem Bahnhof fehlt es an einer intuitiv verständlichen Verbindung zum

Ortskern und Orientierungsmöglichkeiten, zudem ist das Erscheinungsbild nicht einladend gestaltet. Im Ortskern dominiert der motorisierte Individualverkehr mit hohem Durchgangsverkehr die Barther- und Stralsunder Straße. In diesem Bereich bestehen keine nutzbaren Freiräume und die verwendeten Materialien (vornehmlich Asphalt) priorisieren die Nutzung der Straße. Dem Hafenareal fehlt eine klare räumliche Gliederung und eine einladende Ankunftssituation. Der ruhende Verkehr dominiert das Areal am Wasser und es ist kaum raumbildende Vegetation vorhanden.

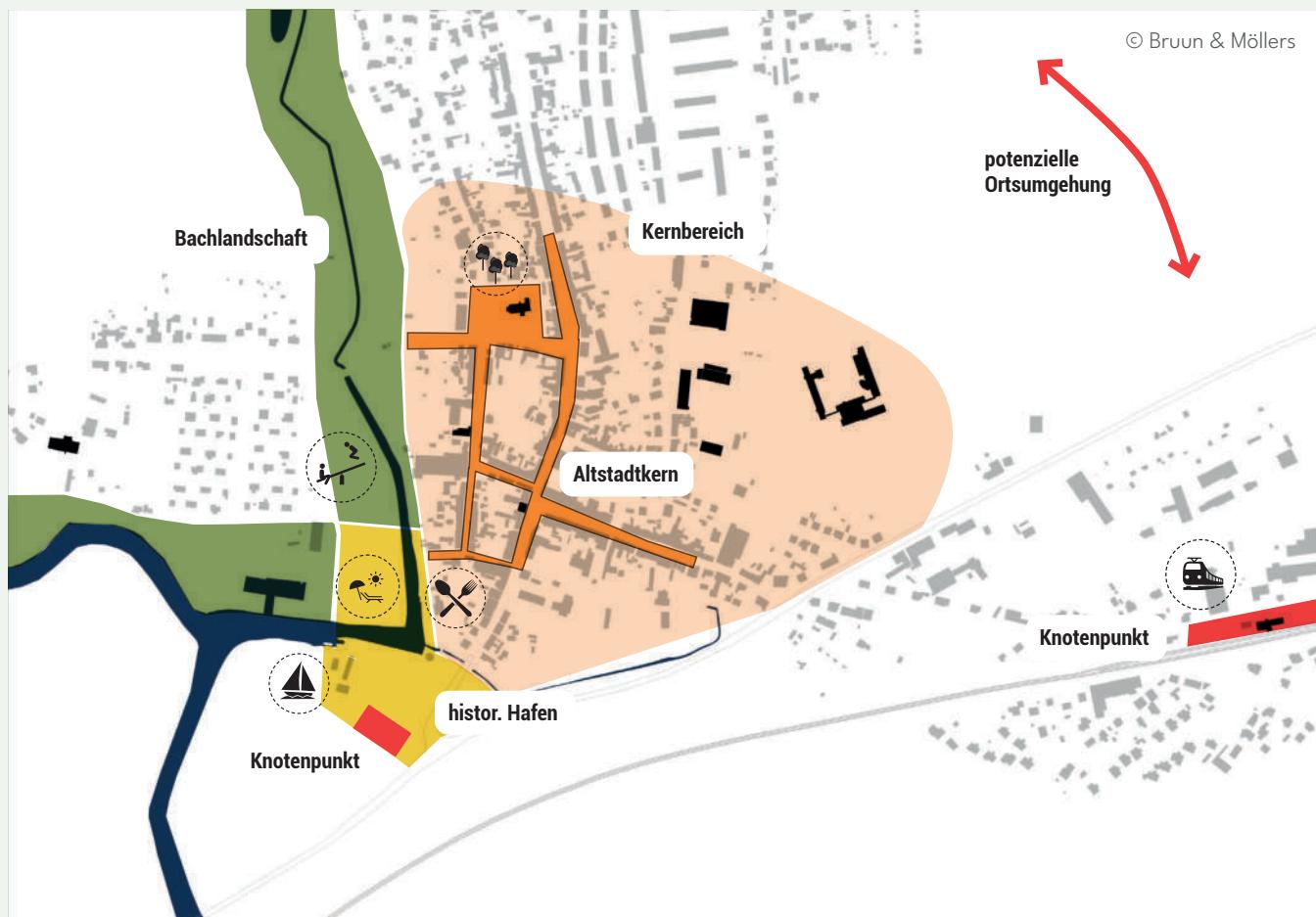


Abb. 83: Übersicht räumliche Struktur Damgarten

Freiräume mit mittlerem Handlungsbedarf sind gemäß des Gestaltungskonzepts die nördliche Uferzone am Hafen, die Promenade am Hafen sowie die Gassen des Altstadtkerns. Das Potenzial sowohl der nördlichen als auch der südlichen Uferkante ist teilweise ungenutzt und die Gestaltung eintönig. Es mangelt darüber hinaus an Aufenthaltsmöglichkeiten und Angeboten für Kinder. Die Altstadtgassen werden durch die Dominanz des ruhenden Verkehrs negativ beeinflusst, zudem ist die Vernet-

zung des Hafens mit dem Zentrum schwach ausgeprägt. Niedrigen Handlungsbedarf sehen die Gutachter:innen im Bereich des Kirchenumfeldes, der gelungenen nordwestlichen Uferzone in Richtung Schloss Pützitz und den dortigen Wander- und Radwegen sowie der nördlich an das Hafenareal anschließenden attraktiven Bachlandschaft.



Abb. 84: Zentrale Freiräume Damgarten



GESTALTUNGSKONZEPT INNENSTÄDTE

Aus den beschriebenen kleinräumigen Handlungsbedarfen leitet das Gestaltungskonzept jeweils für Ribnitz und für Damgarten einen Struktur- und Funktionsplan ab (siehe Abb. 82 und 85). Der Struktur- und Funktionsplan legt jeweils übergeordnete Gestaltungsrichtlinien und Prinzipien für die Entwicklung der Freiräume in den beiden Ortskernen fest.

Aufbauend hierauf entwickelt das Gestaltungskonzept in den weiteren Schritten Zielszenarien, Gestaltungsideen sowie Sofortmaßnahmen für Ribnitz-Damgarten. Die Konzeptansätze und Maßnahmen des Gestaltungskonzepts werden im Kapitel 5 beschrieben.

© Bruun & Möllers





Abb. 85: Struktur- und Funktionsplan Damgarten

3.3 STÄRKEN-SCHWÄCHEN-CHANCEN-RISIKEN-ANALYSE

Zur kompakten Zusammenführung aller Analyse-Ergebnisse wird im Folgenden eine Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse (englisch: strengths, weaknesses, opportunities, threats - daher im folgenden auch verkürzt als „SWOT-Analyse“ bezeichnet) zu zehn im Vorfeld identifizierten Themenbereichen durchgeführt: Tourismus, Mobilität und Verkehr, Gastronomie, Dienstleistungen und Büro, Bildung, Kultur, Wohnen, Kultur, Städtebau sowie Freiräume & Klima.

Die „SWOT-Analyse“ ist eine weit verbreitete und etablierte Methode der strategischen Planung, die hilft, sowohl interne als auch externe Faktoren zu bewerten. Sie ermöglicht es, die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des untersuchten Gebiets klar zu identifizieren und zu kategorisieren. Der Begriff „SWOT“ setzt sich aus den Anfangsbuchstaben der vier Analysebereiche zusammen:

Strengths (englisch: Stärken): Diese umfassen die positiven Merkmale der Stadt oder eines Bereichs, die als Standortvorteile oder besondere Alleinstellungsmerkmale wahrgenommen werden. Auf diesen bereits vorhanden Stärken soll im weiteren Verlauf aufgebaut werden.

Weaknesses (englisch: Schwächen): Hierbei handelt es sich um Defizite oder Herausforderungen, die die Stadt in ihrer Entwicklung hemmen könnten. Diese Schwächen müssen identifiziert und durch gezielte Maßnahmen aufgegriffen und beobachtet werden.



Opportunities (englisch: Chancen): Entwicklungen und Trends, die als Chancen für die Stadt genutzt werden können. Dazu gehören gesamtgesellschaftliche Trends und lokale Potenziale, die positive Impulse für die Stadtentwicklung setzen.



Threats (englisch: Risiken): Faktoren, die potenziell negative Auswirkungen auf die Entwicklung haben könnten. Hierzu zählen u.a. gesellschaftliche, wirtschaftliche oder umweltbedingte Risiken, die die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt einschränken oder sogar gefährden können.

Die SWOT-Analysen für Ribnitz und Damgarten wurden getrennt voneinander durchgeführt, da beide Innenstädte unterschiedliche strukturelle und funktionale Charakteristika aufweisen. Während Ribnitz durch eine lebendige, stabile Innenstadt mit starkem touristischem Potenzial geprägt wird, steht Damgarten vor spezifischen Herausforderungen wie sanierungsbedürftigen Gebäudebeständen, einem Mangel an öffentlichen Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität sowie hohen Leerständen im gewerblichen Bereich. Die nachfolgend dargestellten SWOT-Analysen für Ribnitz und Damgarten umfassen alle Kernergebnisse der Analysekapitel der drei Fachgutachten sowie die weiteren in Kapitel 3.1 dargestellten Datenanalysen.





SWOT - RIBNITZ

S. 62-65



SWOT - DAMGARTEN

S. 66-69

STÄRKEN-SCHWÄCHEN-CHANCEN-RISIKEN-ANALYSE: RIBNITZ

Die SWOT-Analyse für Ribnitz zeigt, dass der urbanere Stadtteil der Doppelstadt über eine attraktive Innenstadt mit funktionierendem Nutzungsmix, kleinteiligem Einzelhandels- und Gastronomieangebot sowie lebendigem Veranstaltungsangebot verfügt. Probleme bestehenden hingegen insbesondere in den Bereichen Mobilität und Verkehr sowie der Freiraumgestaltung, wobei u.a. der hohe Durchgangsverkehr in Verbindung mit der fehlenden Radfahrinfrastruktur sowie die Dominanz des ruhenden Verkehrs zu nennen sind.

Diese Handlungsfelder sind für die Entwicklung der Ribnitzer Innenstadt besonders relevant:



FREIRÄUME + KLIMA



- Sehr guter Sanierungsstand der meisten Straßen, Gehwege und öffentlichen Räume
- An Markttagen wird der Marktplatz lebendig und intensiv genutzt
- Hafen Ribnitz: Attraktive Wasserlage, bestehende Freiraumangebote gut angenommen
- Neugestaltung der Beschilderung für den Einzelhandel im Rahmen einer ZIZ-Sofortmaßnahme umgesetzt



- Erhöhung der Nutzungsvielfalt des Marktplatzes: Klimafolgenanpassung, Hitzeinseln etc.
- Potenzial für weitere Freiraumnutzungen Marktplatz (Außengastronomie, Spiel-/Sport usw.)
- Hafen: Potenzial zum Schaffen erhöhter Aufenthaltsqualität durch Wasserlage: Aufwertung der Promenade, weitere Freiraumangebote)
- Potenzial für ökologische Aufwertung/Entsiegelung Innenhöfe
- Hohes Potenzial die Klosterwiesen als wichtigste innerstädtische Naherholungsfläche erlebbar zu machen



- Probleme im Bereich Barrierefreiheit trotz Sanierung
- Trotz bereits erfolgter Umgestaltung: Marktplatz mit hohem Versiegelungsgrad, grüne Infrastruktur nur im Kirchenumfeld konzentriert
- Außerhalb der Marktzeiten dominiert der ruhende Verkehr den Marktplatz und mindert die Aufenthaltsqualität erheblich
- Hafen: untergenutzte Teilbereiche mit mangelnder Aufenthaltsqualität
- Hoher Versiegelungsgrad Innenhöfe
- Untergenutzte Brachflächen
- Fehlende Wahrnehmung/Sichtbarkeit der Freilichtbühne
- Unruhig und auffällig empfundene (temporäre) Werbebeschilderung beeinträchtigt Erscheinungsbild des öffentlichen Raums



- Unzureichende Barrierefreiheit: Risiko bei alternder Bevölkerung
- Zwiespalt: Erhöhung Aufenthaltsqualität vs. Sicherstellung Erreichbarkeit mit PKW/ Parkplatzangebot

NUTZUNGSMIX + EINZELHANDEL



- Geringe Leerstände, breites und hochwertiges Angebot
- Angebotsmix aus Nahversorgung und aperiodischem Bedarf
- Hohe Anzahl an inhabergeführten Betrieben
- Durchschnittliche Kaufkraft: Über dem MV-Durchschnitt, aber unter dem Bundesdurchschnitt



- Ribnitz als Versorgungsstandort für die einheimische Bevölkerung
- Saisonal schwankender Bedarf

MOBILITÄT + VERKEHR



- Große Parkplätze unmittelbar außerhalb des Zentrums vorhanden
- Fernzugangschluss: Gute Anbindung an den Regional- und Fernverkehr
- Gute Infrastruktur für Radreisende am Bodden



- Potenzial für Verkehrsberuhigung vorhanden
- Potenzial für Freiraumaufwertung durch Reduz. Stellplätze (Deckung Bedarf mit dezentralen Parkpl.).

- Förderung des Zusammenwachsens von Altstadt und Hafenareal

- Verbindung Pütnitz/ Ostseeküste über den Bodden

- Städtebaulich strukturelle Voraussetzungen für die Stärkung der Nahmobilität im Fuß- und Radverkehr vorhanden



- Uneinigkeit + Konfliktpotenzial über Organisation Verkehr Lange Straße
- Gewerbetreibende fürchten Umsatzeinbußen bei Verkehrsberuhigung

 **Stärken**

 **Chancen**

 **Schwächen**

 **Risiken**

STÄRKEN-SCHWÄCHEN-CHANCEN-RISIKEN-ANALYSE: RIBNITZ

WOHNEN



- Hohe Nachfrage nach Wohnflächen
- Geringe Leerstandsquote

- wenig diversifiziertes Wohnungsangebot
- Umnutzung von Wohnflächen zu touristischen Unterbringungen im Zentrum
- Leerstand in unbesetzten Gebäuden im privaten Bestand



- Steigende Nachfrage nach barrierefreien Wohnungen - Chance Entwicklung neuer Wohnangebote
- Steigende Zahl wohnungsnachfragender Haushalte - Chance für Investitionen
- Gute Ausstattung mit Nahversorgern



- Weitere Schwächung der Innenstadt als Wohnstandort durch touristisches Wohnen – insbesondere in den Wintermonaten
- Verdrängung der einheimischen Bevölkerung durch steigende Mietpreise
- Bedarf nach altersgerechtem Wohnraum mit Pflege und Betreuung wird zunehmen
- Prognostizierte Nachfrageveränderungen (z.B. mehr Single-Haushalte) führen zu veränderten Bedarfen auf dem Wohnungsmarkt



- Hoher Anteil an Zweitwohnsitzen bzw. nur temporär genutzter Wohngebäude
- Mangel an ausreichenden Sozialwohnungen und bezahlbarem Wohnraum für Familien

TOURISMUS



- Gute Erlebbarkeit des historischen Gebäudebestands und hochwertiges Stadtbild
- Lage in der Ostseeregion
- Wanderwege
- Radfahrtourismus
- Deutsches Bernsteinmuseum
- Freilichtmuseum
- vielfältige Kulturangebote



- Keine direkte Lage am Meer
- Geringes gastronomisches Angebot und wenig moderne Hotels



- Ausbau der Wanderwege und Beschilderungen
- Touristisches Potenzial

BILDUNG



- Innenstadtnahe, moderne Schulangebote



- Jugendzentrum in schlechtem Zustand
- Fehlende Nutzung und schlechter baulicher Zustand des Komplexes um das alternative Jugendzentrum



- Schüler:innen als tägliche Innenstadtnutzer:innen

DIENSTLEISTUNG + BÜRO



- Bündelung von Dienstleistungsangeboten in zentraler Lage
- Ärztehaus/ Gesundheitsstandort am Bahnhof



- Konkurrenz als Arbeitsstandort durch die Hansestädte Rostock und Stralsund (Arbeitsplatzdichte)

- Geringe ärztliche Versorgung

- Kaum Büroflächen, die modernen Standards entsprechen



- Gefahr der Verdrängung von Einzelhandelsnutzungen durch Dienstleistungen mit wenig Kundenfrequenz

KULTUR	
	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Marketings auf verschiedene Themenfelder • Stadtkulturhaus als Standortfaktor Kultur ausbauen • Entwicklung/Ausbau eines Jugendkultur-Standortes • Stärkere Nutzung des alternativen Jugendzentrums
	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende kulturelle Nutzung der Freiflächen • Untergenutzte Freilichtbühne • Fehlende Anbindung des Stadtkulturhauses an die Innenstadt • Fehlende Angebote für Jugendliche
	<ul style="list-style-type: none"> -

GASTRONOMIE	
	<ul style="list-style-type: none"> • Gute städtebauliche Voraussetzung für Außengastronomie • Bestehende Nachfrage nach Angeboten
	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Außengastronomie im Bereich des Hafens und des Marktplatzes • Kundenpotenzial: Vorhandener und potenzieller Tourismus • Besucher:innen des Bernsteinressorts Pützitz zukünftig als zusätzliche potenzielle Kund:innen
	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlen von Außengastronomie • Wenige Angebote für Einheimische • Wenig Cafés und Bars • Hohe Preise – Schlechtes Preis-Leistungs-Verhältnis • Geringe Vielfalt an Angeboten
	<ul style="list-style-type: none"> • Geringe Ansiedlungschancen aufgrund der allgemeinen Situation in der Branche • Branchenweiter Fachkräftemangel

STÄDTEBAU	
	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Barrierefreiheit des historischen Bestands
	<ul style="list-style-type: none"> • Bedarf an barrierearmen/ barrierefreien Wohnungen

STÄRKEN-SCHWÄCHEN-CHANCEN-RISIKEN-ANALYSE: DAMGARTEN

Die SWOT-Analyse für Damgarten macht deutlich, dass Damgarten als deutlich kleinerer Ortsteil der Doppelstadt entsprechend auch weniger zentralörtliche Funktionen übernimmt, als die Ribitzer Innenstadt. Hiervon ausgenommen werden kann der Bildungssektor, der den Ortskern von Damgarten mit den vier Schulstandorten entscheidend prägt. Die Damgartener Innenstadt hat mit deutlich mehr strukturellen Problemen, wie einer hohen Leerstandsquote im Einzelhandel, fehlendem gastronomischen Angebot, hohem Durchgangsverkehr und niedriger Aufenthaltsqualität entlang der Barther Straße, zu kämpfen. Neben dem Bereich der Bildung ist Damgarten hauptsächlich als Wohnstandort hervorzuheben.

Diese Handlungsfelder sind für die Entwicklung der Damgartener Innenstadt besonders relevant:



BILDUNG



- Schulcampus mit innenstadt-nahen, breiten Schulangebo-ten in integrierter Lage
- Neubau des R.-Wossidlo-Gymnasiums



- Baulicher Zustand der Rudolf-Harbig-Schule und Löwenzahnschule



- Erheblicher Finanzierungsbedarf für Sanierung und Neubauten

WOHNEN



- Leerstände im unsanierten Bestand vorhanden



- Flächenpotenziale vorhanden: Leerstände und rückwärtige Grundstücksbereiche
- Entwicklung Damgarten (insb. Stralsunder Straße) als Wohnstandort
- Umnutzung leerstehender Gewerbeeinheiten für Wohnen
- Bauflächenpotenzial für die Realisierung neuer Wohn-formen

MOBILITÄT + VERKEHR



- Boddenradweg verläuft entlang des Hafenareals



- Starker Durchgangsverkehr auf Barther Straße mindert Aufenthaltsqualität und führt zu Gefahrensituationen insb. für Kinder



- Chance für Verkehrsberuhigung durch den Bau einer Ortsumgehung
- Steigerung der Attraktivität durch Schaffung neuer Aufenthaltsanreize entlang des Boddenradwegs



- Fehlende Radinfrastruktur im Ortskern
- Lokaler ÖPNV: Geringe Taktung, wenig frequentiert, Qualität Schulbusverkehr wird von Nutzer:innen kritisiert



Stärken



Chancen



Schwächen



Risiken

STÄRKEN-SCHWÄCHEN-CHANCEN-RISIKEN-ANALYSE: DAMGARTEN

TOURISMUS



- Boddenradweg verläuft entlang des Hafenareals
- Naturraum um die Recknitz und den Templer Bach



- Wenige Angebote zum Verweilen, mangelnde Aufenthaltsqualität im Hafenbereich
- Wenige touristische Attraktionen und Anziehungspunkte



- Hafen: Radreisende durch gastronomisches Angebot und Schaffen hoher Aufenthaltsqualität zum Verweilen animieren
- Pützitz-Entwicklung



- Fehlende Verknüpfung der Pützitz-Entwicklung mit Damgarten

GASTRONOMIE



- Angebot im Bereich des Hafens vorhanden



- Entwicklungschancen im Bereich des Hafens



- Geringes Angebot in innerstädtischer Lage
- Keine städtebauliche Voraussetzung für neue Ansiedlungen im Bereich der Stralsunder Straße und Barther Straße



- Fehlende Bereitschaft zu Ansiedlungen – wirtschaftliches Risiko
- Geringe Besucherfrequenzen

FREIRÄUME + KLIMA



- Bestehende Sitzgelegenheiten und Außengastronomie am Hafen werden gut angenommen



- Mangel an öff. Räumen/Plätzen mit hoher Aufenthaltsqualität im Ortskern
- Untergenutzte Flächen am Hafen, hohe Flächeninanspruchnahme durch ruhenden Verkehr
- Kein zentraler Platz vorhanden – niedrige Aufenthaltsqualität am Kirchplatz



- Potenzial für mehr Aufenthaltsqualität am Hafen: Freiraumgestaltung, gastronomische Angebote, Sitzgelegenheiten



DIENSTLEISTUNG + BÜRO



- Bündelung von Dienstleistungsangeboten in zentraler Lage



- Entwicklung Stralsunder Straße als wohnortnaher Dienstleistungsstandort



- Kein Arbeitsstandort, kaum Büroflächen



KULTUR



- Eigenständige etablierte Feste im Stadtteil, z.B. Badewannenrennen, Schützenfest, Drachenfest, Hubertusmarkt
- Hafen bietet Raum für Open-Air-Angebote
- Bibliothek, Kirche und Gymnasium bieten Raum für kleinteilige Angebote



- Freiräume am Hafen bieten Potenzial für weitere Angebote
- Mitnutzen des kulturellen Angebotes in Ribnitz



-



-

STÄDTEBAU



- Historischer Gebäudebestand zum Teil saniert
- Nachverdichtungspotenziale (z.B. Baulücken) zum Schaffen nachfragegerechter Wohn- und Arbeitsangebote vorhanden



- Unvollständiger Prozess der Stadtsanierung – weiterhin hoher Anteil sanierungsbedürftiger Gebäude
- Fehlende Barrierefreiheit des historischen Bestands



- Bedarf an barrierearmen/ barrierefreien Wohnungen

NUTZUNGSMIX + EINZELHANDEL



- Wohnortnahe Nahversorger vorhanden



- Hohe Leerstände im Bereich der ehemaligen Einkaufsstraße (Stralsunder Str.)
- Nutzungsverlust der Stralsunder Straße als Einkaufs- und Versorgungsstandort
- Fehlende Angebote für Jugendliche



- Fehlende Bereitschaft zu Ansiedlungen – wirtschaftliches Risiko
- Erhalt Damgartens als Einzelhandelsstandort mit überörtlicher Bedeutung aus wirtschaftlicher Sicht unrealistisch

3.4 HANDLUNGSFELDER DER INNENSTADTENTWICKLUNG IN RIBNITZ-DAMGARTEN

Im Rahmen der SWOT-Analyse wurde deutlich, welche Themenbereiche für die Innenstadtentwicklung in Ribnitz und Damgarten zukünftig von besonderer Bedeutung sind. Zur übersichtlichen Gliederung der in den folgenden Kapiteln dargestellten Zukunftsbilder und des Maßnahmenprogramms werden die zehn Themenbereiche der Bestandsanalyse zu **fünf zentralen Handlungsfeldern** für die zukünftige Innenstadtentwicklung zusammengeführt.

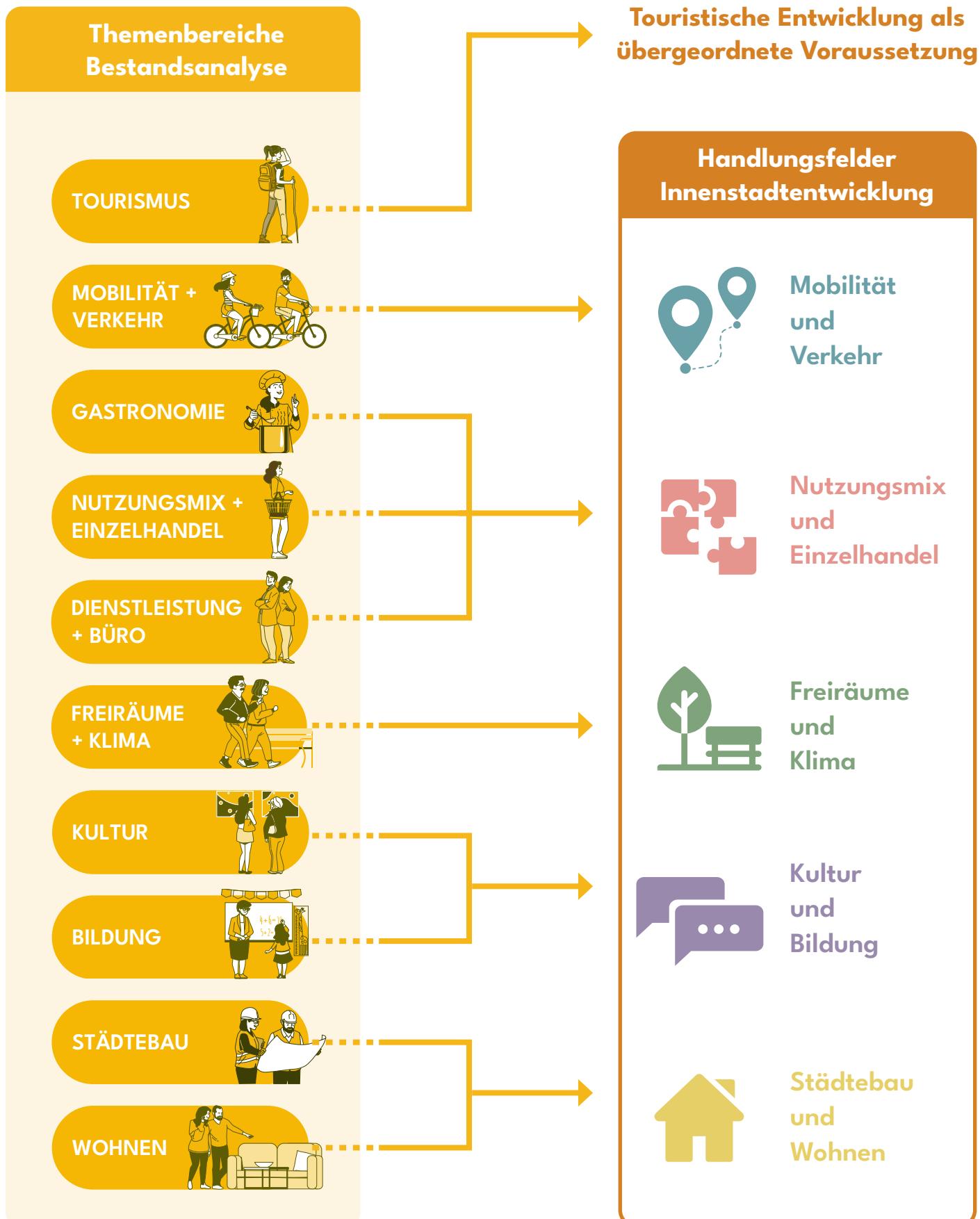
Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass der Themenbereich „**Tourismus**“ als wichtigster wirtschaftlicher Faktor in einer ansonsten strukturschwachen Region eine herausgestellte Bedeutung für die Stadt Ribnitz-Damgarten insgesamt besitzt. Die erfolgreiche Weiterentwicklung des touristischen Angebots in der Bernsteinstadt wird daher als Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Innenstadtentwicklung und als wichtiges Standbein für die steigende Nachfrage nach Einzelhandels- und gastronomischen Angeboten eingeordnet. Da der Schwerpunkt der touristischen Entwicklung zudem zukünftig auf dem Bernsteinresort Pütnitz außerhalb der im Rahmen des Masterplans betrachteten Innenstädte von Ribnitz und Damgarten liegt, wird der Themenbereich Tourismus als **übergeordnete Voraussetzung** betrachtet und nicht in ein eigenes Handlungsfeld überführt.

Die Themenbereiche „Mobilität und Verkehr“ sowie „Freiräume und Klima“ werden jeweils unverändert in gleichnamige Handlungsfelder überführt.

Die Themenbereiche „Gastronomie“, „Nutzungsmix und Einzelhandel“ sowie „Dienstleistung und Büro“ werden im Handlungsfeld „Nutzungsmix und Einzelhandel“ gebündelt. Dies ermöglicht eine übergreifende Betrachtung aller gewerblichen Nutzungen in den Innenstädten mit dem Ziel, einen möglichst vielfältigen Nutzungsmix zu erreichen.

Die Themenbereiche „Kultur“ und „Bildung“ werden zum Handlungsfeld „Kultur und Bildung“ zusammengeführt. In der Ribnitzer Innenstadt wird dabei vornehmlich die Entwicklung des kulturellen Angebots von hoher Bedeutung sein, während Damgarten als profilerter Bildungsstandort Bedeutung für die Gesamtstadt besitzt.

Die Themenbereiche „Städtebau“ und „Wohnen“ werden zum Handlungsfeld „Städtebau und Wohnen“ gebündelt, welches insbesondere für die Entwicklung der Damgartener Innenstadt von Bedeutung ist.





RIBNITZ

ZUKUNFTSBILDER DER INNENSTÄDTE

04



DAMGARTEN



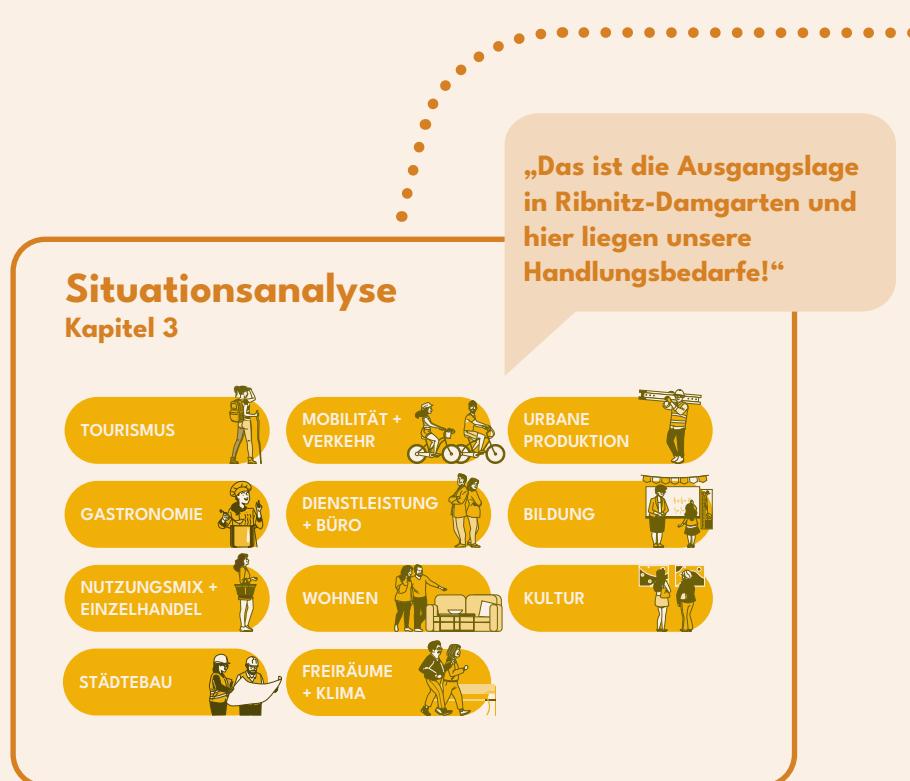
ZUKUNFTSBILDER DER INNENSTÄDTE

Auf Grundlage der Ergebnisse der Situationsanalyse werden im nächsten Schritt Zukunftsbilder für die Innenstädte von Ribnitz und Damgarten entwickelt. Die Zukunftsbilder sind als idealtypische Visionen für die Stadtentwicklung in den beiden Innenstädten bis 2040 ausgelegt. In diesem Rahmen werden Schwerpunktbereiche mit verschiedenen Funktionen definiert und Entwicklungsziele formuliert. Die Zielbilder sind inhaltlich mit den drei Fachgutachten (Einzelhandels- und Nutzungs- konzept, Fachgutachten Verkehr und Mobilität Verkehr, Gestaltungskonzept Innenstädte) abgestimmt.

Ein gemeinsames Ziel vor Augen

Ziel ist es, eine auf Grundlage des integrierten Masterplanprozesses gemeinsam mit der lokalen Bevölkerung, Innenstadtakteuren sowie Fachgutachter:innen entwickelte und mit der Stadtverwaltung und Kommunalpolitik abgestimmte Entwicklungsstrategie für die beiden Innenstädte zu erhalten. Diese soll in den kommenden 15 Jahren als Richtschnur der Stadtentwicklung in der Bernsteinstadt dienen.

VORGEHEN: Von der Analyse zum Konzept in zwei Schritten



Im nächsten Schritt wird im Kapitel 5 ein detaillierter Maßnahmenkatalog abgeleitet. Mit der Umsetzung der dort formulierten Maßnahmen arbeitet die Stadtverwaltung zusammen mit den lokalen Innenstadtakteur:innen an der Erreichung der formulierten Entwicklungsziele und lenkt die Stadtentwicklung in Richtung der hier gezeigten Zukunftsbilder.

Zukunftsbilder Kapitel 4



**„Hier möchten wir hin!
So sollen sich die Innen-
städte in den kommenden
15 Jahren entwickeln!“**



Maßnahmenprogramm Kapitel 5

**„Mit der Umsetzung dieser
konkreten Maßnahmen lenken
wir die Stadtentwicklung in
Richtung der Zukunftsbilder!“**



ZUKUNFT INNENSTADT



LEbensSTILS BILD RIBNITZ 2040



ZUKUNFTSBILD INNENSTADT RIBNITZ 2040



Entwicklungsziel R1

Stärkung der Ribnitzer Innenstadt als urbaner Stadtteil mit vielfältigem Nutzungsmix aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Wohnen, kulturellen und touristischen Angeboten

Ribnitz übernimmt als urbaner Stadtteil die wichtigsten zentralen Innenstadtfunktionen für die Gesamtstadt Ribnitz-Damgarten und das Umland. Die Innenstadt verfügt über einen vielfältigen Nutzungsmix, der zukünftig gesichert und ausgebaut werden soll. Insbesondere im Bereich des Einzelhandelsgefüges stellt die Ribnitzer Innenstadt den wichtigsten Standort dar, der bereits heute funktionsfähig und stabil aufgestellt ist und zukünftig gestärkt werden soll. Als Stadtteil mit den meisten Sehenswürdigkeiten, einem vielfältigen Veranstaltungsprogramm, Kulturangeboten sowie gastronomischen Angeboten ist die Ribnitzer Innenstadt der zentrale Anziehungspunkt für Tourist:innen und die Einwohner:innen in der Bernsteinstadt gleichermaßen.



Entwicklungsziel R2

Sicherung und Weiterentwicklung der Langen Straße als attraktive Einkaufsstraße mit kleinteiligem Einzelhandelsangebot

Die Lange Straße bildet als strukturprägende Ost-West-Achse das Herz der Ribnitzer Innenstadt und soll zukünftig als attraktive Flaniermeile mit vielfältigem Einkaufsangeboten und Gastronomie gestärkt werden. Mit den umliegenden Straßen bildet sie den zentralen Versorgungsbereich in der Ribnitzer Innenstadt. Wichtige Handlungsfelder sind insbesondere die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Reduzierung des Durchgangsverkehrs und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sowie die zukunftsfähige Weiterentwicklung des kleinteiligen Nutzungsmixes mit zahlreichen inhabergeführten Geschäften.



Abb. 88: Ausschnitt Zukunftsbiß: Lange Straße



Entwicklungsziel R3

Erweiterte Verkehrsberuhigung in der Innenstadt mit Priorisierung auf den Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichen Nahverkehr

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Nahverkehrs soll zukünftig im Fokus der Mobilitätsentwicklung in der Ribnitzer Innenstadt stehen. In diesem Kontext sollen weitere Maßnahmen der Verkehrsberuhigung getroffen werden, wobei insbesondere die Lange Straße und die Straße Am See im Fokus stehen. Hiermit wird auf den starken Durchgangsverkehr und die häufig überschrittenen Geschwindigkeitsbegrenzungen reagiert, die die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt negativ beeinflussen und die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr gefährden. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen sollen ausgeweitet und die Straßenräume qualifiziert werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Nahmobilität zu fördern. Die Steuerung des ruhenden Verkehrs sowie die optimierte Lenkung der überörtlichen Verkehre und der innerstädtischen Zielverkehre ist notwendig, um eine Reduzierung der Verkehrsbelastung und Vermeidung von Parksuchverkehren zu erreichen. Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sollen attraktive Verbindungen und Flanierachsen zwischen den wesentlichen Quell- und Zielorten sowie touristischen Ankerpunkten der Innenstadt entwickelt werden. Bedarf besteht zudem bei der Schaffung besserer Querungsmöglichkeiten stark befahrener Straßen sowie zur Förderung der Barrierefreiheit im Wegenetz. Die Schaffung sicherer und komfortabler Radabstellanlagen und Lademöglichkeiten für E-Bikes kann die Attraktivität des Radverkehrs weiter steigern. Dies ist aufgrund der regionalen Bedeutung des Radtourismus auch aus wirtschaftlicher Perspektive von Bedeutung. Weiterhin soll eine Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs mit verbesserten Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn sowie einem erweiterten Bus- und Fährangebot angestrebt werden.



Entwicklungsziel R4

Erhöhung der Aufenthaltsqualität für alle Zielgruppen von jung bis alt

Die Erhöhung der Aufenthaltsqualität der zentralen Freiräume in der Ribnitzer Innenstadt ist essenziell für eine zukunftsorientierte Innenstadtentwicklung. Aktuell wird die Aufenthaltsqualität insbesondere durch die große Flächeninanspruchnahme des ruhenden Verkehrs gestört, die es zukünftig zu reduzieren gilt. Die Freiräume sollen inklusiv mit Angeboten für alle Zielgruppen von Kindern und Jugendlichen bis hin zu älteren und mobilitätseingeschränkten Personen weiterentwickelt werden. Dabei sind sowohl die großen zusammenhängenden Freiraumbereiche (insb. Hafenareal und Klosterwiesen) im Rahmen einer fokussierten Betrachtung aufzuwerten als auch kleinteilige Maßnahmen für die Plätze und Straßenräume im Stadtkern zu entwickeln.



Abb. 89: Ausschnitt Zukunftsbild: Lange Straße/Marktplatz

ZUKUNFTSBILD INNENSTADT RIBNITZ 2040



Entwicklungsziel R5

Verbesserung der Vernetzung von Hafenareal und Kernbereich mit Fokus auf die Achse Hafen-Markt-Kloster

Aktuell fehlt in der Ribnitzer Innenstadt eine einladend gestaltete und gut ausgeschilderte Verbindungsachse zwischen den wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Innenstadt und dem Hafen. Die Achse vom Hafenareal über die Grüne Straße bis zum Marktplatz und weiter über die Neue Klosterstraße bis zum Klosterareal soll daher zukünftig als verbindendes Element entwickelt werden. Dabei steht eine attraktive (Freiraum-)Gestaltung sowie die Ansiedlung vielfältiger Nutzungen aus den Bereichen Gastronomie, Kultur und lokalem Handwerk im Vordergrund, um die Verbindung als attraktive Flanierachse auszubilden.



Entwicklungsziel R6

Ausbilden von Ankunftsstationen am Hafen, Bahnhof und der Gänsewiese

Die Ankunftsstationen sollen zukünftig als Tore zur Innenstadt für die Besucher:innen der Bernsteinstadt verstanden werden. Ziel ist es dabei unter anderem, den ruhenden Verkehr aus dem Kernbereich der Innenstadt vermehrt auf die Ankunftsstationen am Innenstadtrand umzulenken. Die Ankunftsstationen sollen daher für den KFZ-Verkehr gut erreichbar und einfach ausgeschildert sein und über ein attraktives Parkangebot (u.a. mit Lademöglichkeiten zur Förderung der E-Mobilität) verfügen, hervorzuheben ist dabei der Parkplatz Gänsewiese. Darüber hinaus sind die Ankunftsstationen aber auch als intermodale Verknüpfungspunkte zu entwickeln. Insbesondere der Bahnhof Ribnitz-Damgarten-West als Haltepunkt des Fern- und Regionalverkehrs dient als Umsteigepunkt zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Die Einrichtung einer Mobilstation am Bahnhof sowie eine Verbesserung der Taktverzahnung zwischen Fernverkehr und lokalen Nahverkehrsangeboten sollen den ÖPNV in Ribnitz-Damgarten insgesamt attraktiver machen. Mit der Realisierung des Bernsteinresorts soll eine Fährverbindung zwischen Pützitz und dem Ribnitzer Hafen angestrebt werden. Zudem verläuft unmittelbar entlang des Hafens der Boddenradweg, sodass dieser insbesondere für den touristischen Verkehr ein zentraler Ankunftsstation ist. Die städtebauliche und freiraumgestalterische Qualität der Ankunftsstationen ist zukünftig zu stärken, da diese für den ersten Eindruck der Bernsteinstadt von prägender Bedeutung sind. Wichtig ist weiterhin die gute Verknüpfung der Ankunftsstationen mit den Zielorten in der Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr. Zusätzlich kann der Einsatz von Shuttlefahrzeugen für mobilitätseingeschränkte Personen Richtung Kernstadt denkbar sein.



Entwicklungsziel R7

Aufwertung des Hafenareals mit verbesserter Erlebbarkeit der attraktiven Wasserlage

Das Hafenareal soll als Aushängeschild der Ribnitzer Innenstadt mit hoher Aufenthaltsqualität gestärkt werden. Aktuell wird der Ribnitzer Hafen seinem großen Potenzial aufgrund der attraktiven Wasserlage am Saaler Bodden noch nicht gerecht. Die Erlebbarkeit des Wassers soll verbessert werden und eine Uferpromenade mit vielfältigen Angeboten entwickelt werden. Der westliche Hafenbereich soll dabei urbaner geprägt sein und durch zusätzliche gastronomische Angebote gestärkt werden. Zudem dient dieser Bereich als Ankunfts-ort für eine Fährverbindung Richtung Pütnitz sowie den Rad- und KFZ-Verkehr. Der bereits heute landschaftlich geprägte östliche Uferbereich soll als begrünter Aufenthaltsbereich der Naherholung am Wasser dienen und kann für Wassersport, Spiel und Kultur genutzt werden. Die Bespielung der Wasserfläche soll die Verbindung zwischen Stadtkern und Uferpromenade stärken.

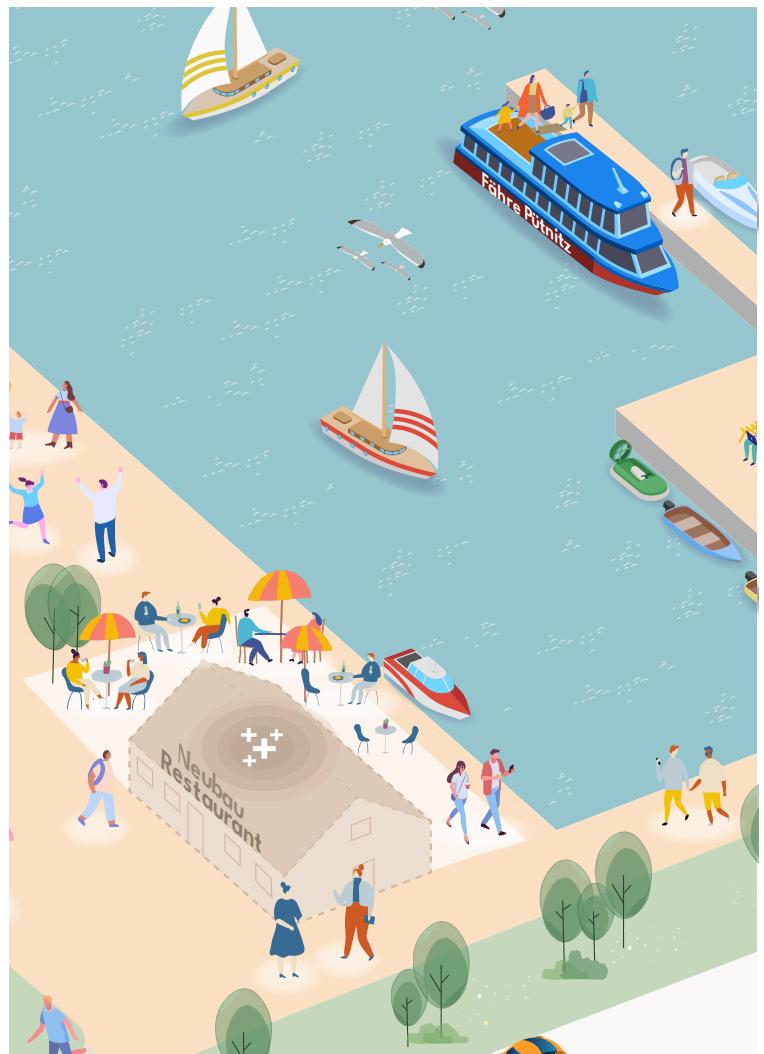


Abb. 90: Ausschnitt Zukunftsbild: Hafen West

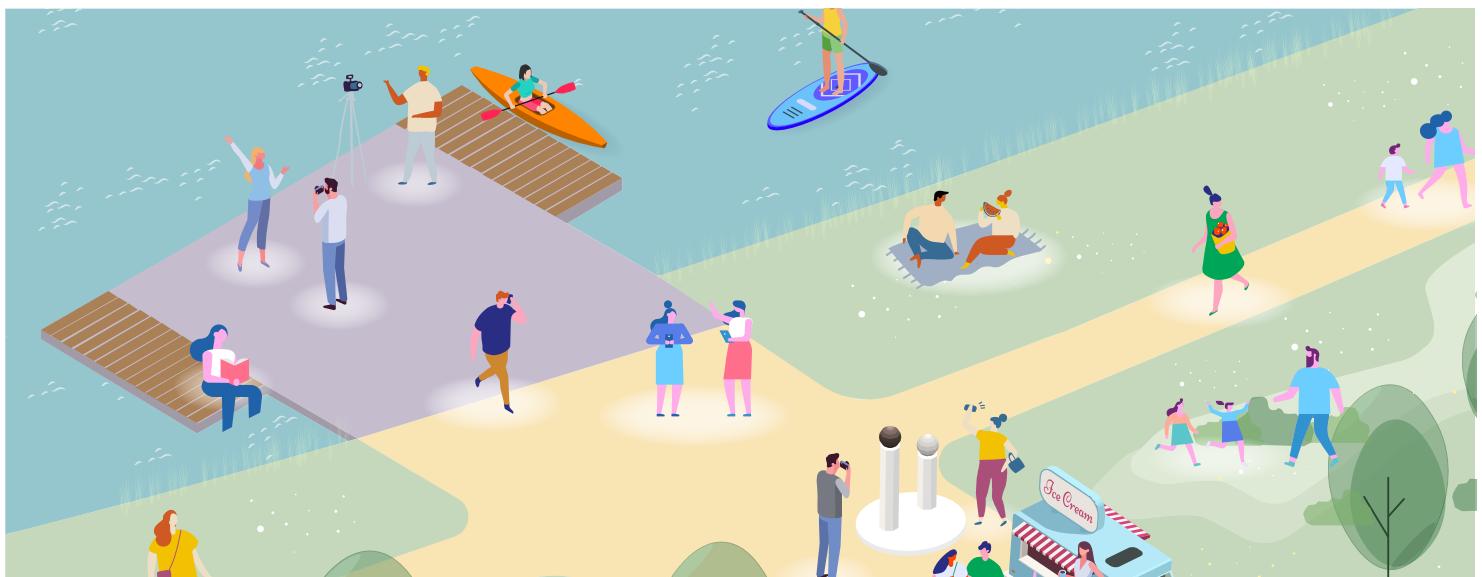


Abb. 91: Ausschnitt Zukunftsbild: Hafen Ost

ZUKUNFTSBILD INNENSTADT RIBNITZ 2040



Entwicklungsziel R8

Stärkung der kulturellen Einrichtungen und Angebote in der Ribnitzer Innenstadt

Das Kultur- und Veranstaltungsangebot in der Ribnitzer Innenstadt soll zukünftig gestärkt und ausgebaut werden. Räumlich liegt der Fokus dabei auf dem Areal um das Klostergelände, den östlichen Bereich der Klosterwiesen über das Stadtkulturhaus bis hin zum Bahnhof Ribnitz-Damgarten-West, das als „Kulturcampus“ weiterentwickelt werden soll. In diesem Bereich befinden sich bereits heute wichtige kulturelle Nutzungen wie das Bernsteinmuseum, die Stadtbibliothek, die Freilichtbühne, das alternative Jugendzentrum sowie das Stadtkulturhaus in unmittelbarer räumlicher Nähe zueinander. Dieses Potenzial gilt es verstärkt zu nutzen und das bestehende Angebot zielgerichtet zu ergänzen.



Entwicklungsziel R9

Weiterentwicklung der Klosterwiesen als innerstädtischer Grün- und Freiraum für Erholung, Sport und Spiel

Die Klosterwiesen stellen neben dem Hafenareal den wichtigsten zusammenhängenden Grün- und Freiraum in innenstädtischer Lage dar und sollen zukünftig für die Naherholung mit einem qualifizierten Sport- und Spielangebot gestärkt werden. Dabei gilt es dem Mangel an Aufenthaltsangeboten für unterschiedliche Ziel- und Altersgruppen sowie der fehlenden räumlichen Gliederung zu begegnen und die Verbindung mit dem Kernbereich der Innenstadt zu fördern. Als weitläufige innenstadtnahe Parkanlage mit großzügigen Grünflächen und altem Baumbestand kommt den Klosterwiesen insbesondere an heißen Tagen auch für das Stadtklima eine große Bedeutung zu. Sie bieten Abkühlung und schattige Aufenthaltsbereiche und sollen zukünftig auch ökologisch aufgewertet werden.



Abb. 92: Ausschnitt Zukunftsbiß: Marktplatz/Grüne Straße



Entwicklungsziel R10

Klimagerechte Entwicklung und stärkere Begrünung der innerstädtischen Freiräume

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Klimakrise müssen für die Ribnitzer Innenstadt zukünftig weitere Maßnahmen für eine klimagerechte Stadtentwicklung getroffen werden. Hiermit muss auf den aktuell hohen Versiegelungsgrad wichtiger Plätze und Straßenräume reagiert und eine stärkere Begrünung der Innenstadt gefördert werden. Es gilt u.a., ausreichend schattenspendende Aufenthaltsmöglichkeiten für Hitzemonate bereitzustellen und - im Sinne des Leitbildes der Schwammstadt - resilient gegenüber vermehrt auftretenden Starkregenereignissen zu werden. Große innerstädtische Freiräume wie die Klosterwiesen müssen dabei gleichermaßen wie kleinteilige Begrünungs- und Entsiegelungsmaßnahmen in der gesamten Innenstadt gefördert werden.

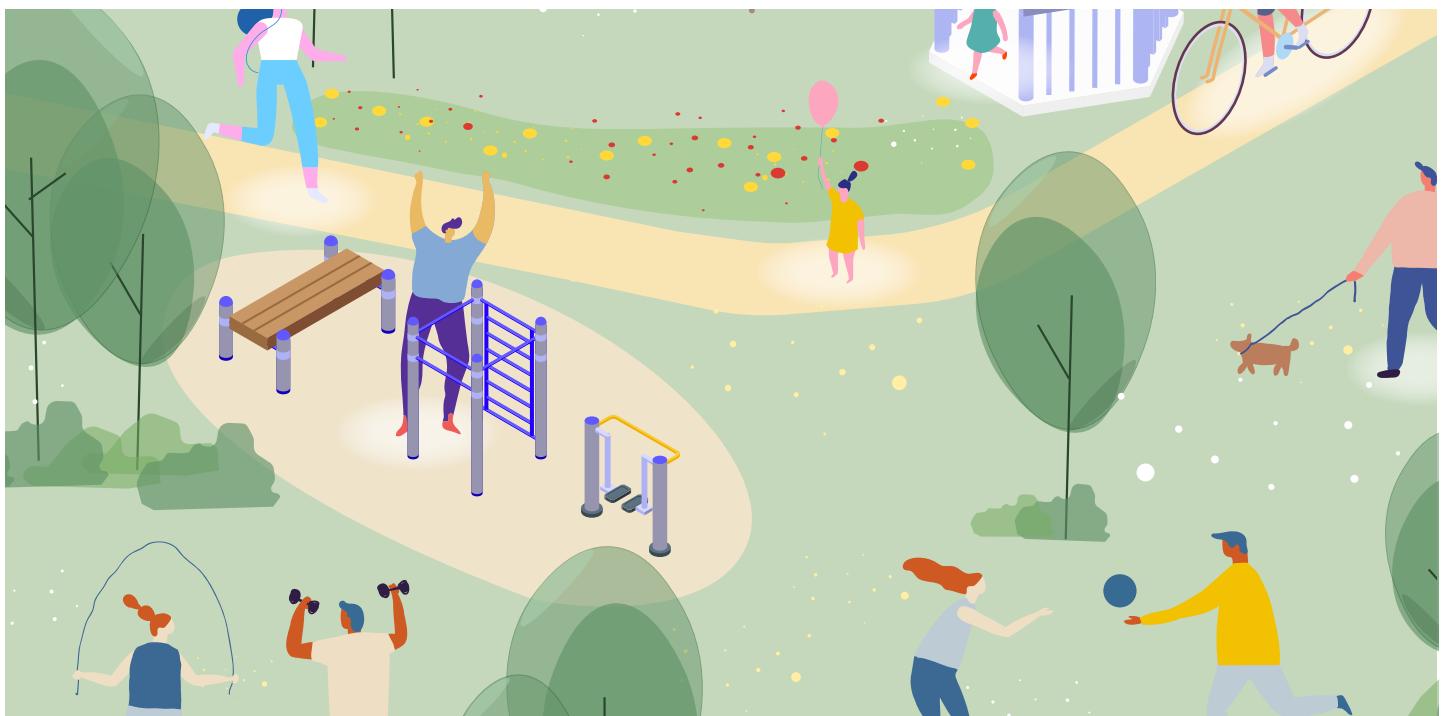
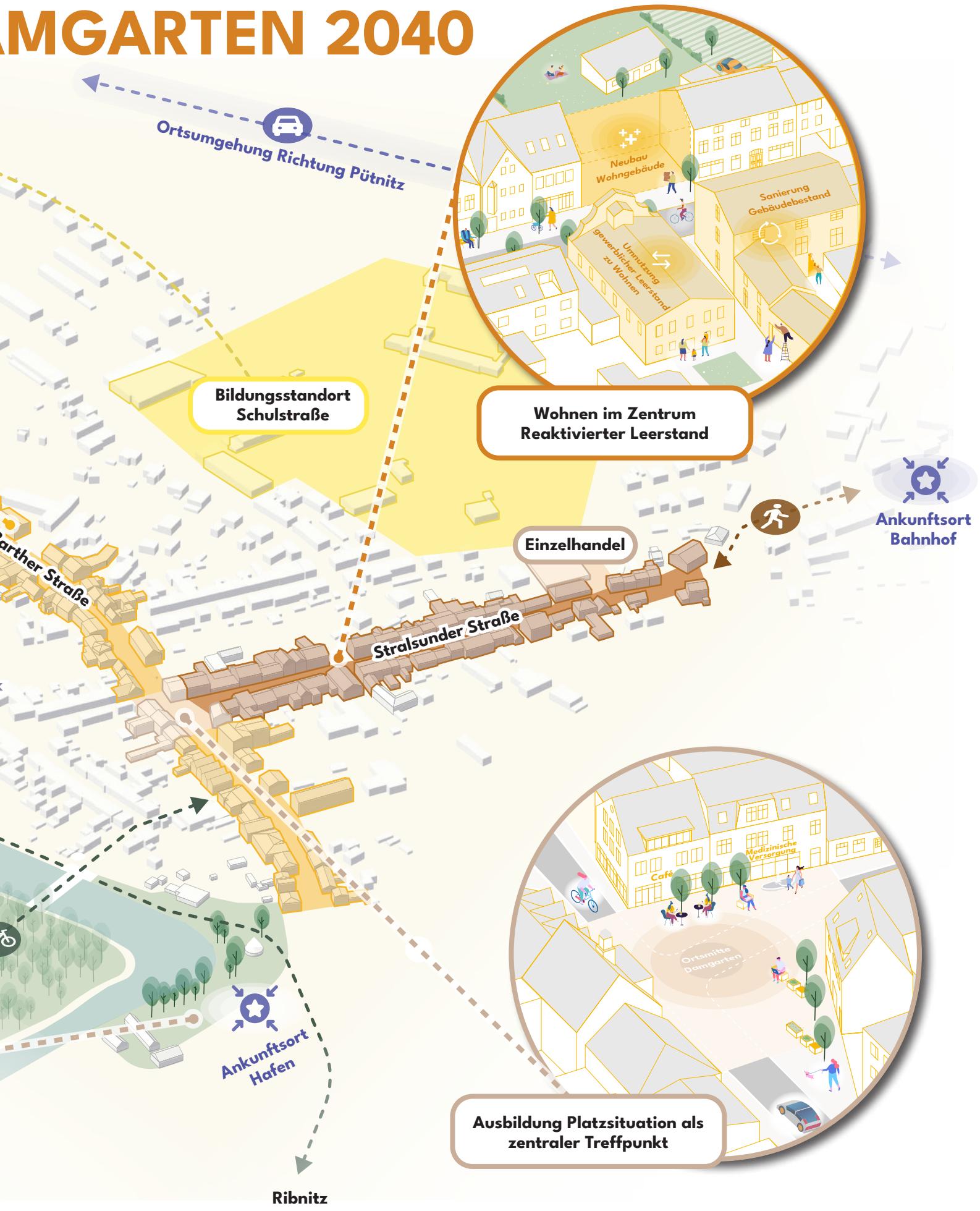


Abb. 93: Ausschnitt Zukunftsbild: Klosterwiesen

ZUKUNFT INNENSTADT DA



LEbensWERTS BILD DAMGARTEN 2040



ZUKUNFTSBILD INNENSTADT DAMGARTEN 2040



Entwicklungsziel D1

Aufwertung des Hafenareals als zentralen Freizeitraum für Bürger:innen und Tourist:innen

Das Hafenareal soll als zentraler Freizeitraum der Damgartener Innenstadt zur Naherholung aufgewertet und hierdurch das Potenzial der attraktiven Wasserlage am Templer Bach besser aktiviert werden. Durch den Verlauf des Boddenradwegs unmittelbar entlang des Hafenareals bietet sich zudem die Möglichkeit, das Angebot für Tourist:innen attraktiver zu gestalten und diese zum Aufenthalt zu animieren. Neben einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch die Aufwertung der öffentlichen Räume bietet sich die Möglichkeit einer Erweiterung des gastronomischen Angebots. Hierfür soll bspw. der bestehende Pavillon genutzt werden.



Entwicklungsziel D2

Erweiterte Verkehrsberuhigung in der Innenstadt mit Priorisierung auf den Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichen Nahverkehr

Die Reduzierung des Durchgangsverkehrs steht zukünftig im Fokus der geplanten Verkehrsberuhigung der Damgartener Innenstadt. Insbesondere vor dem Hintergrund der Entwicklung des Bernsteinsorts Pütnitz wird eine östliche Ortsumfahrung als unabdingbar gesehen, um das entstehende Verkehrsaufkommen um die Ortslage Damgarten herum zu lenken. Gleichzeitig bietet sich durch weitere Maßnahmen der Verkehrsberuhigung im Bereich der Barther Straße die Möglichkeit, die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit in der Innenstadt signifikant zu erhöhen. Dabei gilt es, insbesondere die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu stärken. Hierzu gehört u.a. die Herstellung der Barrierefreiheit, das Schaffen weiterer Sitzgelegenheiten sowie sicherer und komfortabler Radabstellanlagen.



Abb. 95: Ausschnitt Zukunftsbild: Stralsunder Straße



Entwicklungsziel D3

Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Aufwertung der Aufenthaltsorte für alle Zielgruppen von jung bis alt

Auch in Damgarten ist die Erhöhung der Aufenthaltsqualität für alle Altersgruppen von zentraler Bedeutung für die zukünftige Stadtentwicklung. Aktuell besteht im Ortskern kein Platz mit angemessener Aufenthaltsqualität, zudem wird die Innenstadt durch den starken Durchgangsverkehr negativ beeinflusst. Im Kreuzungsbereich Barther Straße/Stralsunder Straße soll daher eine zentrale Platzsituation als Treffpunkt geschaffen werden, der Kirchplatz eignet sich zudem als weiterer Treffpunkt mit begrüntem Charakter. Darüber hinaus soll die Barther Straße stärker begrünt werden und es sollen weitere Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Das Hafenareal soll als attraktiver Freiraum zur Naherholung mit gastronomischem Angebot aufgewertet werden.



Entwicklungsziel D4

Stärkung der Damgartener Innenstadt als attraktiver Wohnstandort in naturnaher Lage

Die Damgartener Innenstadt soll zukünftig vornehmlich als attraktiver Wohnstandort mit hohem Grünanteil weitergedacht werden. Der kleinere Ortskern der Doppelstadt steht vor der Herausforderung, den Funktionsverlust als Einzelhandelsstandort zu kompensieren und einen Umgang mit der Leerstandsproblematik zu finden. Vor dem Hintergrund der übergeordneten Trends der Einzelhandelsentwicklung wird ein breitgefächertes Angebot wie in der Vergangenheit nicht wieder erreicht werden können. Zugunsten der Stärkung des intakten Angebots in der Ribnitzer Innenstadt soll sich in Damgarten vornehmlich auf die Sicherung des bestehenden Nahversorgungsangebots konzentriert werden und die vorhandenen Leerstände und Flächenpotenziale verstärkt für die Entwicklung von Wohnraum genutzt werden.



Abb. 96: Ausschnitt Zukunftsbild: Barther Straße

ZUKUNFTSBILD INNENSTADT DAMGARTEN 2040



Entwicklungsziel D5

Sicherung der Nahversorgungsfunktion und punktuelle Stärkung des gastronomischen Angebots

Die Nahversorgungsfunktion des Damgartener Ortskerns soll zukünftig unbedingt gesichert werden. Zudem soll das gastronomische Angebot punktuell gestärkt werden. Hierfür eignen sich das Hafenareal sowie der Ortskern im Bereich der Kreuzung Barther Straße/Stralsunder Straße. In diesem Bereich gilt es auch das kleinteilige Geschäfts- und Dienstleistungsangebot räumlich zu konzentrieren, um einen attraktiven Ortsmittelpunkt zu schaffen.



Entwicklungsziel D6

Ausbilden von Ankunftsstationen am Hafen und Bahnhof

Analog zu den Ankunftsstationen in der Ribnitzer Innenstadt sollen auch der Damgartener Hafen sowie der Bahnhof Ribnitz-Damgarten-Ost als Ankunftsstationen für Besucher:innen der Bernsteinstadt entwickelt werden. Der Hafen bietet dabei die Möglichkeit, mit einem attraktiven Parkplatzangebot und Ladeinfrastruktur für E-Mobilität der zentrale Ankunftsstation für den PKW- und Radverkehr in Damgarten zu sein. Der Damgartener Bahnhof soll als Ankunftsstation für den ÖPNV besser an die Innenstadt angebunden werden, wobei es insbesondere die Erschließung für die Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad zu verbessern gilt. Zudem weist das Umfeld des Damgartener Bahnhofs erhöhten städtebaulichen Aufwertungsbedarf auf, um als attraktives Tor zur Innenstadt wahrgenommen werden zu können.



Abb. 97: Ausschnitt Zukunftsbild: Zentrale Platzsituation



Entwicklungsziel D7

Integrierte Betrachtung des Bildungsstandortes als Anker der Innenstadtstadtentwicklung und Ort der Jugend

Damgarten besitzt als Bildungsstandort mit einem breit gefächerten schulischen Angebot an den Standorten Schulstraße/Neue Straße sowie Grüner Winkel Bedeutung für die Gesamtstadt Ribnitz-Damgarten und die umliegende Region. Eine integrierte Betrachtung des Bildungsstandorts als frequenzbringender Anker der Innenstadtentwicklung soll die Bedeutung für Damgarten zukünftig noch stärker herausstellen und Synergieeffekte ermöglichen. Insbesondere der Schulcampus um Grundschule, Regionale Schule und Gymnasium bietet die Chance, über die Unterrichtszeiten hinaus als Ort der Jugend mit entsprechenden Freizeit- und Aufenthaltsangeboten entwickelt zu werden. Weiterhin bedarf der Schüler:innenverkehr mit Hol- und Bringverkehr sowie Schulbusverkehr zukünftig einer Optimierung.



Entwicklungsziel D8

Klimagerechte Entwicklung und stärkere Begrünung der innerstädtischen Freiräume

Auch für die klimagerechte Stadtentwicklung in Damgarten müssen vor dem Hintergrund der fortschreitenden Klimakrise zukünftig weitere Maßnahmen getroffen werden. Dabei gilt es insbesondere die Potenziale des Hafenareals als innenstadtnahen Grün- und Erholungsraum zu aktivieren. Aktuell fehlen in Damgarten Aufenthaltsorte und Plätze in zentraler Lage. Insofern bietet das Hafenareal u.a. die Möglichkeit, bislang fehlende schattenspendende Aufenthaltsmöglichkeiten für Hitzemonate bereitzustellen. Ergänzend sollen innerstadtweit weitere kleinteilige Begrünungs- und Entsiegelungsmaßnahmen vorgenommen werden, um eine klimaresiliente Entwicklung Damgartens voranzutreiben.

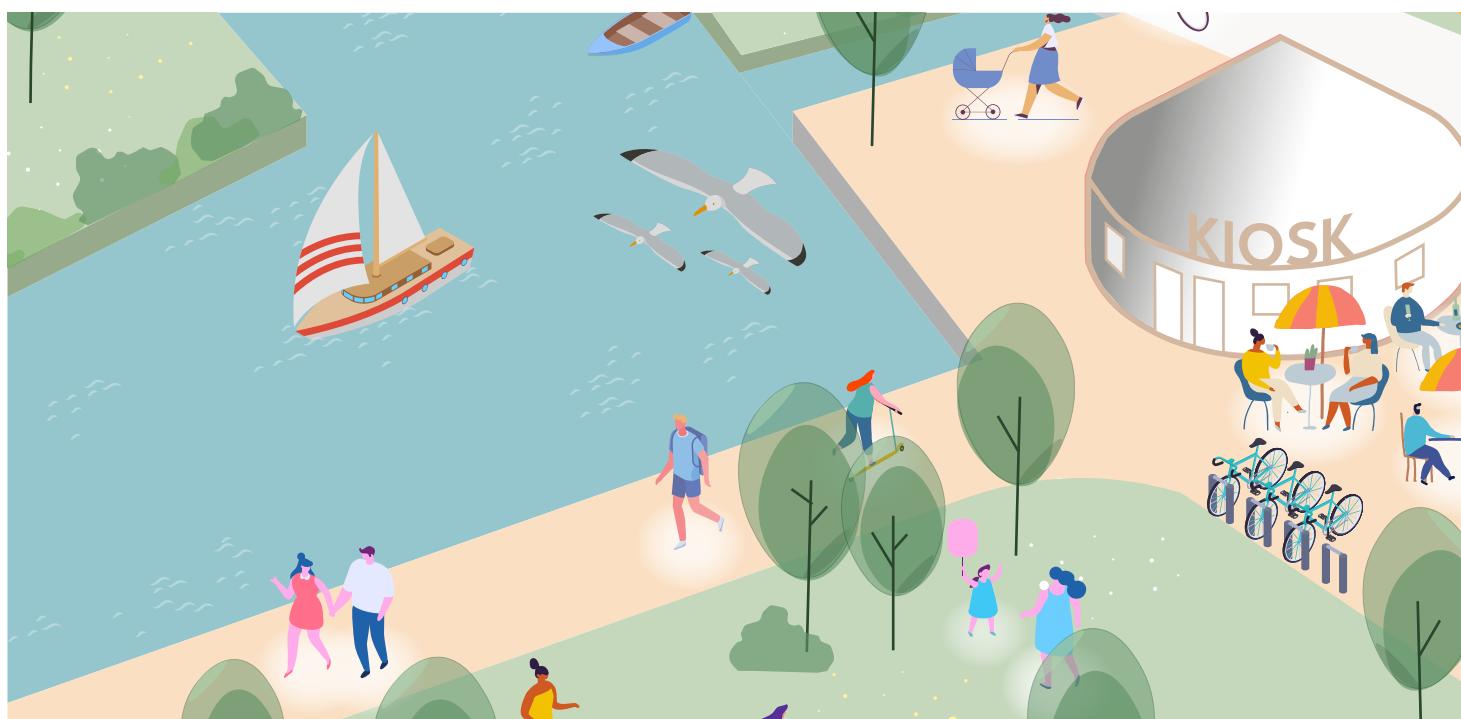


Abb. 98: Ausschnitt Zukunftsbild: Hafen Damgarten



MASSNAHMEN- PROGRAMM

05



MASSNAHMENPROGRAMM

Das folgende Maßnahmenprogramm ebnet den Weg zur Erreichung der in Kapitel 4 formulierten Entwicklungsziele und Zukunftsbilder. Insgesamt umfasst der Maßnahmenkatalog 41 Maßnahmen - davon 31 für die Innenstadt von Ribnitz und 10 für die Damgartener Innenstadt.

Maßnahmenpriorisierung

Neben einer textlichen Erläuterung und grafischen Darstellung werden die Kerninhalte jeder Maßnahme in einem kompakten Steckbrief dargestellt. Dabei erfolgt eine Priorisierung inklusive der Identifizierung von Schlüsselprojekten. Die Schlüsselprojekte werden als unverzichtbare

Maßnahmen für den Erfolg der Stadtentwicklung in den Innenstädten von Ribnitz und Damgarten angesehen, von deren Umsetzung diverse weitere Maßnahmen abhängen. Es ist festzuhalten, dass alle in den Masterplan aufgenommenen Maßnahmen als bedeutend für die Entwicklung der Innenstädte eingeschätzt werden. Dennoch erfolgt eine Einordnung in vier Prioritätsstufen (niedrig/mittel/hoch/Schlüsselprojekt), um eine realistische schrittweise Umsetzung des Maßnahmenprogramms vor dem Hintergrund begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen sicherzustellen.

MASSNAHMENSTECKBRIEFE

Priorität der Maßnahme in 4 Kategorien:

- Schlüsselprojekte (höchste Priorität)
- hoch (dringender Handlungsbedarf)
- mittel (erweiterter Handlungsbedarf)
- niedrig (Handlungsbedarf vorhanden)



Diese Akteur:innen sind für die erfolgreiche Umsetzung der Maßnahme zuständig



Jede Maßnahme wird mindestens einem der folgenden 5 Handlungsfelder zugeordnet:

- Mobilität und Verkehr
- Nutzungsmix und Einzelhandel
- Freiräume und Klima
- Kultur und Bildung
- Städtebau und Wohnen



Die Umsetzung der Maßnahme wird zur Erreichung folgender Entwicklungsziele beitragen



Weitere Inhalte der Maßnahmensteckbriefe

Zusätzlich erfolgt eine Benennung des Zeithorizonts für die Umsetzung und des Kostenrahmens der Maßnahmen. Zudem werden an der Umsetzung beteiligte Akteur:innen sowie Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten benannt. Darüber hinaus werden Umsetzungsschritte formuliert und die Maßnahmen den betroffenen Handlungsfeldern und Entwicklungszielen zugeordnet. Abschließend erfolgt ein Verweis auf weiterführende Informationen, die u.a. in den drei Fachgutachten nachgelesen werden können.

Die Sofortmaßnahmen

Das Bundesprogramm Zukunftsähnige Innenstädte und Zentren (ZIZ) bietet neben der Finanzierung strategischer Planungen auch die Möglichkeit investive Maßnahmen umzusetzen. Im Laufe des Masterplanprozesses wurden verschiedene schnell umsetzbare Projekte identifiziert, die bereits durch die ZIZ-Fördermittel realisiert werden konnten. Diese umgesetzten Sofortmaßnahmen tragen ebenfalls wesentlich zur Erreichung der Entwicklungsziele für die Innenstädte bei und werden daher vorgezogen im Rahmen verkürzter Steckbriefe dargestellt.

Zeitschiene

↔
kurzfristig
bis 5 Jahre

↔
mittelfristig
bis 10 Jahre

↔
langfristig
bis 15 Jahre

Kostenrahmen

€
bis 100.000 €

€€
bis 500.000 €

€€€
bis 2.000.000 €

€€€€
über 2.000.000 €

Finanzierung/Fördermöglichkeiten

- Beispieldförderprogramm

Umsetzungsschritte

- Schritt 1
- Schritt 2

Weitere Informationen

- vgl. Beispielgutachten, S. 1

Umsetzungshorizont der Maßnahme in 3 Kategorien:

- kurzfristig (bis 5 Jahre)
- mittelfristig (bis 10 Jahre)
- langfristig (bis 15 Jahre)

Erste Kostenschätzung für die Umsetzung der Maßnahme in 4 Kategorien:

- € bis 100.000 €
- €€ bis 500.000 €
- €€€ bis 2.000.000 €
- €€€€ über 2.000.000 €

Aus diesen Mitteln kann die Maßnahme finanziert werden

Diese Schritte sollten zur erfolgreichen Umsetzung der Maßnahme erfolgen

Hier können weiterführende Informationen zur Maßnahme nachgelesen werden

5.1 MASSNAHMENÜBERSICHT

SOFORTMASSNAHMEN - S. 100

1 BERNSTEINCARD	2 Unterstützung der Innenstadtakteur:innen	3 Neugestaltung Beschilderung für Gewerbetreibende
4 Teilerneuerung Spielplatz Bootsanleger Hafen Ribnitz	5 Teilerneuerung Spielplatz Slavendorf Damgarten	6 Anschaffung Veranstaltungstechnik
7 Ergänzende Planzungen von Bäumen + Sträuchern	8 Kids-Kino	9 Aufwertung/Aktivierung Spielplatz Alte Klosterstraße
10 Neugestaltung Mauer Spielplatz Alte Klosterstraße	11 Mobile Bepflanzung + Sitzgelegenheiten Damgarten	12 Bau + Aufstellung von 3 überdachten Aufenthaltsmöglichkeiten
13 Fahrrad-Piktogrammkette Lange Straße	14 Mobile Bepflanzung + Sitzgelegenheiten Ribnitz	

RIBNITZ - S. 116

1 Stärkung des Angebotsmixes in der Innenstadt	 S. 118	2 Förderung der Vernetzung der Gewerbetreibenden S. 120
3 Schaffen einheitlicher Kern-Öffnungszeiten	S. 122	4 Stärkung des gastronomischen Angebots und Erweiterung der Außengastronomie S. 124
5 Erhöhung der Nutzungsvielfalt des Marktplatzes	S. 126	6 Etablierung innovativer Zwischennutzungen für Leerstände S. 128
7 Stärkung von Büronutzungen, Dienstleistungen und Wohnen am Innenstadtrand	S. 130	8 Flächenhafte Verkehrsberuhigung in der Innenstadt mit Tempo-20-Zone  S. 132
9 Umstrukturierung und Verkehrsberuhigung Lange Straße	S. 134	10 Verkehrsberuhigung Straße Am See S. 136
11 Fußverkehrsachse Kloster-Marktplatz-Hafen	 S. 138	12 Befreiung des inneren Bereiches des Marktplatzes von PKW-Stellplätzen S. 140
13 Optimierung/zielgerichtete Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs	S. 142	14 Ausbau Radverkehrsanlagen entlang des Hafens Ribnitz S. 144
15 Entwicklung des Bahnhofs Ribnitz zur Mobilitätsdrehscheibe	S. 146	16 Ausbau und Qualifizierung von Radabstellanlagen S. 148

17	Optimierungen im Busverkehr	S. 150	18	Fährverbindung Ribnitz-Entwicklungsgebiet Pütnitz	S. 152
19	Stärkung der Anbindung des Parkplatzes Gänsewiese an die Innenstadt	S. 154	20	Radverkehrsachse Bahnhof-Hafen	S. 156
21	Fuß- und Radverkehrsachse Bahnhof-Innenstadt	S. 158	22	Barrierefreiheit im öffentlichen Raum	S. 160
23	Stärkung des östlichen Hafenareals	S. 162	24	Nutzung der Wasserfläche am Hafen	S. 164
25	Aufwertung des zentralen Hafenbereichs um den Fähranleger als Ankunftsort	S. 166	26	Neubau eines gastronomischen Betriebs am Hafen	S. 168
27	Aufwertung des westlichen Hafenareals	S. 170	28	Stärkung der Verknüpfung Klosterareal-Klosterwiesen	S. 172
29	Klosterwiesen: Aufwertung intensiv genutzte Zone	S. 174	30	Klosterwiesen: Aufwertung naturnahe Zone	S. 176
31	Weiterentwicklung der Idee des „Kulturcampus“	S. 178			

DAMGARTEN - S. 180

32	Neugestaltung und Aufwertung der Freiräume sowie verkehrliche Neuordnung des Hafenareals	S. 182	33	Bau der Ortsumfahrung Damgarten	S. 184
34	Verkehrsberuhigung Barther Straße	S. 186	35	Entwicklung des Kreuzungsbereichs Barther Str./Stralsunder Str. als zentraler Platz im Ortskern	S. 188
36	Umwandlung langfristig leerstehender Einzelhandels-/Gewerbegebäuden zu Wohnen	S. 190	37	Abbau des Sanierungsstaus im Ortskern	S. 192
38	Modernisierung des Nahversorgungsstandorts	S. 194	39	Aufwertung Ankunftsstation Bahnhof	S. 196
40	Qualifizierung und Weiterentwicklung des Bildungsstandortes Damgarten	S. 198	41	Herstellung einer attraktiven Radwegeanbindung des Entwicklungsgebietes Pütnitz	S. 200



SOFORTMASSNAHMEN

5.2



BERNSTEINCARD



Abb. 101: Vorstellung der Bernsteincard in der Tourist-Information

Entwicklungsziele

- **R1** - Stärkung der Ribnitzer Innenstadt als urbaner Stadt-kern mit vielfältigem Nutzungsmix aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Wohnen, kulturellen und touristischen Angeboten
- **R2** - Sicherung und Weiterentwicklung der Langen Straße als attraktive Einkaufsstraße mit kleinteiligem Einzelhan-delangebot

Die Bernsteincard wurde als **Gutschein** zur Unterstü-tzung des lokalen Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomieangebots eingeführt. Der Gutschein kann in der Touristinformation in einem beliebigen Wert zwi-schen 5 und 250 Euro erworben und verschenkt werden.

Außerdem kann die Bernsteincard als **Mitarbeiterkarte** ausgestellt werden, die von Arbeitgeber:innen monatlich mit bis zu 50 Euro als steuerfreien Sachbezug aufge-laden werden kann. Ziel ist es, die Beschenkten und Mit-arbeiter:innen zum **lokalen Einkaufen** in Ribnitz-Dam-

Handlungsfelder



garten zu animieren und somit die lokale Wirtschaft zu unterstützen. Aktuell wird die Bernsteincard von **über 30 Akzeptanzstellen** als Zahlungsmittel angenommen.

Dies umfasst Geschäfte, gastronomische Betriebe, Dienstleistungs- und Kulturangebote von der Super-marktfilliale über Kleidungsgeschäfte und Cafés bis hin zu Aktivitäten wie dem Reiterhof oder Schwimmbad.

Unterstützung der Innenstadtakteur:innen



Abb. 102: Veranstaltung „Ribnitz Erleben“ des Ribnitzer Innenstadt e. V. - gefördert durch das Bundesprogramm ZIZ

Entwicklungsziele

- **R1** - Stärkung der Ribnitzer Innenstadt als urbaner Stadt-kern mit vielfältigem Nutzungsmix aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Wohnen, kulturellen und touristischen Angeboten
- **R2** - Sicherung und Weiterentwicklung der Langen Straße als attraktive Einkaufsstraße mit kleinteiligem Einzelhan-delangebot

Handlungsfelder



Die Innenstadtakteur:innen konnten mit den Fördermitteln des Bundesprogramms ZIZ direkte Unterstützung erfahren. Hierbei arbeitete die Stadtverwaltung eng mit dem Ribnitzer Innenstadt e.V. als **zentrale Interessenvertretung** der Geschäftsleute zusammen.

Unter anderem wurde die Erstellung der **Homepage** des Ribnitzer Innenstadt e.V. unterstützt und eine **Videoproduktion** für verschiedene Geschäfte in der Ribnitzer Innenstadt finanziert. Die Videos wurden den Geschäften für eigene Zwecke zur Verfügung gestellt, aber

auch öffentlichkeitswirksam auf einer großen Leinwand abgespielt. Darüber hinaus wurden verschiedene Veranstaltungen, wie das neu ins Leben gerufene jährliche Event „**Ribnitz Erleben - die Innenstadt zeigt sich**“, oder ein Public-Viewing zur Fußball Europameisterschaft 2024 unterstützt. Bei diesen Events konnte auf die neu angeschaffte Veranstaltungstechnik zurückgegriffen werden (siehe Sofortmaßnahme 6). Zukünftig gilt es, die zusätzlichen Veranstaltungsformate auch nach Auslaufen des Förderprogramms zu verstetigen und langfristig zu sichern.

Neugestaltung der Beschilderung für Gewerbetreibende



Abb. 103: Neugestaltete Beschilderung auf der Langen Straße

Entwicklungsziele

- **R1** - Stärkung der Ribnitzer Innenstadt als urbaner Stadt-kern mit vielfältigem Nutzungsmix aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Wohnen, kulturellen und touristischen Angeboten
- **R2** - Sicherung und Weiterentwicklung der Langen Straße als attraktive Einkaufsstraße mit kleinteiligem Einzelhan-delssangebot

Das Leitsystem des Einzelhandels- und Dienstleistungsangebots in der Ribnitzer Innenstadt wies gestalterische Mängel auf, störte durch das erneuerungsbedürftige Erscheinungsbild das Stadtbild (insbesondere im Bereich der Langen Straße) und passte mit der weißen Beschilderung und bunten Werbetafeln nicht zur **Corporate Identity der Bernsteinstadt**.

Im Rahmen des Masterplanprozesses wurde eine Neugestaltung der Beschilderung als schnell umsetzbare Maßnahme zur Aufwertung des Innenstadtbilds und Un-

Handlungsfelder



terstützung des Einzelhandels identifiziert. Die Beschilderung wurde anschließend bis Sommer 2023 in Kooperation mit dem Ribnitzer Innenstadt e.V. neugestaltet.

Die Werbetafeln sind jeweils mit einer **Silhouette** der Ribnitzer Innenstadt und Links zu weiteren Informationen versehen. Farblich fügen sich die neuen Schilder besser in das Stadtbild ein und verwenden dabei neben einem **Orangeton als Leitfarbe** ausschließlich Grautöne auf weißem Hintergrund, wodurch ein ruhigeres Gesamtbild entsteht.

Teilerneuerung Spielplatz Bootsanleger Hafen Ribnitz



Abb. 104: Spielplatz Hafen Ribnitz vor der Teilerneuerung im Juli 2025

Entwicklungsziele

- **R4** - Erhöhung der Aufenthaltsqualität für alle Zielgruppen von jung bis alt
- **R7** - Aufwertung des Hafenareals mit verbesserter Erlebbarkeit der attraktiven Wasserlage

Handlungsfelder



Der Spielplatz im östlichen Bereich des Ribnitzer Hafens ist als wichtiger Anlaufpunkt und Spielangebot für Kinder weiterhin Bestandteil des Gestaltungskonzepts für die Aufwertung des Hafenareals.

Der Spielplatz aus dem Jahr 2004 wies jedoch in der Ausgangssituation im Frühjahr 2025 deutliche **Mängel und Erneuerungsbedarfe** auf. Insbesondere wurde eine Anpassung der zentralen Rutsch- und Spielelemente an neue Sicherheitsstandards notwendig und das verwendete Holz musste teilweise ausgetauscht werden, um einen sicheren Betrieb des Spielplatzes entsprechend der

gesetzlichen Auflagen weiterhin uneingeschränkt gewährleisten zu können.

Die Teilerneuerung des Spielplatzes erfolgte daher mit Mitteln des Bundesprogramms ZIZ bis September 2025.

Teilerneuerung Spielplatz Slavendorf Damgarten



Abb. 105: Spielplatz Slavendorf Damgarten vor der Teilerneuerung

Entwicklungsziele

- **D1** - Aufwertung des Hafenareals als zentralen Freizeitraum für Bürger:innen und Tourist:innen
- **D3** - Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Aufwertung der Aufenthaltsorte für alle Zielgruppen von jung bis alt

Handlungsfelder



Parallel zur Teilerneuerung des Spielplatzes im Ribnitzer Hafenareal erfolgte bis September 2025 auch die Teilerneuerung des Spielplatzes „Slavendorf“ in der Nähe des Damgartener Hafens als Sofortmaßnahme mit Fördermitteln des Bundesprogramms ZIZ.

Das Hafenareal nimmt für die Entwicklung der Damgartener Innenstadt eine **Schlüsselrolle** ein und soll durch weitere Aufenthalts-, Spiel- und Sportangebote sowie eine attraktivere Freiraumgestaltung und zusätzliche gastronomische Angebote aufgewertet werden. Vor diesem Hintergrund ist auch die langfristige Sicherung des

Spielplatzes Slavendorf von hoher Bedeutung. Analog zum Spielplatz im Ribnitzer Hafenareal mussten auch an dem 2007 errichteten Spielplatz Slavendorf Anpassungen vorgenommen und verschiedene Holzelemente ausgetauscht werden, um den veränderten Sicherheitsstandards gerecht zu werden und den sicheren Betrieb des Spielplatzes langfristig gewährleisten zu können.

Anschaffung von Veranstaltungstechnik



Abb. 106: Neue Veranstaltungszelte und Liegestühle bei der Ribnitzer Einkaufsnacht

Entwicklungsziele

- **R1** - Stärkung der Ribnitzer Innenstadt als urbaner Stadt-kern mit vielfältigem Nutzungsmix aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Wohnen, kulturellen und touristischen Angeboten
- **R8** - Stärkung der kulturellen Einrichtungen und Angebote in der Ribnitzer Innenstadt

Handlungsfelder



Im Rahmen der Förderung durch das Bundesprogramm ZIZ wurden Veranstaltungstechnik sowie diverse Ausrüstungsgegenstände und Materialien angeschafft, die die Innenstadtentwicklung kleinteilig unterstützen sollen.

Insbesondere die **Marken- und Imagebildung** als Bernsteinstadt wird hierdurch gefördert und es wird die Ausrichtung unterschiedlicher **Events- und Veranstaltungen** ermöglicht. Unter anderem wurden dabei Veranstaltungszelte mit Seitenwänden, Klappstühle, Liegestühle, Scheinwerfer und Bühnentechnik sowie eine

mobile Lautsprecher-Box neu gekauft. Die Ausrüstung kam auch im Rahmen des **Beteiligungsprozesses** zum Masterplan Innenstädte (u.a. bei den aufsuchenden Beteiligungsformaten im öffentlichen Raum) und bei Veranstaltungen wie „Ribnitz Erleben“ zum Einsatz.

Ergänzende Pflanzungen von Bäumen und Sträuchern



Abb. 107: Ersatzpflanzungen im Hafenareal Ribnitz

Entwicklungsziele

- **R10** - Klimagerechte Entwicklung und stärkere Begrünung der innerstädtischen Freiräume
- **D8** - Klimagerechte Entwicklung und stärkere Begrünung der innerstädtischen Freiräume

Handlungsfelder



Zur **klimagerechten Entwicklung** und Förderung der Begrünung in beiden Innenstädten wurden im Rahmen der Sofortmaßnahmen bereits während des Masterplanprozesses ergänzende Pflanzungen von Bäumen und Sträuchern vorgenommen.

Unter anderem wurden 2023 neue Bäume als Ersatzpflanzungen im **Hafenareal Ribnitz** gepflanzt. Diese sollen zur Begrünung des Hafens beitragen und an der gepflasterten Ankunftsplattform der Boddenschifffahrt für **Verschattung** sorgen. Weitere Sträucher wurden im Rahmen der Aufwertung/Aktivierung des **Spielplatzes**

Alte Klosterstraße gemeinsam mit Schüler:innen der Grundschule „Theodor Bauermeister“ gepflanzt (siehe Sofortmaßnahme 9). Dabei konnten die Kinder unter Anleitung der Stadtgärtnerin erfahren, wie ein Platz mit Pflanzen umgestaltet werden kann. Zukünftig können die Beeren von den Nutzer:innen des Spielplatzes gepflückt und gegessen werden.

Weitere Pflanzungen auf Grundlage der Empfehlungen des Gestaltungskonzeptes Innenstädte sind im östlichen Hafenbereich zur Pflanzzeit im **Herbst 2025** geplant.

Kids-Kino



Abb. 108: Ankündigungsbanner zum Kids-Kino

Entwicklungsziele

- **R4** - Erhöhung der Aufenthaltsqualität für alle Zielgruppen von jung bis alt
- **R8** - Stärkung der kulturellen Einrichtungen und Angebote in der Ribnitzer Innenstadt

Handlungsfelder



Im Rahmen der **Kinder- und Jugendbeteiligung** im Herbst 2023 äußerten viele junge Ribnitz-Damgarter:innen den Wunsch nach weiteren **Freizeitangeboten** für Jugendliche. Besonders häufig wurde dabei der Wunsch nach einem Kino-Angebot geäußert.

Diese Idee aus der Jugendbeteiligung wurde 2024 im Rahmen einer Sofortmaßnahme mit Mitteln aus dem Bundesprogramm ZIZ umgesetzt. Das „Kids-Kino“ fand erstmalig im Mai 2024 im Begegnungszentrum Ribnitz statt. Im Vorfeld konnten die Schüler:innen der bernsteinSchule, der Rudolf-Harbig-Schule und des Richard-

Wossidlo-Gymnasiums im Rahmen eines **Votings** über das Filmprogramm entscheiden.

Das Angebot ist ausgerichtet auf Kinder- und Jugendliche ab 9 Jahren, hat bereits fünf Mal stattgefunden und wird auch weiterhin in unregelmäßigen Abständen im Stadtkulturhaus angeboten.

Aufwertung/Aktivierung Spielplatz Alte Klosterstraße



Abb. 109: Kreideparcours mit Sitzgelegenheiten im Mai 2025

Entwicklungsziele

- **R4** - Erhöhung der Aufenthaltsqualität für alle Zielgruppen von jung bis alt
- **R10** - Klimagerechte Entwicklung und stärkere Begründung der innerstädtischen Freiräume

Handlungsfelder



Der Spielplatz an der Alten Klosterstraße wurde im Rahmen einer Sofortmaßnahme kleinteilig aufgewertet. Die Aktion fand im Zusammenhang mit einer **Kinderbeteiligung** in Zusammenarbeit mit der Grundschule „Theodor Bauermeister“ statt. Der mit großformatigem Betonpflaster ausgelegte vordere Bereich weist eine **mangelnde Aufenthaltsqualität** auf und wird aufgrund seiner fehlenden Ausstattung kaum genutzt. Auch die Spielgeräte im begrünten rückwärtigen Bereich der Fläche stellen kein attraktives Angebot für Kinder und Jugendliche dar. Die Sofortmaßnahme diente einer niedrigschwelligen Aufwertung der Spielplatzfläche und bot

Kindern die Möglichkeit, aktiv an der Umsetzung des Masterplanprozesses mitzuwirken.

22 Kinder der „Theodor-Bauermeister-Schule“ entwickelten in Zusammenarbeit mit der GOS einen **Kreideparcours**, der im Frühjahr 2025 durch die Stadtverwaltung mit Farbe aufgebracht wurde. Darüber wurden gemeinsam mit den Kindern **Beerensträuche** gepflanzt (siehe Sofortmaßnahme 7) und es wurden zusätzliche Sitzgelegenheiten und ein Ballfangkorb aufgestellt.

Neugestaltung Mauer Spielplatz Alte Klosterstraße



Abb. 110: Neugestaltete Mauer im Sommer 2025

Entwicklungsziele

- **R4** - Erhöhung der Aufenthaltsqualität für alle Zielgruppen von jung bis alt
- **R10** - Klimagerechte Entwicklung und stärkere Begründung der innerstädtischen Freiräume

Handlungsfelder



Ergänzend zur Sofortmaßnahme 9 wurde eine weitere **Beteiligungsaktion** zur Aufwertung der Mauer im rückwärtigen Bereich des Spielplatzes an der Alten Klosterstraße durchgeführt. Die grau verputzte Mauer wies ein ungepflegtes Erscheinungsbild auf und war zudem durch Vandalismus verschmutzt, wodurch die Aufenthaltsqualität des Spielplatzes negativ beeinflusst wurde.

Im Rahmen der **Jugendbefragung** Ende 2023 äußerten viele Schüler:innen den Wunsch ein Graffiti-Projekt zu realisieren. Im Sommer 2025 gestalteten Schüler:innen der bernsteinSchule die Mauer an der Alten Klosterstra-

ße nun gemeinsam mit einem **lokalen Graffiti-Künstler** mit einem großflächigen Design angelehnt an die städtische Corporate Identity in verschiedenen Orange-, Gelb- und Grautönen. Die einzelnen Motive stammen von den Jugendlichen selbst – inspiriert durch Filme, Figuren und Fantasie.

Mobile Bepflanzung und Sitzgelegenheiten Damgarten Barther Straße



Abb. 111: Bepflanzung der mobilen Pflanzkübel in Damgarten

Entwicklungsziele

- **D3** - Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Aufwertung der Aufenthaltsorte für alle Zielgruppen von jung bis alt
- **D8** - Klimagerechte Entwicklung und stärkere Begrünung der innerstädtischen Freiräume

Handlungsfelder



Das Gestaltungskonzept Innenstädte umfasst als zentralen Bestandteil Sofortmaßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums in beiden Innenstädten. Mit den Sofortmaßnahmen sollen gezielte Eingriffe in den öffentlichen Raum erfolgen, die eine direkte und spürbare **Verbesserung der Wahrnehmung** von bisher durch niedrige Aufenthaltsqualität geprägten Bereichen erzielen.

Durch die **temporäre Installation** mobiler Pflanzkübel und Sitzgelegenheiten soll die **Akzeptanz** und Unterstützung der Bürger:innen für die langfristig geplante

dauerhafte Umgestaltung (z.B. im Bereich der Barther Straße) erhöht werden.

Die neuen Elemente können durch die Menschen vor Ort ausprobiert und die Wirkung im Alltag erprobt werden. Die Pflanz- und Sitzelemente wurden entsprechend der Designvorschläge der Freiraumgutachter:innen durch einen **lokalen Handwerksbetrieb** in Ribnitz-Damgarten gefertigt und im April 2025 auf der Barther Straße in Damgarten im Rahmen einer Mitmachaktion aufgestellt und bepflanzt.

Bau und Aufstellung von drei überdachten Aufenthaltsmöglichkeiten



Abb. 112: Eröffnung der ersten überdachten Aufenthaltsmöglichkeit auf den Klosterwiesen in Ribnitz

Entwicklungsziele

- **R4** - Erhöhung der Aufenthaltsqualität für alle Zielgruppen von jung bis alt
- **D3** - Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Aufwertung der Aufenthaltsorte für alle Zielgruppen von jung bis alt

Handlungsfelder



Das Fehlen wettergeschützter Sitz- und Aufenthaltsgelegenheiten im öffentlichen Raum, die als Treffpunkt für alle Altersgruppen dienen können, ging als wesentlicher Entwicklungsbedarf aus der **Bestandsanalyse** hervor. Auch in der im Jahr 2023 durchgeführten **Jugendbefragung** wurde das Fehlen überdachter Orte, an denen die Jugendlichen sich ohne Konsumzwang treffen können, häufig genannt.

Von **Unternehmer:innen und Förderern der Stadt** wurde dieser Wunsch aufgenommen und es wurden in Zusammenarbeit mit Jugendlichen aus der Stadt über-

dachte Aufenthaltsmöglichkeiten entworfen, gefertigt und aufgebaut. Die Unterstände wurden anteilig aus privaten Mitteln und aus Fördermitteln des Bundesprogramms ZIZ finanziert.

Ausgehend von den Empfehlungen des Gestaltungskonzeptes Innenstädte wurde der erste Standort in Rücksprache mit der Stadtverwaltung in den **Klosterwiesen** festgelegt und im Juli 2025 eingeweiht. Zwei zusätzliche Standorte im innerstädtischen Bereich in Ribnitz und Damgarten werden im Spätsommer 2025 festgelegt und dort weitere Pavillons aufgestellt.

Fahrrad-Piktogrammkette Lange Straße



Abb. 113: Beispiel Fahrradpiktogrammkette

Entwicklungsziele

- **R3** - Erweiterte Verkehrsberuhigung in der Innenstadt mit Priorisierung auf den Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichen Nahverkehr

Handlungsfelder



Die gegenwärtige Situation für Radfahrende wurde im Bereich der Langen Straße als unzureichend identifiziert und im Rahmen des Beteiligungsprozesses vielfach kritisiert. Das Fachgutachten Verkehr- und Mobilität sieht daher als vorgelagerte Sofortmaßnahme zur Entschärfung der Verkehrssituation auf der Langen Straße das Aufbringen einer Piktogrammkette vor. Dabei werden in beiden Fahrtrichtungen in einem Abstand von 25-50 Metern **Fahrradpiktogramme** auf der Straße aufgebracht, um den Radverkehr **eindeutig auf der Fahrbahn zu verorten** und dies gegenüber dem Autoverkehr zu verdeutlichen. Zusätzlich können die Piktogramme durch

Pfeilmarkierungen unterstützt werden. Hierdurch soll die gegenseitige **Rücksichtnahme und Toleranz** auf der Langen Straße zwischen allen Verkehrsteilnehmer:innen gefördert werden.

Im weiteren Prozess ist eine umfangreichere Umgestaltung der Langen Straße mit weiteren Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vorgesehen (siehe Maßnahmen 8 und 9). Das Aufbringen der Fahrradpiktogramme auf der Langen Straße erfolgte im August 2025 und stellt einen ersten Schritt zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr dar.

Mobile Bepflanzung und Sitzgelegenheiten Ribnitz

(in Umsetzung bis Oktober 2025)

© Bruun & Möllers

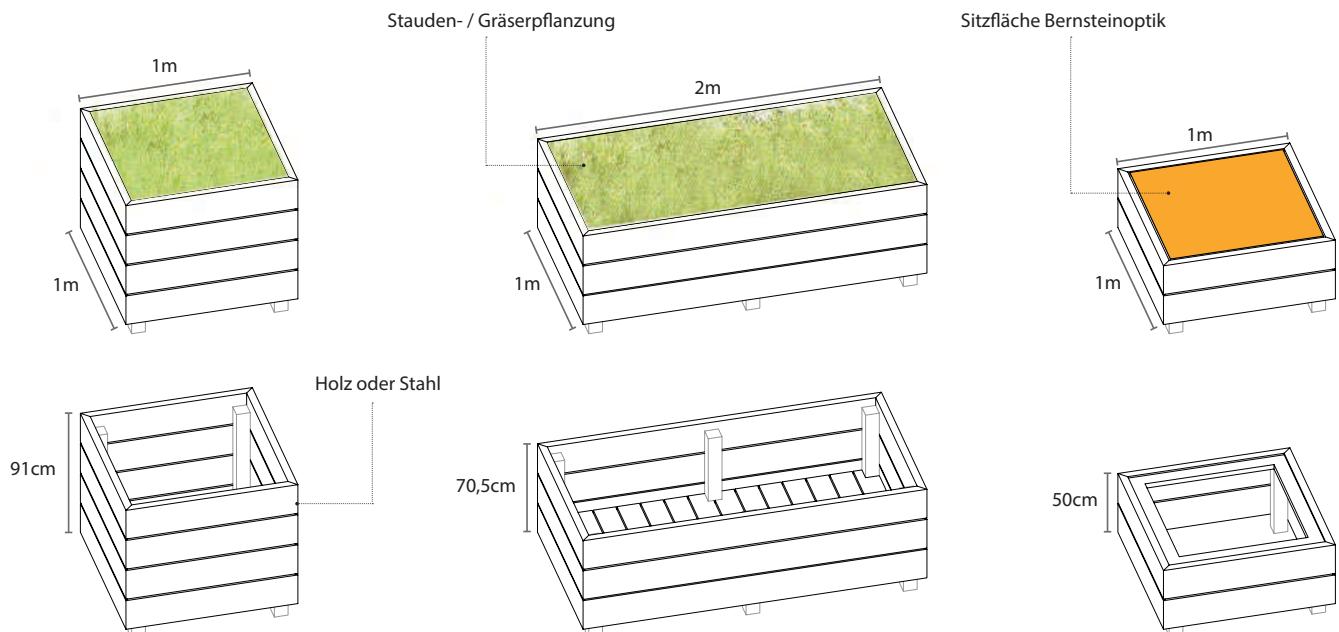


Abb. 114: Gestaltungsvorschlag mobile Pflanzkübel und Sitzgelegenheiten aus dem Gestaltungskonzept

Entwicklungsziele

- **R4** - Erhöhung der Aufenthaltsqualität für alle Zielgruppen von jung bis alt
- **R10** - Klimagerechte Entwicklung und stärkere Begrünung der innerstädtischen Freiräume

Handlungsfelder



Nach der ersten erfolgten Aufstellung in Damgarten (siehe Sofortmaßnahme 11) werden weitere Pflanz- und Sitzelemente für die Ribnitzer Innenstadt gefertigt und im Oktober 2025 aufgestellt. Das Gestaltungskonzept Innenstädte sieht hierfür die Seitenräume der zentralen **Achse Kloster-Markt-Hafen** (Grüne Straße, Neue Klosterstraße) vor.

Wie in Damgarten bestehen die temporären Pflanzelemente aus **Hochbeeten** in zwei Formaten. Die kleineren Beete sind für die Pflanzung von **Bäumen** vorgesehen, während die größeren Beete mit **Stauden und Gräsern**

bepflanzt werden. Die Beete werden in der Variante aus Stahl gefertigt und mit einem Logo der Bernsteinstadt versehen.

Die 1x1 Meter großen **Sitzgelegenheiten** werden ebenfalls aus Stahl gefertigt und haben eine orangene Sitzfläche mit eingelassener Stadtsilhouette von Ribnitz-Damgarten. Die Elemente werden in verschiedenen Anordnungen aus mehreren Beeten bzw. Sitzgelegenheiten gruppiert und gemäß der Empfehlungen des Gestaltungskonzepts im öffentlichen Raum platziert.



MASSNAHMEN RIBNITZ

5.3



Stärkung des Angebotsmixes in der Innenstadt



Abb. 116: Lange Straße und Marktplatz mit kleinteilig gemischemt Angebot

Der bestehende breitgefächerte und kleinteilige Nutzungsmix in der Ribnitzer Innenstadt soll erhalten und zukunftsfähig weiterentwickelt werden. Dabei soll der Einzelhandel auch weiterhin die **Leitfunktion** für die Innenstadt übernehmen. Es gilt, das Einzelhandelsangebot durch ein attraktives Angebot an Dienstleistungen, medizinischen Einrichtungen, Gastronomie sowie kulturellen und touristischen Angeboten zu ergänzen. Der Fokus soll dabei auf publikumsintensive und konsumnahe Nutzungen gelegt werden, um **zusätzliche Besuchsanlässe** in der Innenstadt zu schaffen und die Frequenz der Passant:innen zu erhöhen.

Räumlich wird das Angebot zukünftig im **zentralen Versorgungsbereich (ZVB)** Innenstadt Ribnitz konzentriert, der im Rahmen des Nutzungs- und Einzelhandelskonzepts definiert wurde. Neben der Langen Straße als Haupteinkaufsstraße zwischen den Kreuzungen mit der Mühlenstraße sowie dem nördlichen- und südlichen Rosengarten umfasst der ZVB Innenstadt Ribnitz auch den Marktplatz sowie Teile der angrenzenden Seitenstraßen. Östlich grenzt ein **Ergänzungsbereich** an den ZVB an, der insbesondere den Standort des Nahversorgers an der

Damgartener Chaussee mitumfasst. Für diesen Standort wird die Ergänzung des Nahversorgungsangebots durch einen neuen **Drogeriemarkt** zur Schließung der bestehenden Angebotslücke angestrebt. Nach erfolgreicher Betreibersuche wird die Stadt Ribnitz-Damgarten die baulichen Voraussetzungen schaffen (z.B. im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens).

Für die weiteren Ladengeschäfte innerhalb des ZVB und Ergänzungsbereichs soll bei Bedarf eine **aktive Unterstützung der Eigentümer:innen** bei der Suche nach passenden Mieter:innen sowie der Einzelhändler:innen beim Geschäftsübergang vor dem Hintergrund der Nachfolgeproblematik erfolgen. Dies umfasst u.a. die aktive Ansprache potenzieller Einzelhändler:innen/Gastronom:innen (z.B. mit Exposés), das Vermitteln geeigneter Flächen an interessierte Geschäftsleute oder eine positive Begleitung von geplanten Umbaumaßnahmen (Auflagen, Genehmigungen) durch die Stadt. Bei Ladenflächen im Besitz der städtischen Gebäudewirtschaft (z.B. Am Markt 3) verfügt die Stadt zudem über erweiterte Steuerungsmöglichkeiten bei der Auswahl passender Pächter:innen.

Priorität <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  Schlüsselprojekt  hoch  mittel  niedrig </div>	Zeitschiene <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  kurzfristig bis 5 Jahre  mittelfristig bis 10 Jahre  langfristig bis 15 Jahre </div>
Beteiligte Akteur:innen <ul style="list-style-type: none"> Stadt Ribnitz-Damgarten - Sachgebiet Planen und Bauen Stadt Ribnitz-Damgarten - Sachgebiet Stadtmarketing und Tourismus Private und öffentliche Eigentümer:innen, Vermieter:innen, Immobilienverwalter:innen Ribnitzer Innenstadt e.V. Einzelhändler:innen, Gastronom:innen und Dienstleister:innen 	Kostenrahmen <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  bis 100.000 €  bis 500.000 €  bis 2.000.000 €  über 2.000.000 € </div>
Handlungsfelder <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  Mobilität und Verkehr  Nutzungsmix und Einzelhandel  Freiräume und Klima  Kultur und Bildung  Städtebau und Wohnen </div>	Finanzierung/Fördermöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> Städtischer Haushalt Investitionen privater Eigentümer:innen, Einzelhändler:innen etc.
Entwicklungsziele <ul style="list-style-type: none"> R1 - Stärkung der Ribnitzer Innenstadt als urbaner Stadt-kern mit vielfältigem Nutzungsmix aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Wohnen, kulturellen und touristischen Angeboten R2 - Sicherung und Weiterentwicklung der Langen Straße als attraktive Einkaufsstraße mit kleinteiligem Einzelhan-delangebot 	Umsetzungsschritte <ul style="list-style-type: none"> Laufend und bei Bedarf: Unterstützung der Eigentümer:innen bei der Suche nach passenden Mieter:innen Laufend und bei Bedarf: Unterstützung der Einzelhändler:innen beim Geschäftsübergang vor dem Hintergrund der Nachfolgeproblematik Kontaktaufnahme Eigentümer Fläche Damgartener Chaussee und Ansprache von möglichen Betreiber:innen/ Investor:innen für den Drogeriemarkt Schaffen der baurechtlichen Voraussetzungen für den Neubau des Drogeriemarktes
	Weitere Informationen <ul style="list-style-type: none"> vgl. Einzelhandels- und Nutzungskonzept, S. 14ff.

Förderung der Vernetzung der Gewerbetreibenden



Abb. 117: Workshop mit Einzelhändler:innen und Gewerbetreibenden

Die Einzelhändler:innen, Gewerbetreibenden, Gastronom:innen und Dienstleister:innen sind als wichtige Akteure der Innenstadtentwicklung in Ribnitz zentral an der erfolgreichen Umsetzung des Masterplans beteiligt. Die Vernetzung unter den Geschäftsleuten und die Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung sollen deshalb gezielt gefördert werden.

Im Rahmen des Umsetzungsprozesses sollen regelmäßige **Austauschtreffen** zwischen den Einzelhändler:innen, Gewerbetreibenden, Gastronom:innen und Dienstleister:innen sowie Vertreter:innen der Stadtverwaltung und Lokalpolitik ermöglicht werden. Dies kann z.B. im Rahmen der Mitgliederversammlungen des Ribnitzer Innenstadt e.V., dem Unternehmer:innen-Treff oder auf Einladung erfolgen. Eine wichtige Rolle soll dabei der Ribnitzer Innenstadt e.V. als zentrale **Interessenvertretung** der Geschäftsleute einnehmen. Der Innenstadtverein ist seit Herbst 2025 als ständiger Guest im Ausschuss für Stadtmarketing, Tourismus und Kultur eingeladen. In Rahmen der regelmäßigen Treffen können Erfahrungen ausgetauscht und ein gemeinsames Vorgehen zur Erreichung der Ziele der Innenstadtentwicklung abgestimmt werden.

Inhaltlich können u.a. Themen wie die Festlegung einheitlicher Kern-Öffnungszeiten (siehe Maßnahme 3) oder die Organisation und Verfestigung von Events wie „Ribnitz Erleben“ behandelt werden. Zudem soll regelmäßig gemeinsam der **Umsetzungsstand des Masterplans** reflektiert werden. Hierfür ist ein gemeinsames Agieren der Innenstadtakteure unverzichtbar, wobei gemeinsam an übergeordneten Zielen gearbeitet und Zuständigkeiten verteilt werden. Wichtig ist dabei die **Kompromissbereitschaft** der einzelnen Akteur:innen, um die übergeordneten Ziele der Innenstadtentwicklung im Fokus zu behalten.

Die Austauschtreffen bieten für die Geschäftsleute gleichermaßen die Möglichkeiten, wichtige Anliegen mit den Vertreter:innen der Lokalpolitik und Stadtverwaltung zu diskutieren und abzustimmen. Dabei kann die Stadtverwaltung auch beratend tätig werden und die Geschäftsleute beispielsweise in Themenfeldern wie dem Marktauftritt, Erscheinungsbild oder der Internetpräsenz unterstützen.



Schaffen einheitlicher Kern-Öffnungszeiten



Abb. 118: Gemeinsam festgelegte, einheitliche Kern-Öffnungszeiten in der Ribnitzer Innenstadt

Aktuell bestehen in der Ribnitzer Innenstadt keine einheitlichen Öffnungszeiten im Einzelhandel. Insbesondere Samstags schließen die Geschäfte zu deutlich abweichenden Uhrzeiten - teilweise bereits um 13 Uhr, während andere Läden bis 18 Uhr geöffnet bleiben. Dies beeinträchtigt das Einkaufserlebnis für die Menschen in Ribnitz-Damgarten, aber insbesondere auch für Besucher:innen und Gäst:innen der Bernsteinstadt. Vor dem Hintergrund der großen Bedeutung des Tourismus für die lokale Ökonomie sollten verlässliche und weitgehend einheitliche Öffnungszeiten im Einzelhandel angestrebt werden, um die Ribnitzer Innenstadt als Einkaufsstandort zu fördern.

Mit der Einführung **einheitlicher Kernöffnungszeiten** soll daher der **Einkaufskomfort** gesteigert und das Einkaufserlebnis **verlässlicher** gestaltet werden. Beson-

deres Augenmerk liegt dabei auf dem **Samstagnachmittag** – mit einer **Mindestöffnung bis 14 Uhr** – sowie auf saisonalen Sonderöffnungszeiten wie einem „Langen Freitag“ mit Öffnung bis 20 Uhr in den Sommermonaten. Die Umsetzung erfordert eine **enge Abstimmung** mit den Gewerbetreibenden, insbesondere hinsichtlich personeller Ressourcen. Ziel ist es, durch Überzeugungsarbeit und gemeinsames Vorgehen verlässliche Öffnungszeiten zu etablieren, die anschließend im Rahmen des **Stadtmarketings** aktiv kommuniziert werden, um möglichst viele potenzielle Kund:innen auf das verbesserte Einkaufsangebot aufmerksam zu machen. Eine wichtige Rolle zur Festlegung und Kommunikation der Kern-Öffnungszeiten kann der Ribnitzer Innenstadt e.V. als Netzwerk der Geschäftsleute und Interessenvertretung der Innenstadtakteur:innen einnehmen.



Stärkung des gastronomischen Angebots und Erweiterung der Außengastronomie



Abb. 119: Außengastronomie auf ehemaligem Parkplatz auf der Langen Straße

Die Bestandsanalyse und der begleitende Beteiligungsprozess haben ein deutliches Defizit der Ribnitzer Innenstadt im Bereich des gastronomischen Angebots identifiziert. Viele Bürger:innen und Gäst:innen wünschen sich weitere hochwertige Angebote, wobei insbesondere die Außengastronomie erweitert werden soll. Derzeit bestehen **Angebotslücken** – u.a. bei Gastrokonzepten wie Cocktail- und Weinbars (mit attraktivem Seeblick) sowie Restaurants (z.B. mit bürgerlicher Küche), etwa am Marktplatz. Um die Ribnitzer Innenstadt als attraktiven Anziehungspunkt für die lokale Bevölkerung und Gäst:innen der Bernsteinstadt zu stärken, ist die gezielte Weiterentwicklung des Gastronomieangebots zukünftig von zentraler Bedeutung.

Zur Schließung der bestehenden Lücken empfiebt das Einzelhandels- und Nutzungskonzept eine kontinuierliche Beobachtung des Bedarfs sowie eine **aktive Ansprache potenzieller Betreiber:innen** durch die Stadtverwaltung und private Eigentümer:innen. Die Erstellung von Exposés kann bei der zielgerichteten Vermittlung geeig-

neter Flächen unterstützen. Die Stadtverwaltung kann den Ansiedlungsprozess durch die Gewährleistung **zügiger Genehmigungsverfahren** fördern. Ein besonderer Fokus liegt auf dem Ausbau der **Außengastronomie** – insbesondere am Marktplatz und im Uferbereich des Ribnitzer Sees. Diese belebt den öffentlichen Raum, steigert die Aufenthaltsqualität und kann als touristischer Anziehungspunkt dienen. Neben der Erhöhung sozialer Interaktion bietet sie auch wirtschaftliche Vorteile für die Betriebe, vor allem in der Sommersaison. Eine großzügige Handhabung von **Sondernutzungsrechten** soll den Ausbau erleichtern. Dabei ist u.a. die **Umwidmung von Stellplätzen** für Außengastronomie (z.B. auf der Langen Straße) anzustreben.

Geeignete Ladenflächen im Besitz der Gebäudewirtschaft Ribnitz-Damgarten GmbH (z.B. Am Markt 3) können von städtischer Seite gezielt für einen gastronomischen Betrieb vermarktet werden. Im Bereich des Hafens ist außerdem der Neubau eines gastronomisch genutzten Gebäudes geplant (siehe Maßnahme 26).

Priorität	Zeitschiene
	
Beteiligte Akteur:innen	Kostenrahmen
<ul style="list-style-type: none"> Stadt Ribnitz-Damgarten - Sachgebiet Planen und Bauen Gastronom:innen private Eigentümer:innen Gebäudewirtschaft Ribnitz-Damgarten GmbH 	
Handlungsfelder 	Finanzierung/Fördermöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> Gastronom:innen Städtischer Haushalt
Entwicklungsziele <ul style="list-style-type: none"> R1 - Stärkung der Ribnitzer Innenstadt als urbaner Stadt-kern mit vielfältigem Nutzungsmix aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Wohnen, kulturellen und touristischen Angeboten R2 - Sicherung und Weiterentwicklung der Langen Straße als attraktive Einkaufsstraße mit kleinteiligem Einzelhan-delangebot R7 - Aufwertung des Hafenareals mit verbesserter Erleb-barkeit der attraktiven Wasserlage 	Umsetzungsschritte <p>Genehmigung erweiterter Außengastronomie für die Bestandsgastronom:innen (z.B. im Bereich Lange Straße) durch die Stadtverwaltung</p> <p>Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Neubau/Neuansiedlung gastronomischer Betriebe durch die Stadtverwaltung</p> <p>Ansiedlung neuer gastronomischer Betriebe im Bestand und Neubau (z.B. Am Markt 3, Hafen Ribnitz)</p>
	Weitere Informationen <ul style="list-style-type: none"> vgl. Einzelhandels- und Nutzungskonzept, Maßnahmen 21, 22, 23

Erhöhung der Nutzungsvielfalt des Marktplatzes



Abb. 120: Wochenmarkt auf dem Ribnitzer Marktplatz

Der Marktplatz bildet das Herz der Ribnitzer Innenstadt und bietet großes Potenzial zur **Steigerung der Aufenthaltsqualität**. Aktuell ist die Rolle des Marktplatzes als zentraler Treffpunkt der Innenstadt nur zeitweise erlebbar - etwa an Wochenmarkttagen oder im Rahmen größerer Veranstaltungsreihen dem „Folklore Tanzfest“ oder der „Ribnitzer Einkaufsnacht“. Perspektivisch wird eine vollständige Befreiung des inneren Bereichs des Marktplatzes von den Stellplätzen angestrebt (siehe Maßnahme 12), wodurch sich neue Nutzungsperspektiven eröffnen werden. Doch bereits vor dem Wegfall der Stellplätze bietet sich die Möglichkeit, die südliche Platzfläche mit weiteren Nutzungen zu bespielen und somit die Attraktivität der Ortsmitte zu erhöhen.

Hierbei können **kleinteilige Angebote**, Veranstaltungen und Nutzungen zum Tragen kommen, die durch **engagierte Bürger:innen und Vereine** initiiert werden. Dies könnte z.B. selbstorganisierte Flohmärkte oder Musik- und Tanzangebote umfassen, die das bestehende regelmäßige Angebot an größeren Veranstaltungen auf dem

Marktplatz ergänzen können. Die Stadtverwaltung kann diesen Prozess durch die niedrigschwellige Erteilung von Nutzungsgenehmigungen und die aktive Ansprache von Vereinen unterstützen. Zudem sollte die Stadtverwaltung Möglichkeiten einer weiteren **kleinteiligen Begründung** des „steinernen Bereichs“ des Marktplatzes sowie der Bereitstellung weiterer Sitzgelegenheiten und Spielmöglichkeiten prüfen.

Das Einzelhandels- und Nutzungskonzept schlägt zudem eine Ergänzung des Wochenmarktangebots durch neue Formate, wie etwa Feierabend- oder Nachtmärkte in den Sommermonaten mit erweiterten gastronomischen Angeboten vor, mit welchen neue Zielgruppen (z.B. Tourist:innen) angesprochen und die Besucherfrequenz gesteigert werden könnte. Die Initiierung eines solchen Angebots könnte mittelfristig angestrebt werden - insbesondere vor dem Hintergrund der bevorstehenden Entwicklungen im Tourismussektor.



Etablierung innovativer Zwischennutzungen für Leerstände



Abb. 121: Leerstand Lange Straße 43-45

Langfristig leerstehende Ladengeschäfte können zum Auslöser für eine **Abwärtsspirale** ganzer Geschäftsstraßen und Innenstädte werden und sollen daher in der Ribnitzer Innenstadt (insbesondere im zentralen Versorgungsbereich um die Lange Straße) mit erhöhter Priorität vermieden werden. Sollten für eine leerstehende Ladeneinheit zeitnah keine geeigneten Nachmieter:innen gefunden werden können, bietet sich die Etablierung innovativer Zwischennutzungen an. Dabei können **kreative Zwischennutzungen** wie Posterausstellungen im Schaufenster, Pop-up-Stores oder zeitlich befristete Vermietung zu bestimmten Anlässen erprobt werden. Ziel ist es, das Stadtbild positiv zu prägen, neue Impulse zu setzen und Leerstände zu vermeiden. Dabei ist eine enge Kommunikation der Stadtverwaltung mit Immobilieneigentümer:innen sowie die Vernetzung mit potenziellen Zwischennutzern (z. B. Vereinen oder Kulturschaffenden) zentral.

Von Seiten der Immobilieneigentümer:innen wird ein Entgegenkommen im Bereich der **Mietkonditionen** für

Zwischennutzer:innen notwendig. Üblich ist es z.B., den Zwischennutzer:innen lediglich die Nebenkosten und Instandhaltungskosten zu berechnen. Es sollte deutlich werden, dass im Rahmen der Zwischennutzungen auch **nicht-kommerzielle Konzepte** sowie (noch) nicht gewinnbringende Geschäftsmodelle erprobt werden können. Doch auch die Eigentümer:innen können von der Zwischennutzung profitieren: Die Geschäftslage bleibt belebt und attraktiv für Passant:innen, das Ladenlokal wird durch die Zwischennutzer:innen bewirtschaftet und gepflegt und die Chancen für eine langfristige Neuvermietung der Fläche steigen.

Sollten sich für Ladeneinheiten in Innenstadtrandlage auch langfristig keine neuen Mieter:innen finden lassen, ist über eine Umnutzung zu Gunsten einer Büro- oder Wohnnutzung nachzudenken (siehe Maßnahme 7).



Stärkung von Büronutzungen, Dienstleistungen und Wohnen am Innenstadtrand



Abb. 122: Blick auf die Lange Straße westlich des zentralen Versorgungsbereichs Innenstadt Ribnitz

Um gewerbliche Leerstände in weniger frequentierten Randlagen der Innenstadt sowie in den Obergeschossen zu vermeiden, soll eine Umnutzung von Handelsimmobilien zu Büros und Wohnungen in diesen Bereichen gezielt ermöglicht und angeregt werden. Im Vordergrund steht die **Vermeidung von Leerständen** und den damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die gesamte Innenstadt. Die Büro- und Wohnnutzungen können die publikumsintensiven Angebote im zentralen Versorgungsbereich ergänzen und zur Sicherung der Attraktivität der Innenstadt beitragen. Die Immobilieneigentümer:innen sollen für die Möglichkeiten einer Umnutzung sensibilisiert und über bestehende **Fördermöglichkeiten** – insbesondere bei denkmalgeschützten Gebäuden – informiert werden. Unter anderem bestehen verschiedene Fördermöglichkeiten der KfW für private Umbaumaß-

nahmen. Um die Möglichkeiten und Voraussetzungen der Umnutzung frühzeitig zu klären, sollte eine **informelle und niedrigschwellige Abstimmung** zwischen der Stadtverwaltung und den privaten Eigentümer:innen angestrebt werden.

Die Stadtverwaltung unterstützt die Eigentümer:innen bei der Klärung der **bau- und planungsrechtlichen Voraussetzungen** für eine Umnutzung. Im Anschluss können ggf. notwendige **Umbaumaßnahmen** durchgeführt und die Fläche an neue Mieter:innen vermittelt oder durch die Eigentümer:innen selbst genutzt werden.



Flächenhafte Verkehrsberuhigung in der Innenstadt mit Tempo-20-Zone

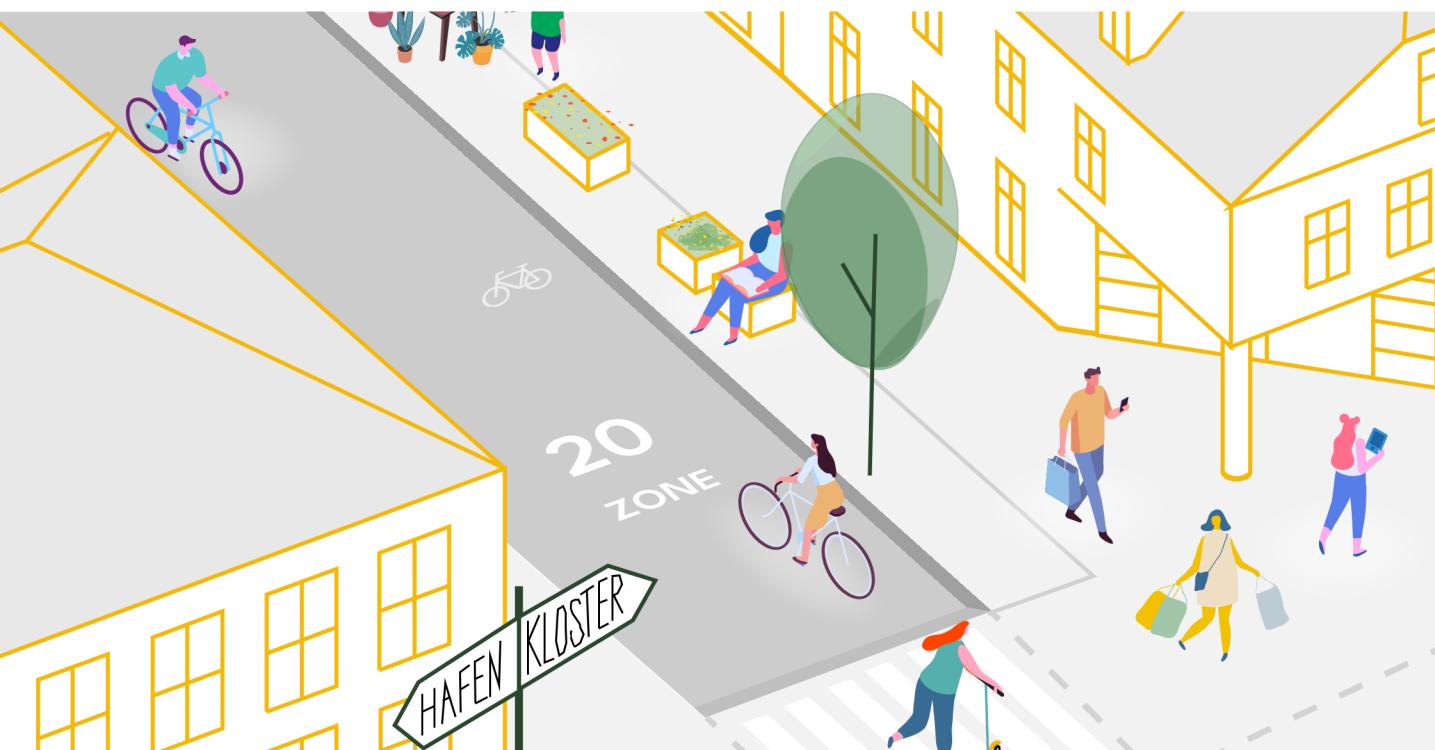


Abb. 123: Zukunftsbild Verkehrsberuhigung in der Ribnitzer Innenstadt

Die Verkehrsberuhigung in der Ribnitzer Innenstadt mit Fokus auf die Lange Straße hat sich im Laufe der Bürger:innenbeteiligung zum Masterplanprozess sowie in den Fachgutachten als zentrales Schlüsselprojekt für die angestrebte **Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit** herauskristallisiert.

Für die verkehrliche Neuorganisation der Langen Straße wurden im Rahmen des Fachgutachtens Verkehr und Mobilität verschiedene Lösungswege miteinander abgewogen, wobei die Einrichtung einer **umfassenden Tempo-20-Zone** (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) in der Ribnitzer Innenstadt als Vorzugsvariante ausgewählt wurde (siehe Maßnahme 9). Es wird für eine Erreichung des Entwicklungsziels R3 als ausschlaggebend bewertet, die **Verkehrsberuhigung ganzheitlich für die gesamte Ribnitzer Innenstadt** zu denken, um Verdrängungseffekten von der Langen Straße auf parallele Verbindungen vorzubeugen.

Die **Tempo 20-Zone** soll einen großen Teil der heutigen Tempo 30-Zone umfassen. Dies beinhaltet den Bereich im Norden bis zur Straße Am See, südlich bis zum Bahn-

hof und zur Mühlenstraße / Klosterteich, im Westen ab dem Kreisverkehr Körkwitzer Weg / Rostocker Straße / Am See und im Osten bis zur Bahnhofstraße.

Durch die Temporeduzierung kann die Fahrtgeschwindigkeit im Kfz-Verkehr gesenkt werden, wodurch die Umgehungsstraße für Durchgangsverkehre an Attraktivität gewinnt. Zudem kann daraufhin der Radverkehr auf der Langen Straße besser im Mischverkehr geführt werden, wodurch das Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr im Seitenraum (Bürgersteig) deutlich reduziert wird.

Zur Durchsetzung der Temporeduzierung sind regelmäßige **Geschwindigkeitskontrollen** seitens der Polizei notwendig. Flankiert bzw. ergänzt wird diese Maßnahme durch bauliche Anpassungen des Straßenraums und Schaffung besserer Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen (siehe Maßnahme 9). Für die Straße Am See sind zudem weitere Maßnahmen der Verkehrsberuhigung vorgesehen (siehe Maßnahme 10).



Umstrukturierung und Verkehrsberuhigung Lange Straße

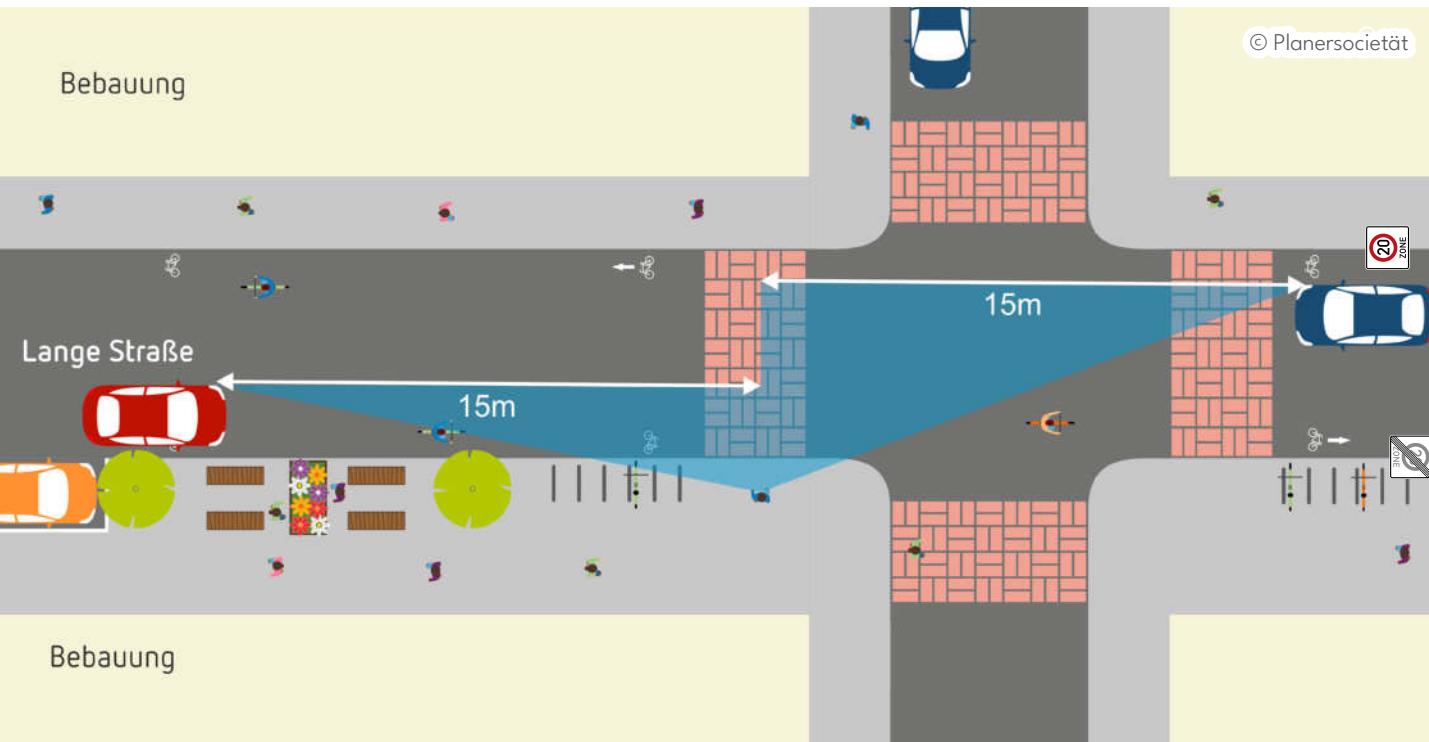


Abb. 124: Skizze zur Neugestaltung eines Kreuzungsbereichs der Langen Straße

Die Lange Straße ist die zentrale innerstädtische Verkehrsachse im Stadtkern von Ribnitz und verbindet wesentliche Zielpunkte sowie Parkmöglichkeiten. Die hohe Belastung durch unterschiedliche Verkehrsarten führt aktuell zu einem gestörten Verkehrsfluss, Problemen bei der Parkplatzsuche und zu Nutzungskonflikten zwischen Kfz-, Rad- und Fußverkehr sowie Aufenthaltsansprüchen. Im Rahmen des Fachgutachtens Verkehr und Mobilität wurden vier **Varianten** für die Neuorganisation des Verkehrs auf der Langen Straße detailliert geprüft und miteinander **abgewogen**.

In Frage kamen die Umwandlung der Langen Straße in eine Einbahnstraße, in eine Fußgängerzone oder zur Fahrradstraße sowie die Einführung einer **Tempo-20-Zone** (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich), die neben der Langen Straße weitere umliegende Straßen in der Ribnitzer Innenstadt umfasst (siehe Maßnahme 8). Die letztgenannte Maßnahmenvariante wurde von den Verkehrsplaner:innen schließlich als **Vorzugsvariante** ausgewählt, da diese aus verkehrstechnischer Sicht am besten dazu geeignet ist, die drängendsten **Konflikte kurz- bis mittelfristig zu reduzieren**.

Ergänzend und unterstützend zur Anpassung der Höchstgeschwindigkeit sollen auf der Langen Straße Maßnahmen zur **Verbesserung der Querbarkeit** für Fußgänger:innen und Radfahrende umgesetzt werden. Hierdurch wird die Barrierewirkung der Langen Straße verringert, die Nutzungsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert und mehr Raum für städtisches Leben geschaffen. Der Fokus liegt dabei auf den Kreuzungen mit der Mühlenstraße und der Neuen Klosterstraße, die als Fuß- und Radverkehrsachsen prioritär gestärkt werden sollen (siehe Maßnahmen 11 und 20). Infrage kommt u.a. die Hervorhebung der Querungen im Straßenraum und die Streichung von Parkplätzen nahe den Einmündungen zur Verbesserung der Sichtverhältnisse.

Die **Seitenräume** der Langen Straße sollen teilweise umgenutzt und zukünftig verstärkt für Außengastronomie, Parklets, Radabstellmöglichkeiten und zusätzliche Ladenzonen genutzt werden. Mit der im Rahmen der Sofortmaßnahme 13 aufgebrachten **Piktogrammkette** wurden zudem die Bedingungen für den Radverkehr bereits kurzfristig verbessert.

Priorität  Schlüsselprojekt hoch mittel niedrig	Zeitschiene  kurzfristig bis 5 Jahre mittelfristig bis 10 Jahre langfristig bis 15 Jahre
Beteiligte Akteur:innen <ul style="list-style-type: none"> Stadt Ribnitz-Damgarten - Sachgebiet Planen und Bauen 	Kostenrahmen  € bis 100.000 € €€ bis 500.000 € €€€ bis 2.000.000 € €€€€ über 2.000.000 €
Handlungsfelder  Mobilität und Verkehr Nutzungsmix und Einzelhandel Freiräume und Klima Kultur und Bildung Städtebau und Wohnen	Finanzierung/Fördermöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> Städtischer Haushalt Zuschuss für Maßnahmen im Bereich des kommunalen Straßenbaus (Land MV) Förderinitiative Fußverkehr (des BMDV)
Entwicklungsziele <ul style="list-style-type: none"> R2 - Sicherung und Weiterentwicklung der Langen Straße als attraktive Einkaufsstraße mit kleinteiligem Einzelhandelsangebot R3 - Erweiterte Verkehrsberuhigung in der Innenstadt mit Priorisierung auf den Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichen Nahverkehr R4 - Erhöhung der Aufenthaltsqualität für alle Zielgruppen von jung bis alt 	Umsetzungsschritte <ul style="list-style-type: none"> Aufbringen einer Piktogrammkette für den Radverkehr (Sofortmaßnahme 10) Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h (siehe Maßnahme 8) Optimierung der Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr Gestaltung des Seitenraums zur Steigerung der Aufenthaltsqualität Koordination und Organisation des Lieferverkehrs
	Weitere Informationen <ul style="list-style-type: none"> vgl. Fachgutachten Verkehr und Mobilität, S. 60ff.

Verkehrsberuhigung Straße Am See

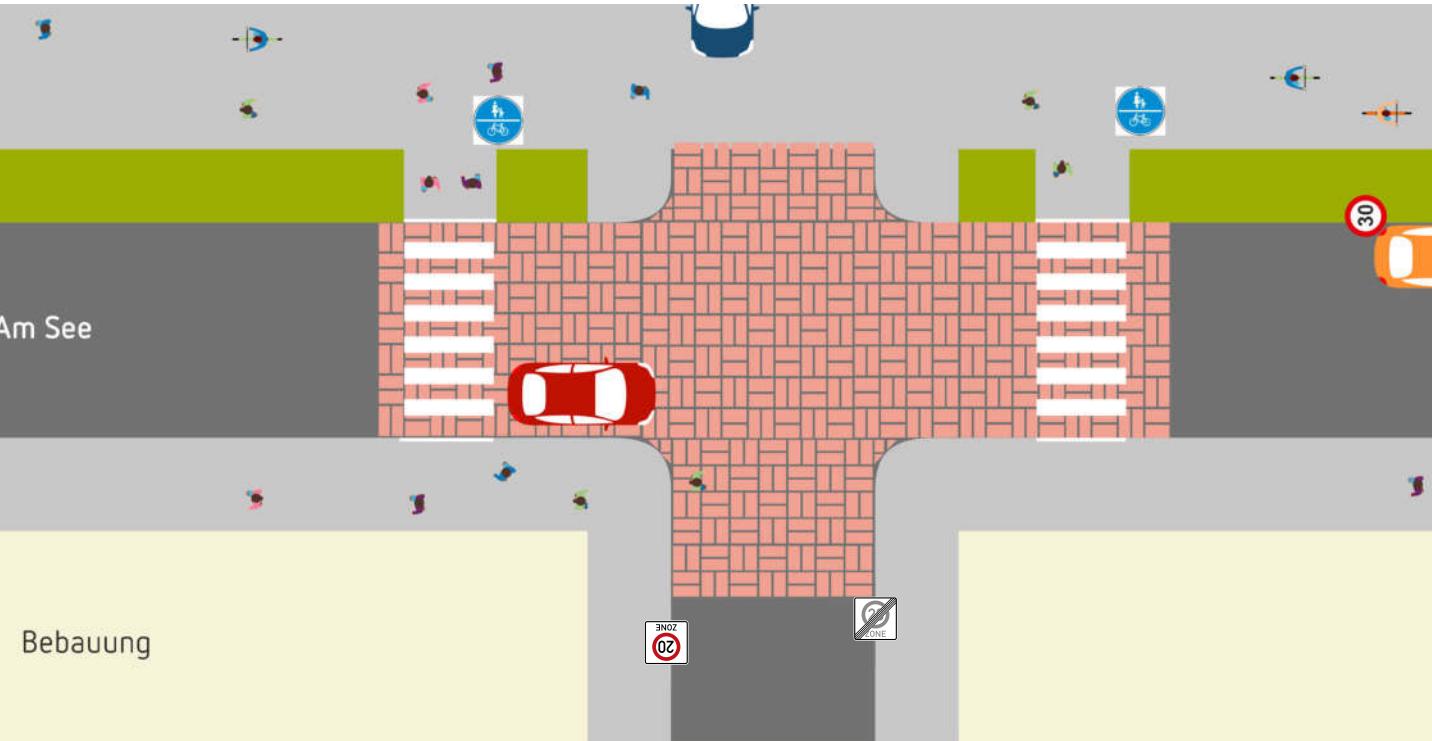


Abb. 125: Beispiel: Stärkung der Querungsmöglichkeiten durch Aufpflasterung und Fußgängerüberwege

Die Straße Am See entfaltet aktuell eine starke Barrierefunktion zwischen dem Hafenareal und dem Kernbereich der Ribnitzer Innenstadt. Zudem wird die Straße von den beiden Rad- und Fußverkehrsachsen zwischen Bahnhof und Hafen (Maßnahme 20) sowie zwischen Hafen, Marktplatz und Klosterareal (Maßnahme 11) gequert, deren Stärkung vorgesehen ist. Um die Attraktivität für **nicht gewollten Durchgangsverkehr zu beschränken** und die **Barrierefunktion** der Straße zu **reduzieren**, hat die weitere Verkehrsberuhigung mit Optimierung der Querungsmöglichkeiten Priorität.

Das Fachgutachten Mobilität und Verkehr schlägt die **Aufwertung der Querungsbereiche** an der Mühlenstraße, Fischerstraße und Grünen Straße mit verschiedenen Maßnahmen vor. Mögliche Bausteine zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten sind **Aufpflasterungen** an den Querungen, **Fußgängerüberwege** (FGÜ, im allgemeinen Sprachgebrauch: „Zebrastreifen“) und **Seitenraumvorziehungen**, die ggf. kombiniert werden

können. Es handelt sich um bewährte Maßnahmen, die dazu geeignet sind, den fließenden Kfz-Verkehr zu verlangsamen und die **Verkehrssicherheit** an den Überquerungspunkten für Fußgänger:innen und Radfahrende zu erhöhen. Der Einsatz der verschiedenen Optionen zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an den drei Kreuzungsbereichen ist im weiteren Planungsverlauf im Einzelfall zu prüfen.

Für die Stärkung des Querungsbereichs der Grünen Straße schlägt das Fachgutachten Verkehr und Mobilität beispielsweise eine Aufpflasterung und Fortführung des Seitenraumbelags vor. Zudem ist zu prüfen, ob der Übergang durch die bestehende Lichtsignalanlage oder einen FGÜ geregelt werden soll. Die Einsehbarkeit des Übergangs soll durch Anpassungen und Freischmitt in den Grünflächen im Umfeld verbessert werden. Für die Straße Am See ist perspektivisch weiterhin eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgesehen.



Fußverkehrsachse Kloster-Marktplatz-Hafen



Abb. 126: Visualisierung Fußverkehrsachse Kloster-Marktplatz-Hafen

Die Entwicklung einer durchgängigen, sicheren und attraktiven Fußverkehrsachse über die Neue Klosterstraße, den Marktplatz und die Grüne Straße ist das Schlüsselprojekt zur Stärkung der **Verbindung zwischen Klosterareal, Innenstadt und Hafenareal**. Alle drei Gutachten identifizieren die Stärkung dieser Achse als zentrales Projekt.

Zunächst sollen hierfür die **Parkplätze vor dem Rathaus entfallen**: In zwei Phasen sollen die Längsparkstände und später auch die Senkrechtparkplätze entfernt werden, wodurch klare Sichtachsen und eine konfliktfreie Führung des Fuß- und Radverkehrs ermöglicht werden. Die Erschließung der Parkplätze im inneren Bereich des Marktplatzes soll künftig nicht mehr über die Zufahrt vor dem Rathaus erfolgen, was zusätzlichen Raum für Aufenthalts- und Begrünungsbereiche schafft. Parallel dazu sollen auch in der Grünen Straße Stellplätze reduziert werden, um eine durchgängige Flanierachse mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Die Achse wird vorrangig für den Fußverkehr gestaltet, soll jedoch auch für den Radverkehr attraktiv sein. Sitz-

gelegenheiten, Begrünung und gestalterische Elemente sollen die **Aufenthaltsqualität stärken**. Diese Angebote sollen zunächst als temporäre Gestaltungselemente geschaffen werden (siehe Sofortmaßnahme 14), sollen aber im Rahmen einer dauerhaften Umgestaltung verstetigt werden.

Ein besonderer Fokus liegt auf dem Bereich des Marktplatzes vor dem Rathaus als zentralem Knotenpunkt der Achse. Derzeit durch parkende Fahrzeuge dominiert, soll dieser Bereich umgewidmet und aufgewertet werden. Dies könnte u.a. durch die Umnutzung der aktuell temporär vermieteten Ladeneinheit des Gebäudes Am Markt 3 zu einer **gastronomischen Nutzung** samt Außengastronomie erreicht werden. Zur Stärkung der Achse ist zudem die Verbesserung der **Querungsmöglichkeiten** über die Straße Am See und die Lange Straße unverzichtbar (siehe Maßnahmen 9 und 10).



Befreiung des inneren Bereiches des Marktplatzes von PKW-Stellplätzen



Abb. 127: Nutzung des inneren Marktplatzbereiches durch parkende PKW im Juli 2025

Die aktuelle Nutzung des inneren Marktplatzbereiches durch PKW-Stellplätze schränkt die **Aufenthaltsqualität** und Attraktivität des zentralen Platzes in der Ribnitzer Innenstadt erheblich ein. Langfristig wird daher die **vollständige Befreiung** des inneren Bereiches von den PKW-Stellplätzen dringend empfohlen. Hiervon nicht betroffen sind die Stellplätze nördlich und südlich des inneren Marktplatzes an der Langen Straße und der Straße Am Markt. Die Stellplätze im östlichen Bereich des Marktplatzes vor dem Rathaus sollen bereits kurz- bis mittelfristig im Rahmen der Aufwertung der zentralen Achse Hafen-Markt-Kloster entfallen.

Zentrale Voraussetzung für die Reduzierung der Parkplätze auf dem Marktplatz ist die erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen 15, 19 und 25 zur Etablierung und

Aufwertung der Gänsewiese, des Hafenareals und des Bahnhofs als **Ankunftsorte** für Besucher:innen der Ribnitzer Innenstadt. Mit der dortigen Schaffung attraktiver Parkgelegenheiten, einer guten fußläufigen Anbindung der Ankunftsorte an den Kernbereich der Innenstadt und die **aktive Lenkung der Besucherverkehre** zu den Ankunftsorten kann der Parkdruck im Ortskern reduziert und somit die Voraussetzungen für eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf dem Marktplatz geschaffen werden (flankiert durch Maßnahmen 13 und 19).

Nach der Befreiung des Marktplatzes von den Stellplätzen bietet sich die Möglichkeit, die **Nutzungsvielfalt** des zentralen Platzes mit neuen Impulsen weiter zu erhöhen (siehe Maßnahme 5).

Priorität 	Zeitschiene 
Beteiligte Akteur:innen <ul style="list-style-type: none"> Stadt Ribnitz-Damgarten - Sachgebiet Planen und Bauen Straßenverkehrsbehörde Ordnungsamt 	Kostenrahmen 
Handlungsfelder 	Finanzierung/Fördermöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> Städtischer Haushalt
Entwicklungsziele <ul style="list-style-type: none"> R3 - Erweiterte Verkehrsberuhigung in der Innenstadt mit Priorisierung auf den Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichen Nahverkehr R4 - Erhöhung der Aufenthaltsqualität für alle Zielgruppen von jung bis alt R10 - Klimagerechte Entwicklung und stärkere Begrünung der innerstädtischen Freiräume 	Umsetzungsschritte <ul style="list-style-type: none"> Voraussetzung: Aufwertung der Gänsewiese, des Hafenareals und des Bahnhofs als attraktive Ankunftsorte (siehe Maßnahmen 15, 19, 25) Befreiung des inneren Bereiches des Marktplatzes von Stellplätzen Etablieren neuer Nutzungsmöglichkeiten auf dem Marktplatz (siehe Maßnahme 5)
	Weitere Informationen <ul style="list-style-type: none"> vgl. Gestaltungskonzept Innenstädte, S.22ff. vgl. Einzelhandels- und Nutzungskonzept, Maßnahme 27

Optimierung/zielgerichtete Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs



Abb. 128: Vorschlag für eine Bewohnerparkzone

Die Reduzierung des ruhenden Verkehrs in der Ribnitzer Innenstadt bei gleichzeitiger Sicherstellung der Erreichbarkeit wurde im Rahmen der Bestandsanalyse als wichtiger Bedarf zur **Erhöhung der Aufenthaltsqualität** identifiziert. Das Fachgutachten Verkehr und Mobilität schlägt in diesem Kontext eine optimierte Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs vor, wobei eine **Bewohnerparkzone** eingerichtet werden könnte. Diese kann sicherstellen, dass das bestehende Parkraumangebot für die Bewohnenden der Innenstadt zur Verfügung steht, während Besucher:innen und Gewerbetreibende verstärkt die Ankunftsorte außerhalb des Kernbereichs anfahren sollen. Zugleich soll der ruhende Verkehr zukünftig verstärkt im privaten Raum abgewickelt werden.

Zur Einführung der Bewohnerparkzone ist eine fundierte **Parkraumerhebung** unerlässlich, um den Nachweis eines erheblichen Parkdrucks zu erbringen. Darüber hi-

naus sind für eine rechtssichere Umsetzung verschiedene Rahmenbedingungen zu prüfen und zu erfüllen, die eine fundierte und detaillierte Betrachtung erfordern.

Mit dem neuen Straßenverkehrsgesetz erhalten Kommunen größere Spielräume – auch auf Basis prognostischer Daten. Im Zuge der Umgestaltung von Straßenräumen und dem Wegfall von Stellplätzen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs ist die Einrichtung von Anwohnendenparkplätzen sinnvoll, insbesondere in Kombination mit saisonal ergänzten **Kurzzeitparkzonen für Gäste**. Besucher:innen sollen bei längeren Aufenthalten auf die Parkflächen der **Ankunftsorte** außerhalb des Zentrums (Bahnhof, Gänsewiese, Hafen) gelenkt werden. Optimierungspotenzial besteht auch im Bereich der Beschäftigten der innerstädtischen Arbeitgeber:innen, die an Werktagen bislang zahlreiche zentral gelegene Stellplätze belegen.



Ausbau Radverkehrsanlagen entlang des Hafens Ribnitz

© GeoBasis-DE/M-V



Abb. 129: Zukünftiger Verlauf der Geh- und Radwege im Hafenareal Ribnitz

Durch die Lage am Bodden-Wanderweg und die zentrale Bedeutung des Hafenareals als Naherholungsraum und Ankunftsziel ist eine komfortable und sicherere Organisation des Fuß- und Radverkehrs im Hafenbereich zukünftig von steigender Bedeutung. Das Fachgutachten Verkehr und Mobilität sieht daher den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur am Hafen Ribnitz in **drei aufeinander abgestimmten Teilmassnahmen** vor und zielt auf eine **sichere, komfortable und konfliktarme** Nutzung des Hafenareals durch Radfahrende und Fußgänger:innen ab.

Im ersten Schritt soll der bestehende Geh- und Radweg von der Boddenthalerme bis zum Fähranleger **verbreitert** werden. Die erhöhte Breite schafft ausreichend Raum für beide Nutzergruppen und kann das Konfliktpotenzial erheblich verringern. Entlang der Straße Am See (östlich des Hafens) ist eine Ausweisung als gemeinsamer Geh- und Radweg vorgesehen, wo-

durch die Verbindung zu weiteren Stadtteilen verbessert und die Wegeführung vereinheitlicht werden soll. Zur weiteren Entlastung des Wegenetzes soll der nordöstliche Uferweg künftig ausschließlich als **Gehweg** genutzt werden. Dies dient der gezielten Trennung der Verkehrsarten und entlastet den südlich verlaufenden kombinierten Weg.

Der dritte Schwerpunkt liegt auf dem Abschnitt des **Boden-Wanderwegs** zwischen dem östlichen Hafenende Ribnitz und dem Hafen Damgarten. Hier ist eine umfassende Oberflächensanierung mit durchgehender Asphaltierung oder Aufwertung der Oberfläche mit Durchlässigkeit für Regenwasser vorgesehen. Diese Maßnahme erhöht die Nutzungsqualität und sorgt für eine ganzjährige Befahrbarkeit. Kritische Bereiche mit eingeschränkten Sichtverhältnissen – etwa im Nizzepark – werden durch gezielte Verbesserungen der Einsehbarkeit zusätzlich sicherer gestaltet.



Entwicklung des Bahnhofs Ribnitz zur Mobilitätsdrehzscheibe



Abb. 130: Maßnahmen zur Aufwertung des Bahnhofsumfelds

Der Bahnhof Ribnitz-Damgarten-West soll als wichtigster **intermodaler Umsteigepunkt** der Bernsteinstadt zur Mobilitätsdrehzscheibe weiterentwickelt werden. Hierfür ist der Ausbau des Angebots für die einzelnen Verkehrsträger und die Verknüpfung dieser Angebote durch eine Aufwertung des Bahnhofsumfelds von Bedeutung. Der Radverkehr und der Öffentliche Nahverkehr (ÖPNV) sollen u.a. durch die Schaffung einer **Mobilstation** mit zusätzlichen (abschließbaren) Fahrradabstellmöglichkeiten, witterungsgeschützten Sitzgelegenheiten, ausreichender Beleuchtung, Ladeinfrastruktur für E-Bikes, einer Rad-servicestation für kleinere Wartungsarbeiten sowie dynamischen Fahrgastinformationen in Echtzeit aufgewertet werden (siehe Maßnahme 16).

Der ÖPNV ist zudem durch eine **Optimierung der Busverbindungen** unter Berücksichtigung attraktiver Umsteigeverbindungen zum Schienenverkehr zu fördern (siehe Maßnahme 17). Die Qualifizierung der erweiterten Parkmöglichkeiten im Westen des Bahnhofsareals als **P+R-Anlage** stärkt die Erreichbarkeit des Bahnhofs innerhalb der Stadt und fördert den Umstieg vom Pkw zum ÖPNV.

Die genannten Mobilitätsangebote am Bahnhof sollen durch eine **barrierefreie, komfortable Verknüpfung** gestärkt werden. In einem ersten Schritt soll die **Ausschilderung** der Verbindungen zwischen den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten verbessert und somit die Orientierung im Bahnhofsumfeld erleichtert werden. Weiterhin ist die Herstellung eines **barrierefreien Verbindungswegs** zwischen dem Bahnsteigzugang und dem Busbahnhof vorgesehen.

Die neu zu schaffende Mobilstation sowie ggf. weitere Parkplätze im Westen des Bahnhofsumfelds sind durch angemessene (2,50m breite) Gehwege an den Bahnhof anzubinden. Die **Querungsmöglichkeiten** im Bahnhofsvorfeld sollen durch Fußgängerüberwege und/oder Seitenraumvorziehungen gestärkt werden. Die **Verbindung** des Bahnhofs **in Richtung Hafen und Innenstadt** soll für den Fuß- und Radverkehr gestärkt werden (siehe Maßnahmen 20 und 21). Perspektivisch soll ein **Aufgang** von der **Gleisunterführung in Richtung Süden** geprüft werden, womit die südliche gelegenen Wohngebiete besser an die Mobilitätsangebote des Bahnhof angebunden werden könnten.

Priorität 	Zeitschiene 
Beteiligte Akteur:innen <ul style="list-style-type: none"> Stadt Ribnitz-Damgarten - Sachgebiet Planen und Bauen Akteur:innen Bahnhofsumfeld (Busbetreiber, VVR, Taxiunternehmen, Deutsche Bahn etc.) 	Kostenrahmen 
Handlungsfelder 	Finanzierung/Fördermöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> Städtischer Haushalt Zuschuss für Maßnahmen im Bereich des kommunalen Straßenbaus (Land MV) Förderinitiative Fußverkehr (des BMDV)
Entwicklungsziele <ul style="list-style-type: none"> R3 - Erweiterte Verkehrsberuhigung in der Innenstadt mit Priorisierung auf den Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichen Nahverkehr R6 - Ausbilden von Ankunftsstationen am Hafen, Bahnhof und der Gänsewiese 	Umsetzungsschritte <ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Beschilderung zur Verknüpfung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote Schaffung eines barrierefreien Gehwegs zwischen Bahnsteigzugang und Busbahnhof Anbindung der neuen Mobilistation und des P+R-Angebots über barrierefreie, 2,50m breite Gehwege Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Bahnhofsvorfeld Perspektivisch: Prüfung eines Aufgangs von der Gleisunterführung Richtung Süden
	Weitere Informationen <ul style="list-style-type: none"> vgl. Fachgutachten Verkehr und Mobilität, S. 87ff.

Ausbau und Qualifizierung von Radabstellanlagen



© Planersocietät

Abb. 131: Referenz Mobilstation mit abschließbarer Radabstellmöglichkeit in Kiel

Um die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern und die multimodale Mobilität in Ribnitz-Damgarten zu fördern, sollen stadtweit Radabstellanlagen **ausgebaut und qualifiziert** werden. Das Fachgutachten Verkehr und Mobilität sieht dabei für zentrale Punkte im Stadtgebiet unterschiedliche Lösungen je nach **Nutzungsdauer** und Standortprofil vor. An folgenden stark frequentierten Standorten mit Umsteigefunktion und touristischer Bedeutung werden wettergeschützte, abschließbare Radabstellanlagen vorgesehen:

- **Bahnhofsvorplatz Ribnitz**
- **Hafenbereich Ribnitz**
- **Bahnhof Damgarten**
- **Hafen Damgarten**

Am Bahnhofsvorplatz in Ribnitz und am Ribnitzer Hafen sollen darüber hinaus **Mobilstationen** mit ergänzenden Services entstehen. Die Mobilstationen sollen über über-

dachte Sitzmöglichkeiten, gute Beleuchtung, E-Bike-Ladestationen und Radservicestationen sowie barrierefreie Zugänge verfügen; am Bahnhof und am Fähranleger am Ribnitzer Hafen ist zudem die Bereitstellung dynamischer Fahrgastinformationen mit Echtzeitdaten von Bedeutung.

An innerstädtischen Orten mit kurzer Aufenthaltsdauer werden hingegen einfache, funktionale **Radanlehnbügel** vorgesehen:

- **Marktplatz Ribnitz:** Integration unauffälliger Radanlehnbügel an den Platzrändern zur Versorgung der Innenstadtbesucher:innen.
- **Lange Straße:** Strategisch verteilte Anlehnbügel zur Unterstützung des lokalen Einzelhandels.

Priorität 	Zeitschiene 
Beteiligte Akteur:innen <ul style="list-style-type: none"> Stadt Ribnitz-Damgarten - Sachgebiet Planen und Bauen Mobilitätsdienstleister:innen 	Kostenrahmen 
Handlungsfelder 	Finanzierung/Fördermöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> Städtischer Haushalt Zuschuss bei Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität (Klimaschutzinitiative – Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie))
Entwicklungsziele <ul style="list-style-type: none"> R3 - Erweiterte Verkehrsberuhigung in der Innenstadt mit Priorisierung auf den Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichen Nahverkehr R6 - Ausbilden von Ankunftsstationen am Hafen, Bahnhof und der Gänsewiese D2 - Erweiterte Verkehrsberuhigung in der Innenstadt mit Priorisierung auf den Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichen Nahverkehr D6 - Ausbilden von Ankunftsstationen am Hafen und Bahnhof 	Umsetzungsschritte <p>📍 Schnelle Umsetzung des Neubaus von Radabstellanlagen für Orte mit kürzerer Aufenthaltsdauer (Anlehnbügel)</p> <p>📍 Planung und Umsetzung der Mobilstationen an den zentralen Orten mit längerer Aufenthaltsdauer</p>
	Weitere Informationen <ul style="list-style-type: none"> vgl. Fachgutachten Verkehr und Mobilität, S. 83ff.

Optimierungen im Busverkehr



Abb. 132: Busverkehr der Linien 205 und 211 auf der Langen Straße in Ribnitz

Der ÖPNV soll als wichtiger Bestandteil des Umweltverbunds gefördert und sowohl für Einwohner:innen als auch für Tourist:innen attraktiver gestaltet werden. Dabei schlägt das Fachgutachten Verkehr und Mobilität vornehmlich eine Optimierung des Busverkehrs inkl. Gewährleistung attraktiver Umsteigeverbindungen zum Bahnverkehr vor. Die empfohlenen Maßnahmen sind mit dem **Nahverkehrsplan (NVP)** des Landkreises Vorpommern-Rügen abzustimmen. Dabei ist zu beachten, dass die geplanten Maßnahmen eines Prüf- und Genehmigungsverfahrens hinsichtlich der tatsächlichen Bedarfe und Auswirkungen auf das bestehenden ÖPNV-System bedürfen.

Ziel ist es, sowohl die **Bedienzeiten** (z.B. verlängerte Abfahrzeiten) als auch die **Fahrplantaktung** der bestehenden Linien zu verbessern und **neue Linienführungen**

bzw. Verbindungen zu etablieren, um die Erreichbarkeit innerhalb der Region deutlich zu erhöhen. Dabei sollen insbesondere die **Umsteigemöglichkeiten** zum Zugverkehr optimiert werden. Für ein attraktives verkehrsmittelübergreifendes Umsteigeangebot am Bahnhof Ribnitz gilt es zudem die neugeschaffenen P+R-Plätze langfristig zu etablieren (siehe Maßnahme 15). Zukünftig muss außerdem die touristische Entwicklung auf der Halbinsel Püttnitz berücksichtigt und mit geeigneten Angeboten unterstützt werden.



Fährverbindung Ribnitz-Entwicklungsgebiet Pütnitz

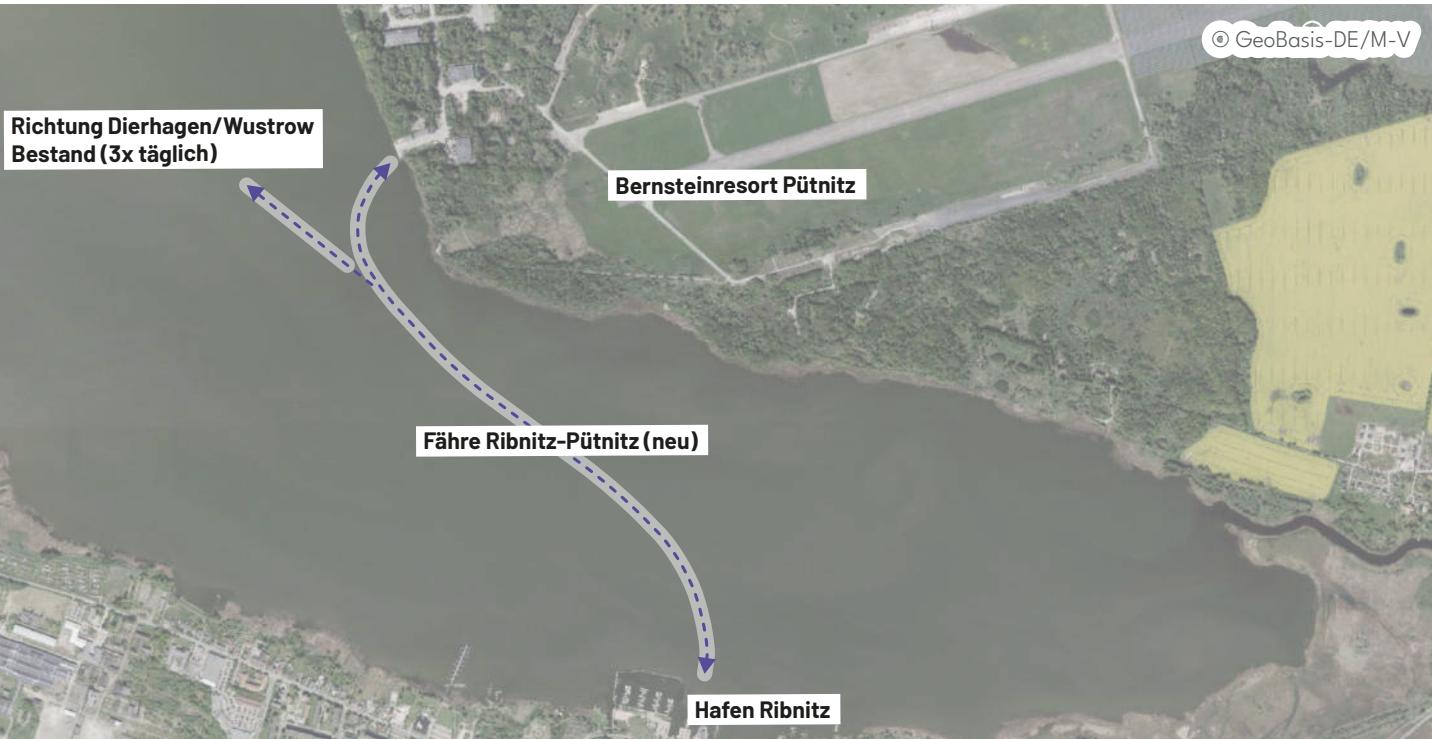


Abb. 133: Bestehende und künftige Fähranbindung Saaler Bodden

Der Saaler Bodden ist ein zentraler Freizeit- und Tourismusfaktor für Ribnitz-Damgarten, dessen Uferbereiche, Häfen sowie Rad- und Wanderwege Besucher:innen anziehen. Vor dem Hintergrund der touristischen Entwicklung auf Pütnitz wird eine Fährverbindung zwischen dem Hafen Ribnitz und der Halbinsel empfohlen, um die Innenstadt und das Bernsteinresort mit einem attraktiven Nahverkehrsangebot mit hohem Freizeitwert zu verbinden und alternative Verkehrswege zu entlasten. Dabei sind auch die bereits bestehenden touristischen Fährverbindungen Richtung Dierhagen und Wustrow mitzudenken.

Für die erfolgreiche Etablierung der Fährverbindung ist eine enge **Verzahnung mit bestehenden Mobilitätsangeboten** unerlässlich. Insbesondere sollten die Abfahrtszeiten der Fähre mit den Fahrplänen des Schienenverkehrs sowie der Wegstrecke zwischen Bahnhof und

Hafen abgestimmt werden und eine Fahrradmitnahme ermöglicht werden. Eine regelmäßige Taktung des Fährangebots ist anzustreben.

Zur konkreten Umsetzung des Betriebsmodells sind Gespräche mit lokalen Reedereien notwendig. Im Rahmen des Projekts **GreenMove** wird die Einrichtung einer innovativen, emissionsarmen Fähre geprüft. Dieses Vorhaben wird in Kooperation mit zahlreichen regionalen Partner:innen – darunter Kommunen, der Landkreis Vorpommern-Rügen, der VVR, der Tourismusverband Fischland-Darß-Zingst, Unternehmen (z.B. Weiße Flotte GmbH), Hochschulen (z. B. Hochschule Stralsund), Investor:innen und Technologieanbieter – bearbeitet. In einer zweijährigen Konzeptphase werden derzeit unterschiedliche Varianten geprüft; darauf aufbauend soll die Umsetzungsphase folgen und ein konkreter Betrieb aufgenommen werden.



Stärkung der Anbindung des Parkplatzes Gänsewiese an die Innenstadt

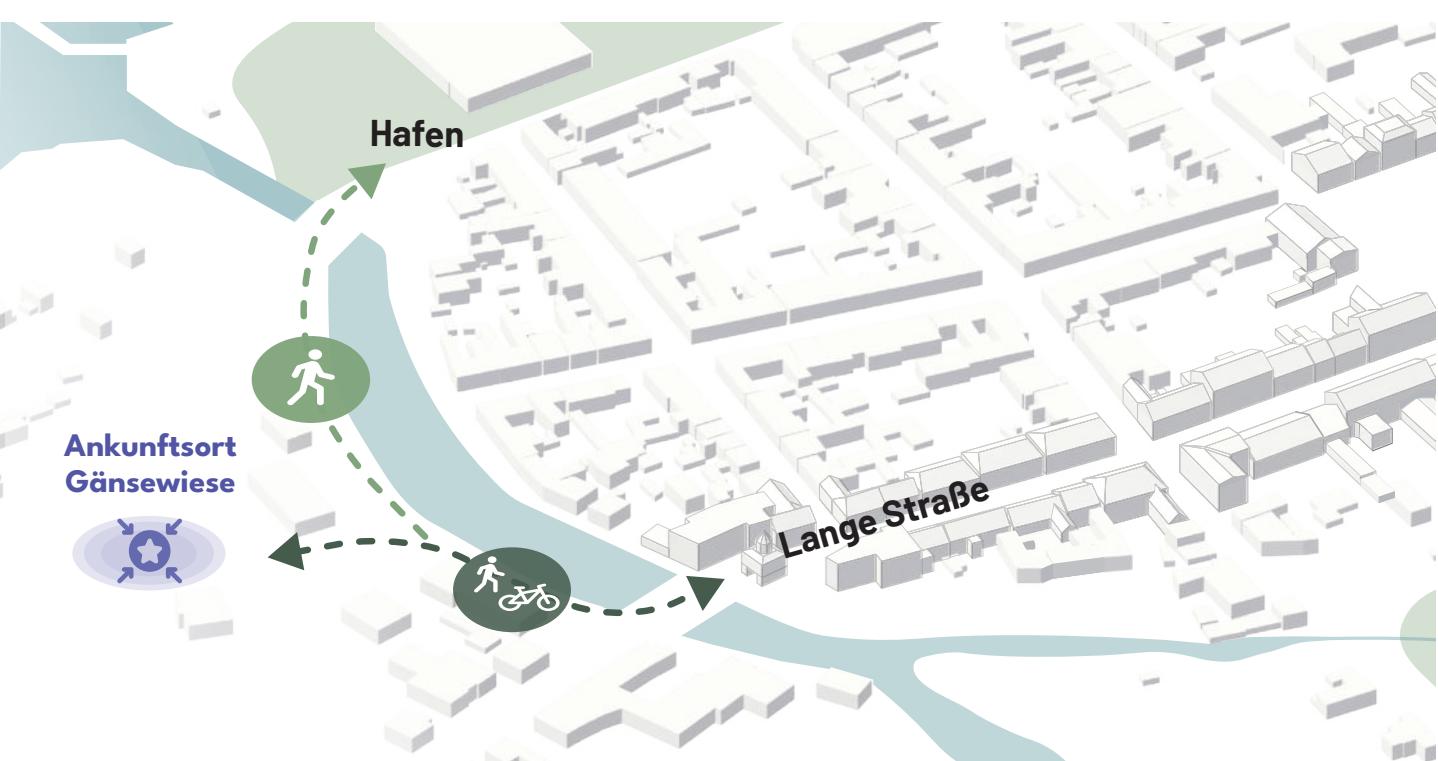


Abb. 134: Anbindung Gänsewiese durch Verbesserung für Rad- und Fußverkehr

Der Parkplatz Gänsewiese soll zukünftig als wichtiger Ankunfts-ort für Besucher:innen der Ribnitzer Innenstadt ausgebaut und gefördert werden. Hierbei ist eine Verbes-erung der Anbindung des Parkplatzes an die Innenstadt für den **Fuß- und Radverkehr** von großer Bedeutung, wofür das Fachgutachten Verkehr und Mobilität mehrere Maßnahmen vorsieht. Die Sichtbarkeit, Zugänglichkeit und Integration in das Mobilitätsangebot sollen gezielt gestärkt werden.

Zunächst soll die **Beschilderung** zum Parkplatz für den Autoverkehr verbessert und dieser als „Parkplatz Innenstadt“ ausgewiesen werden. Auch eine Markierung der Ein- und Ausfahrt an der Straße Gänsewiese kann zur besseren Wahrnehmbarkeit beitragen und zugleich die Verkehrsführung vor Ort verbessern. Darüber hinaus wird eine **Furtmarkierung** im Straßenverlauf Gänsewiese vorgeschlagen, um die Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende zu erhöhen. Ein weiterer Fokus liegt auf der Anbindung des Parkplatzes an das Fuß- und Radwegenetz. Besonders der Anschluss an den Boddewanderweg soll ausgebaut werden. Geplant ist die **bauliche Optimierung der Wegeverbindungen** in Richtung

Bürgermeistergarten sowie ein Ausbau der bestehenden Wege als kombinierte Fuß- und Radwege. Damit kann ein sicherer, durchgängiger Zugang zur Langen Straße und zum Hafenareal geschaffen werden.

Weiterhin soll eine **Optimierung der Wegebeziehungen** zwischen der Bushaltestelle Buxtehuder Straße und dem Parkplatz erfolgen. Ein Fußgängerüberweg östlich der Haltestelle wird empfohlen, um eine sichere Querung und somit einen komfortablen Zugang für Fußgänger:innen zu ermöglichen. In der Hauptaison wird ergänzend bei erhöhtem Gästeaufkommen empfohlen, die Einführung eines **Shuttleverkehrs** zu prüfen, der touristisch relevante Orte wie Gänsewiese, Hafen, Bahnhof und Marktplatz miteinander verbindet.

Der Parkplatz Gänsewiese soll als zentraler Parkplatz für Besuchende der Innenstadt weiterentwickelt werden. Weitere bislang die auf die Gänsewiese ausweichende Parkraumbedarfe müssen zukünftig an anderer Stelle gedeckt werden.

Priorität 	Zeitschiene 
Beteiligte Akteur:innen <ul style="list-style-type: none"> Stadt Ribnitz-Damgarten - Sachgebiet Planen und Bauen Straßenbaulastträger VVR 	Kostenrahmen 
Handlungsfelder 	Finanzierung/Fördermöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> Städtischer Haushalt ggf. VVR (ÖPNV-Shuttle)
Entwicklungsziele <ul style="list-style-type: none"> R3 - Erweiterte Verkehrsberuhigung in der Innenstadt mit Priorisierung auf den Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichen Nahverkehr R6 - Ausbilden von Ankunftsstationen am Hafen, Bahnhof und der Gänsewiese 	Umsetzungsschritte <ul style="list-style-type: none"> Ausweisung Parkplatz Gänsewiese als „Parkplatz Innenstadt“ für den KfZ-Verkehr, Ein- und Ausfahrtsmarkierungen und Furtmarkierung auf der Straße Gänsewiese Ausbau der Fuß- und Radwege Richtung Hafenareal und Innenstadt Optimierung der Wegebeziehungen und Umsetzung eines Fußgängerüberwegs östlich der Haltestelle Buxtehuder Straße Prüfen der Idee eines ÖPNV-Shuttle-Angebots in den Sommermonaten
	Weitere Informationen <ul style="list-style-type: none"> vgl. Fachgutachten Verkehr und Mobilität, S. 99ff.

Radverkehrsachse Bahnhof-Hafen



Abb. 135: Verlauf der geplanten Radverkehrsachse Bahnhof-Hafen

Die Route vom Bahnhof Ribnitz-Damgarten-West über die Ulmenallee, Nizzestraße, Am Bleicherberg, die Klosterwiesen und die Mühlenstraße zum Hafen soll als Radwegeverbindung zur zügigen Querung der Innenstadt ausgebaut werden. In einem ersten Schritt soll die Sichtbarkeit der Radverkehrsachse durch eine **einheitliche Beschilderung** verbessert werden. Darüber hinaus soll insbesondere die **Mühlenstraße** für den Radverkehr schrittweise aufgewertet werden. Zunächst wird die **Öffnung des Einbahnstraßenabschnitts** zwischen der Straße Am See und Gänsestraße für den Radverkehr in Gegenrichtung angestrebt. Ergänzend sollten die Bodenbeläge des Abschnitts geprüft und ggf. optimiert werden, um eine barrierefreie, sichere Verbindung zu schaffen.

In einem weiteren Schritt wird geprüft, ob die Mühlenstraße zwischen der Straße Am See und Klostersee zur **Fahrradstraße** umgewandelt werden kann. Dadurch würde der Radverkehr Vorrang erhalten, während der motorisierte Verkehr auf Anlieger:innen beschränkt werden könnte. Um ausreichend Platz für den Radverkehr zu schaffen, könnten einzelne Parkplätze

entfallen und stattdessen für breitere Fahrspuren, Aufenthaltsbereiche oder Begrünung genutzt werden. Weiterhin ist eine Aufwertung des **Knotenpunkts Klostersee-Mühlenstraße** notwendig. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (insb. an Querungsstellen) werden hier Maßnahmen wie gut sichtbare Piktogramme, deutliche Pfeilmarkierungen und Aufmerksamkeitsstreifen vorgesehen. Für den Knotenpunkt Mühlenstraße/Klostersee wird außerdem eine Aufpflasterung empfohlen, um die Verkehrsgeschwindigkeit zu drosseln und die gegenseitige Rücksichtnahme zwischen allen Verkehrsteilnehmern zu fördern.

Abschließend soll auch im Abschnitt der Mühlenstraße zwischen Langer Straße und Klostersee die Verbesserung des **Straßenbelags** geprüft werden, um die Achse durchgängig attraktiv und sicher für den Radverkehr zu gestalten. Die Querungsmöglichkeit der Langer Straße im Kreuzungsbereich mit der Mühlenstraße werden im Rahmen von Maßnahme 9 verbessert.

Priorität  Schlüsselprojekt hoch mittel niedrig	Zeitschiene  kurzfristig bis 5 Jahre mittelfristig bis 10 Jahre langfristig bis 15 Jahre
Beteiligte Akteur:innen <ul style="list-style-type: none"> Stadt Ribnitz-Damgarten - Sachgebiet Planen und Bauen 	Kostenrahmen  € bis 100.000 € €€ bis 500.000 € €€€ bis 2.000.000 € €€€€ über 2.000.000 €
Handlungsfelder  Mobilität und Verkehr Nutzungsmix und Einzelhandel Freiräume und Klima Kultur und Bildung Städtebau und Wohnen	Finanzierung/Fördermöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> Städtischer Haushalt Zuschuss für Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur (LFI MV) Klimaschutzinitiative – Klimaschutz durch Radverkehr (ZUG)
Entwicklungsziele <ul style="list-style-type: none"> R3 - Erweiterte Verkehrsberuhigung in der Innenstadt mit Priorisierung auf den Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichen Nahverkehr R6 - Ausbilden von Ankunftsorten am Hafen, Bahnhof und der Gänsewiese 	Umsetzungsschritte  ↓ <ul style="list-style-type: none"> Beschilderung der Fahrradachse Freigabe Einbahnstraße Mühlenstraße Verbesserung Fahrbahnbelag Mühlenstraße Prüfung Umwandlung Mühlenstraße zur Fahrradstraße Aufwertung Knotenpunkt Mühlenstraße/Klosterteich
	Weitere Informationen <ul style="list-style-type: none"> vgl. Fachgutachten Mobilität und Verkehr, S. 77ff.

Fuß- und Radverkehrsachse Bahnhof-Innenstadt

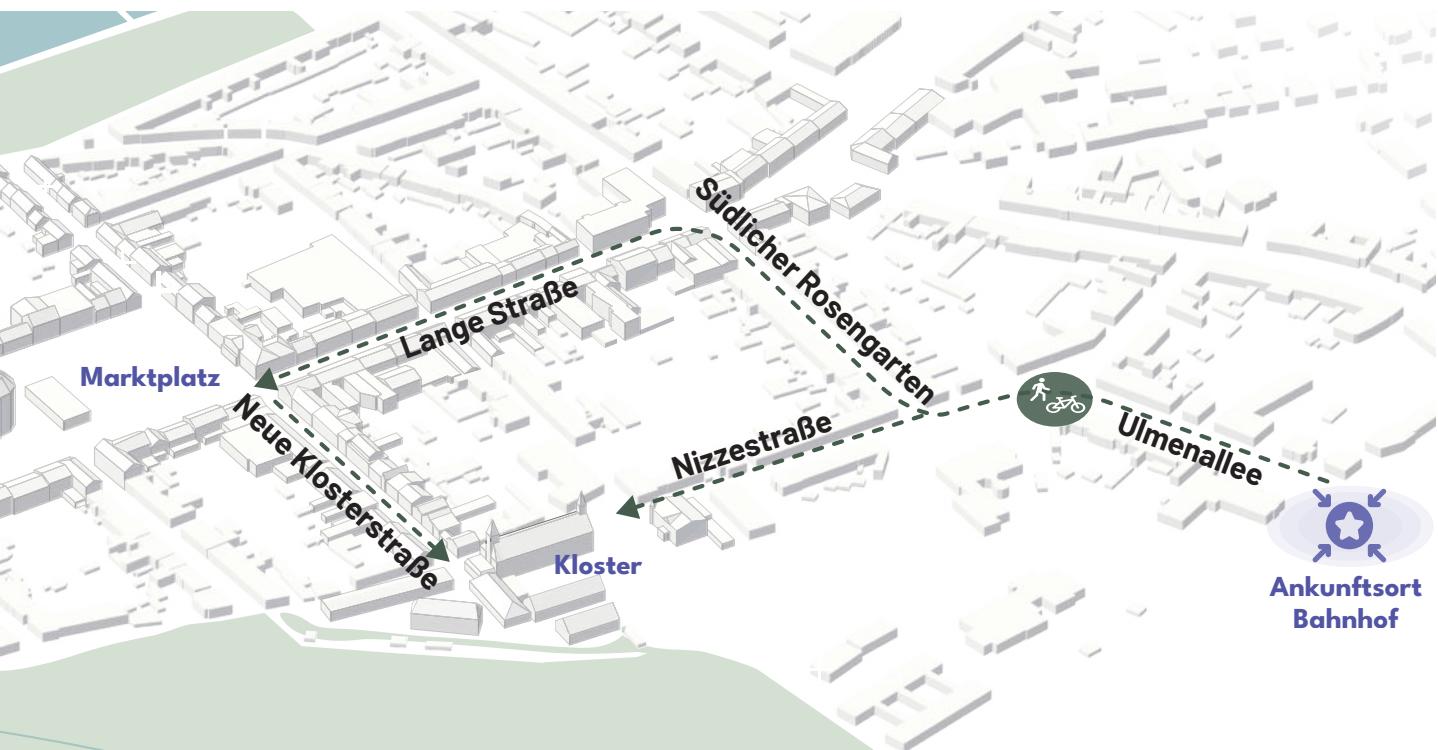


Abb. 136: Führung Fuß- und Radverkehrsachse Bahnhof Innenstadt und Erreichbarkeit Kloster

Der Bahnhof Ribnitz ist die zentrale Mobilitätsdreh- scheibe der Bernsteinstadt mit direkter Anbindung an die Ribnitzer Innenstadt und den Hafenbereich. Für eine nachhaltige, nutzerfreundliche Anbindung des Bahnhofs- areals sind klar gekennzeichnete, barrierefreie und intuitiv auffindbare Wegeverbindungen für Fußgänger:innen und Radfahrende in die Innenstadt essenziell.

Die bestehende Wegeverbindung über die Ulmenallee, Nizzestraße, Südlichen Rosengarten, Lange Straße und Neue Klosterstraße soll gestärkt werden. Zusätzlich soll die Neue Klosterstraße für den **Radverkehr in Gegen- richtung** freigegeben werden.

Absenkungen und die Herstellung einer durchgehend gut berollbaren Oberfläche, besser verfügten Kopfstein- pflasters und Leitelementen (u.a. für Seheingeschränkte)

sollen die **Barrierefreiheit** verbessern. Eine optimierte Beleuchtung und mehr Sitzgelegenheiten sollen die Sicherheit und **Aufenthaltsqualität** entlang der Wege- verbindung stärken, wobei insbesondere ältere und mobilitätseingeschränkte Personen profitieren können.

Ein leicht verständliches **Leitsystem** soll die Verbindung als niedrigschwellig umzusetzende Maßnahme unterstützen und die Orientierung erleichtern. An der Langen Straße soll die Querbarkeit durch einen **Fußgänger- überweg** verbessert werden, um den Kfz-Verkehr zu entschleunigen und die Verbindung komfortabler und sicherer zu gestalten (siehe Maßnahme 9).

Priorität	Zeitschiene										
											
Beteiligte Akteur:innen <ul style="list-style-type: none"> Stadt Ribnitz-Damgarten - Sachgebiet Planen und Bauen 	Kostenrahmen <table> <tr> <td>€ bis 100.000 €</td> <td>€€ bis 500.000 €</td> <td>€€€ bis 2.000.000 €</td> <td>€€€€ über 2.000.000 €</td> </tr> </table>	€ bis 100.000 €	€€ bis 500.000 €	€€€ bis 2.000.000 €	€€€€ über 2.000.000 €						
€ bis 100.000 €	€€ bis 500.000 €	€€€ bis 2.000.000 €	€€€€ über 2.000.000 €								
Handlungsfelder <table> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mobilität und Verkehr</td> <td>Nutzungsmix und Einzelhandel</td> <td>Freiräume und Klima</td> <td>Kultur und Bildung</td> <td>Städtebau und Wohnen</td> </tr> </table>						Mobilität und Verkehr	Nutzungsmix und Einzelhandel	Freiräume und Klima	Kultur und Bildung	Städtebau und Wohnen	Finanzierung/Fördermöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> Städtischer Haushalt Zuschuss für Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur (LFI MV)
											
Mobilität und Verkehr	Nutzungsmix und Einzelhandel	Freiräume und Klima	Kultur und Bildung	Städtebau und Wohnen							
Entwicklungsziele <ul style="list-style-type: none"> R3 - Erweiterte Verkehrsberuhigung in der Innenstadt mit Priorisierung auf den Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichen Nahverkehr R6 - Ausbilden von Ankunftsstationen am Hafen, Bahnhof und der Gänsewiese 	Umsetzungsschritte <ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Sichtbarkeit der Wegeachsen durch Etablierung eines Leitsystems Ausbau der Begleitinfrastruktur (Sitzgelegenheiten, Beleuchtung, Mülleimer etc.) Freigabe der Neuen Klosterstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung 										
	Weitere Informationen <ul style="list-style-type: none"> vgl. Fachgutachten Mobilität und Verkehr, S. 75ff. 										

Barrierefreiheit im öffentlichen Raum



Abb. 137: Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

Die Innenstadt von Ribnitz **soll für alle Altersgruppen und Bedürfnisse** attraktiv und zugänglich sein. Ange- sichts des demografischen Wandels ist eine barrierefreie, **familien- und altersgerechte Gestaltung** besonders wichtig. Dazu zählen barrierefreie (Geschäfts-) Eingänge sowie die barrierefreie Ausgestaltung der öffentlichen Räume und Gehwege (insbesondere der Querungsmög- lichkeiten).

Die Barrierefreiheit ist daher als wichtige **Querschnittsaufgabe** bei allen geplanten Maßnahmen zur Umgestal- tung des öffentlichen Raums einzubeziehen (siehe u.a. Maßnahmen 9, 10, 11, 15, 19, 20, 21, 28, 32, 34, 35, 41).

Darüber hinaus sollten auch an anderer Stelle kleinteili- ge Maßnahmen wie Bordsteinabsenkungen zur **flächen- deckenden Herstellung der Barrierefreiheit** in den Innenstädten getroffen werden. Auch eine inklusive Ge- staltung der Stadtmöblierung soll erreicht werden.

Zudem soll der **Dialog mit lokalen Geschäftsleuten** gesucht werden, um auf die Bedeutung der Barrierefrei- heit aufmerksam zu machen und über Fördermöglichkei- ten zu informieren. Die Geschäftsleute (und ggf. Eigen- tümer:innen) sind als wichtige Umsetzungspartner:innen zuständig für die Herstellung barrierefreier Geschäfts- eingänge.



Stärkung des östlichen Hafenareals



Abb. 138: Zielszenario östliches Hafenareal

Der landschaftlich geprägte östliche Teil des Hafens wirkt derzeit offen und wenig strukturiert und weist wenige attraktive Aufenthaltsangebote auf. Das Zielszenario des Gestaltungskonzepts Innenstädte sieht zur Aufwertung des östlichen Hafenbereichs daher verschiedene gestalterische Maßnahmen vor.

Zunächst soll eine **straßennahe Bepflanzung** entlang der Straße Am See eine klare Gliederung und Abgrenzung zur Bebauung schaffen. **Zusätzliche Baum-pflanzungen** auf der bestehenden Grünfläche sollen für abwechslungsreiche schattige und sonnige Bereiche sorgen. Bei allen Neupflanzungen ist die Verwendung **klimaresilienter Arten** zu beachten, um eine nachhaltige und langlebige Begrünung des östlichen Hafenareals gewährleisten zu können.

Neue **Sitzgelegenheiten** sollen gezielt platziert werden, um unterschiedliche Aufenthaltszonen zu schaffen. Der vorhandene **Spielplatz** ist ein zentraler Anlaufpunkt für Familien und hat hiermit eine wichtige Bedeutung. Eine Erneuerung der Spielgeräte wird empfohlen (siehe Sofortmaßnahme 4).

Die **steinerne Platzfläche** mit dem Kunstwerk „Der Zirkus kommt“ soll erhalten bleiben, jedoch in Richtung Wasser erweitert werden. Als Endpunkt und visueller Bezugspunkt der zentralen Achse Hafen-Markt-Kloster (siehe Maßnahme 11) kommt diesem Bereich eine besondere Bedeutung zu. Aus diesem Grund und zur Stärkung der Erlebbarkeit der attraktiven Wasserlage am Saaler Boden sieht das Gestaltungskonzept verschiedene Maßnahmen zur Nutzung der Wasserfläche vor (siehe Maßnahme 24).

Priorität	Zeitschiene
	
Beteiligte Akteur:innen <ul style="list-style-type: none"> Stadt Ribnitz-Damgarten - Sachgebiet Planen und Bauen 	Kostenrahmen 
Handlungsfelder 	Finanzierung/Fördermöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> Städtischer Haushalt KfW Natürlicher Klimaschutz in Kommunen - Zuschuss Nr. 444
Entwicklungsziele <ul style="list-style-type: none"> R4 - Erhöhung der Aufenthaltsqualität für alle Zielgruppen von jung bis alt R7 - Aufwertung des Hafenareals mit verbesserter Erlebarkeit der attraktiven Wasserlage R10 - Klimagerechte Entwicklung und stärkere Begrünung der innerstädtischen Freiräume 	Umsetzungsschritte <ul style="list-style-type: none"> Aufwertung des Spielplatzes (siehe Sofortmaßnahme 11) Ergänzende Bepflanzung mit klimaresilienten Bäumen entlang der Straße und auf den Grünflächen Erweiterung des steinernen Platzes um das Kunstobjekt Bespielung der Wasserfläche (siehe Maßnahme 24)
	Weitere Informationen <ul style="list-style-type: none"> vgl. Gestaltungskonzept Innenstädte, S. 26ff.

Nutzung der Wasserfläche am Hafen

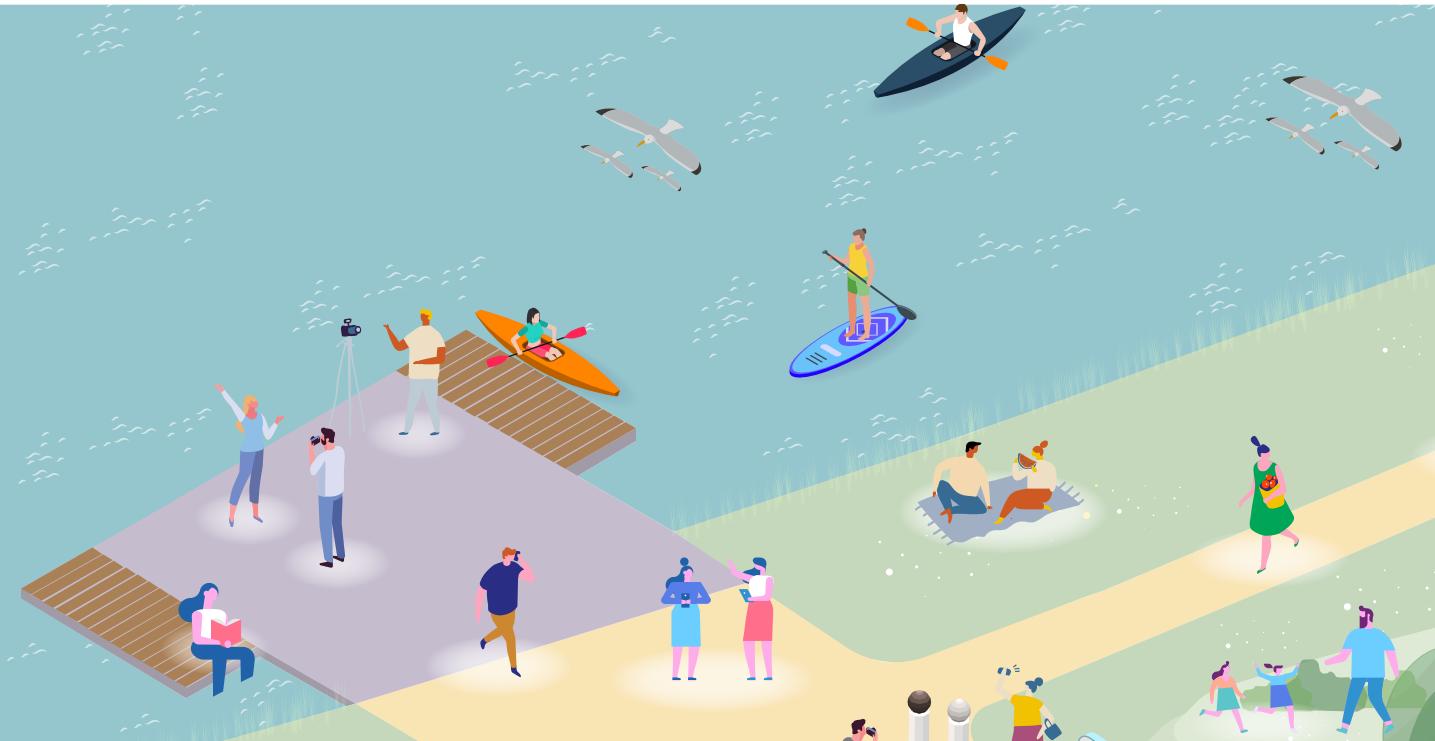


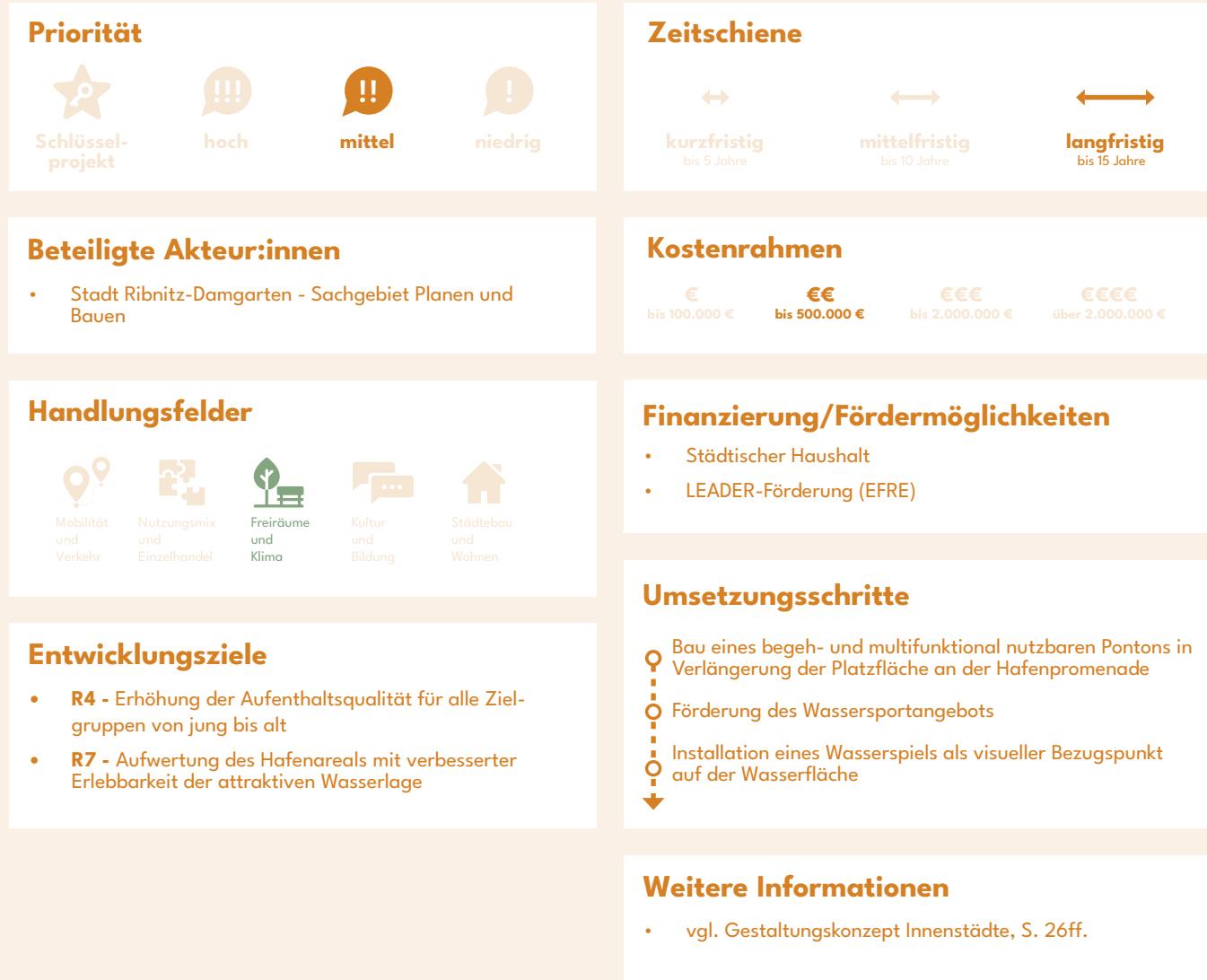
Abb. 139: Zukunftsbild östlicher Hafenbereich mit Wassersportnutzungen und Ponton

Die **Erlebbarkeit der Wasserlage** soll im östlichen Hafenareal zukünftig deutlich verbessert werden. Das Gestaltungskonzept Innenstädte sieht daher mehrere Maßnahmen zur Aufwertung der steinernen Platzsituation um das Kunstwerk „Der Zirkus kommt“ am Ende der zentralen Achse Hafen-Markt-Kloster vor.

Zentraler Vorschlag ist die Schaffung eines **multifunktional nutzbareren Pontons** als Aufenthalts-, Veranstaltungs- und Einstiegspunkt am Wasser. Dieser würde einen attraktiven Schlusspunkt für die zentrale Gehwegachse aus der Innenstadt darstellen. Ein schwimmender Ponton ermöglicht das Sitzen an der Wasserkante, das

Erleben der Bewegungen des Wassers und kann zudem als Einstiegsort für Wassersportler:innen fungieren. Im Rahmen kleinerer Events könnte der Ponton zudem als Veranstaltungsort auf dem Wasser bespielt werden.

Ein weiterer Vorschlag ist die Installation eines **Wasserspiels oder Kunstobjekt** auf der Wasserfläche des Saaler Boddens. Dieses soll als visueller Anziehungspunkt dienen und den Weitblick sowie die Fernwirkung des Hafenareals stärken.



Aufwertung des zentralen Hafenbereichs um den Fähranleger als Ankunfts-ort

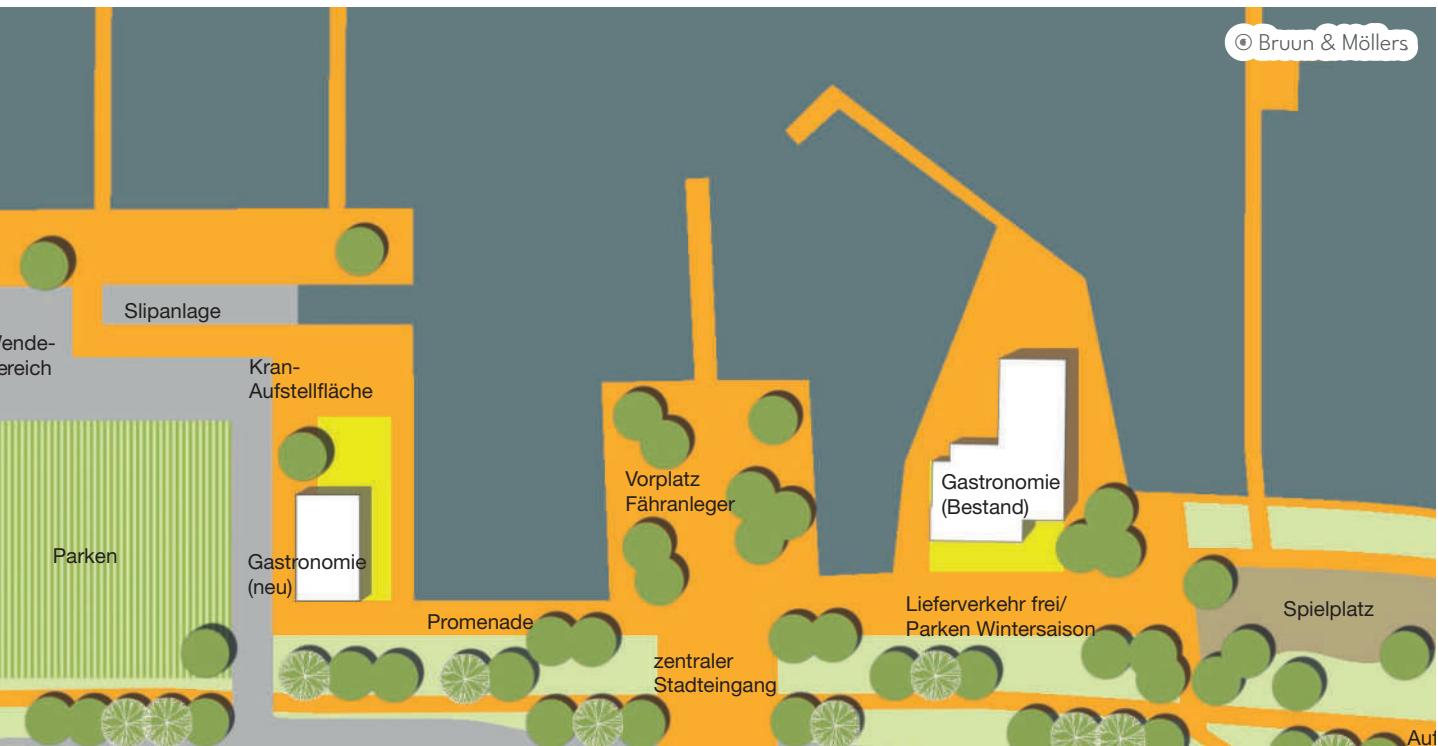


Abb. 140: Zielszenario zentrales Hafenareal

Der zentrale Bereich des Hafenareals soll als **einladender Ankunfts-ort** aufgewertet werden. Insbesondere die Besucher:innen des geplanten Bernsteinresorts Pützitz werden durch die neu zu schaffende Fährverbindung (Maßnahme 18) zukünftig von hier aus die Ribnitzer Innenstadt erreichen. Der Fähranleger und die umliegenden Flächen sind hierfür baulich zu qualifizieren.

Das Zielszenario des Gestaltungskonzepts Innenstädte sieht für den Vorplatz des Fähranlegers weiterhin eine **steinerne Platzfläche** vor, die eine **flexible Nutzung** ermöglicht und das Ankommen am Wasser betont. Die bestehende Fläche um den Fähranleger wurde durch **gezielte Baumsetzungen** neu strukturiert (siehe Sofortmaßnahme 7), um den Zugang zum Wasser gestalterisch aufzuwerten. Ergänzend ist ein neues **Aufenthaltsangebot** mit Sitzgelegenheiten und Fahrradabstellmöglichkeiten vorgesehen, das sowohl zum Verweilen als auch zum Warten auf die Fähre einlädt. Das bestehende gastronomische Angebot östlich des Fähranlegers soll erhalten bleiben und wird in das Struk-

turkonzept integriert. Der urbane Charakter des zentralen Hafenareals soll gefördert werden, wobei insbesondere die Stärkung der **Außengastronomie** eine zentrale Rolle spielt. Ergänzend zu den bestehenden Angeboten soll auf der gegenüberliegenden Seite des Fähranlegers (derzeit als Parkplatz genutzt) ein Neubau entstehen, der das gastronomische Angebot erweitert und das Umfeld des Fähranlegers weiter belebt (siehe Maßnahme 26).

Die gastronomischen Bereiche und der Fähranleger sollen über eine **aufgewertete Promenade** verbunden werden, die künftig ausschließlich dem Lieferverkehr vorbehalten ist. Der motorisierte Individualverkehr wird zurückgenommen, um eine sichere und komfortable Nutzung für Fußgänger:innen zu ermöglichen. In der Wintersaison kann ein Teil der Promenade temporär wieder für das Parken freigegeben werden, um die Gastronomiebetriebe in schwächeren Monaten zu unterstützen. Das Konzept berücksichtigt die für den Hafenbetrieb wichtige Slipanlage sowie eine Fläche für den Betrieb eines Hafenkrans.

Priorität	Zeitschiene		
 <p>Schlüsselprojekt hoch mittel niedrig</p>			
	kurzfristig bis 5 Jahre	mittelfristig bis 10 Jahre	langfristig bis 15 Jahre
Beteiligte Akteur:innen	Kostenrahmen		
<ul style="list-style-type: none"> Stadt Ribnitz-Damgarten - Sachgebiet Planen und Bauen Betreiber Bernsteinresort Pütnitz Fährbetreiber:innen 			
Handlungsfelder	Finanzierung/Fördermöglichkeiten		
 <p>Mobilität und Verkehr Nutzungsmix und Einzelhandel Freiräume und Klima Kultur und Bildung Städtebau und Wohnen</p>	<ul style="list-style-type: none"> Städtischer Haushalt (Private) Investor:innen 		
Entwicklungsziele	Umsetzungsschritte		
<ul style="list-style-type: none"> R1 - Stärkung der Ribnitzer Innenstadt als urbaner Stadtteil mit vielfältigem Nutzungsmix aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Wohnen, kulturellen und touristischen Angeboten R4 - Erhöhung der Aufenthaltsqualität für alle Zielgruppen von jung bis alt R6 - Ausbilden von Ankunftsstationen am Hafen, Bahnhof und der Gänsewiese R7 - Aufwertung des Hafenareals mit verbesserter Erlebbarkeit der attraktiven Wasserlage R10 - Klimagerechte Entwicklung und stärkere Begrünung der innerstädtischen Freiräume 	<ul style="list-style-type: none"> Strukturierung des Vorplatzes durch Baumpflanzungen (siehe Sofortmaßnahme 7) Bauliche Qualifizierung des Fähranlegers und der umliegenden Flächen Aufwertung des Vorplatzes durch Schaffen zusätzlicher Sitzgelegenheiten und Fahrradabstellmöglichkeiten Qualifizierung der Promenade zur Verknüpfung der Teilbereiche 		
	Weitere Informationen		
	<ul style="list-style-type: none"> vgl. Gestaltungskonzept Innenstädte, S. 26ff. 		

Neubau eines gastronomischen Betriebs am Hafen

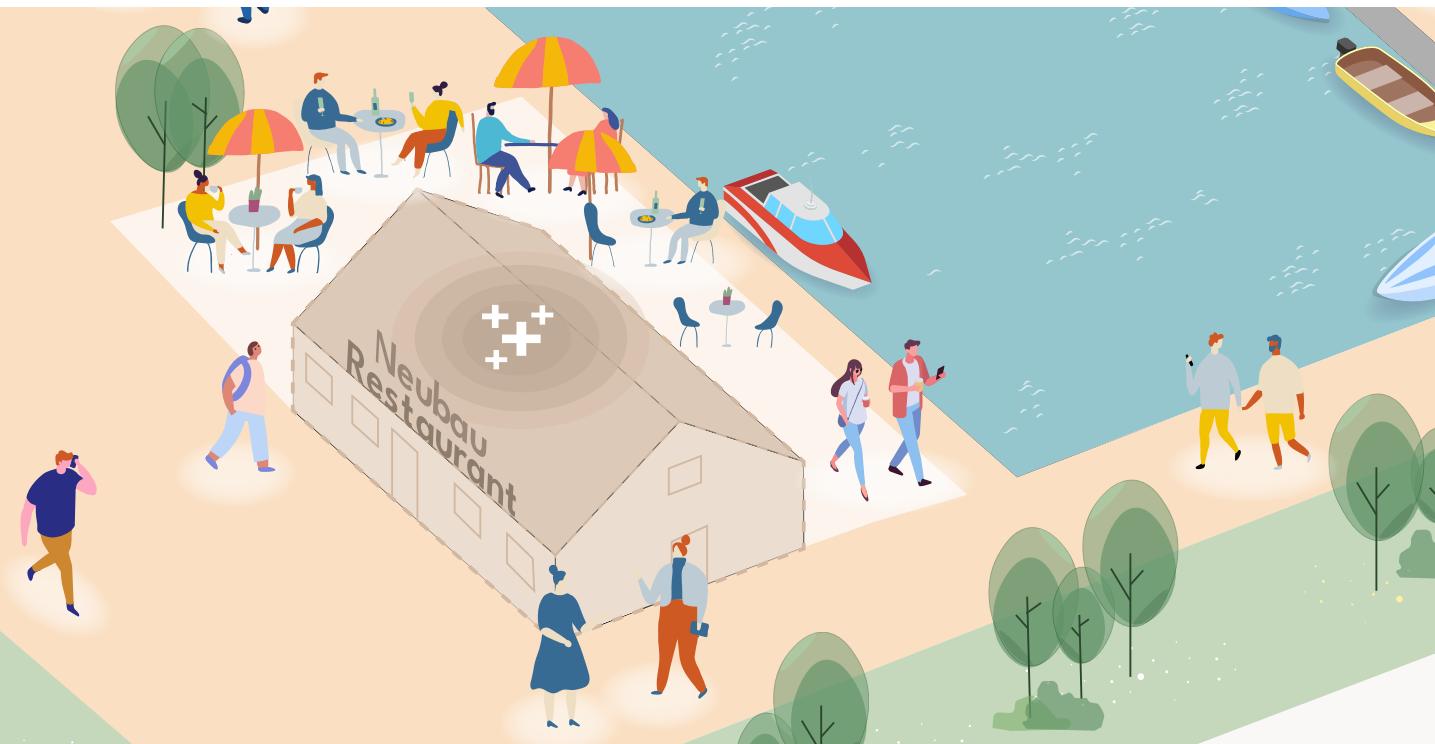


Abb. 141: Visualisierung Zukunftsbild Neubau Gastronomiebetrieb

Westlich des Fähranlegers befindet sich eine unterge- nutzte **Potenzialfläche**, für die die Ansiedlung eines neuen gastronomischen Betriebes vorgesehen wird. Hier- für sollen die in diesem Bereich bestehenden Parkplätze zunächst von der Hafenkante in einen weiter westlich gelegenen Teilbereich des Hafenareals verlagert werden (siehe Maßnahme 27). Gemäß des Einzelhandels- und Nutzungskonzeptes ist für den neuen Gastronomie- betrieb die Ansiedlung bislang in Ribnitz-Damgarten **fehlender Konzepte** wie einer Cocktail- oder Weinbar – idealerweise mit Seeblick – sowie gegebenenfalls **temporärer Formate** wie einer Beach-Bar wünschenswert. Die Stadt Ribnitz-Damgarten kann diesen Prozess durch

die **aktive Ansprache** potenzieller Betreiber:innen und Investor:innen positiv begleiten. Eine mögliche Zusam- menarbeit mit den Akteur:innen des Bernsteinresorts Pütnitz sollte geprüft werden. Nach erfolgreicher Betrei- bersuche kann die Stadtverwaltung die **Schaffung von Baurecht** im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens initiieren. Für die zentrale Lage an der Hafenpromenade ist es von besonderer Bedeutung, dass die potenziellen Betreiber:innen Wert auf eine **attraktive Gestaltung der angrenzenden Freiflächen** inkl. einer einladenden Außengastronomie Wert legen.



Aufwertung des westlichen Hafenareals

© Bruun & Möllers

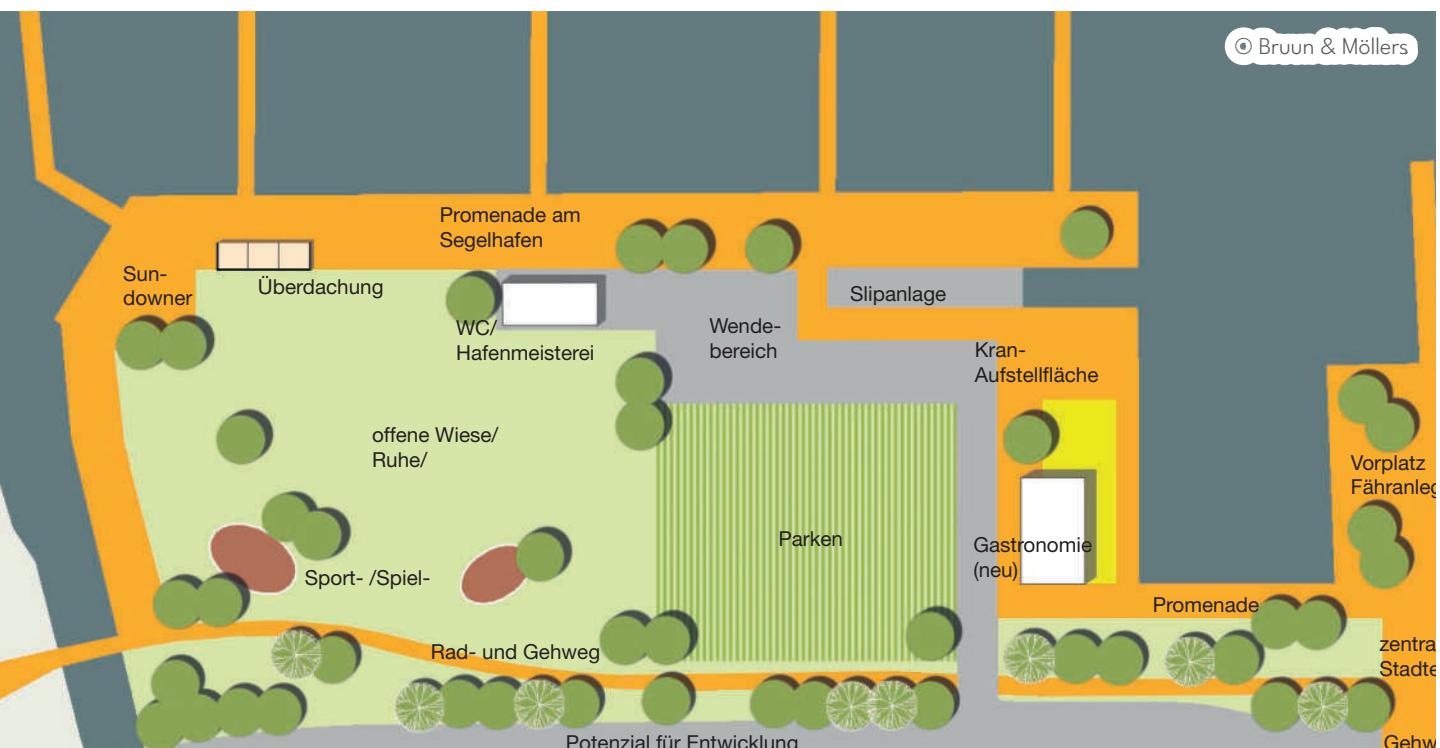


Abb. 142: Zielszenario westliches Hafenareal

Die Aufwertung des westlichen Bereichs des Hafenareals ist ein Schlüsselprojekt zur Attraktivierung des Ribnitzer Hafens. Die Fläche ist heute weitgehend untergenutzt und zeichnet sich durch ihre mangelnde Gliederung und freiraumplanerische Gestaltung sowie fehlende Aufenthalts-, Sport- und Spielangebote aus. Insofern handelt es sich um die **größte Potenzialfläche** zur Aufwertung des Ribnitzer Hafens, die entsprechend des Zielszenarios des Gestaltungskonzeptes Innenstädte entwickelt werden soll.

Ziel ist es, funktionale Anforderungen mit einer deutlichen **Steigerung der Aufenthaltsqualität** zu verbinden. Der bestehende Parkplatz soll von der Hafenkante ins Innere des Areals verlagert werden, um Platz für ein neues gastronomisches Angebot in attraktiver Wasserr Lage zu schaffen (siehe Maßnahme 26). Dabei ist eine gestalterische Aufwertung des Parkplatzes mit geringerer Flächenversiegelung anzustreben. Zugleich soll eine temporäre Bespielung der Fläche durch Veranstaltungen und Feste weiterhin ermöglicht werden. Die Erschließung

der Fläche soll auch zukünftig über die vorhandene Zufahrt erfolgen, die zugleich die Slipanlage bedient. Ein großzügiger Wendebereich für Trailer sorgt dort für eine reibungslose Nutzung.

Angrenzend soll die bestehende Wiese zu einer **großzügigen Grünfläche** aufgewertet werden, die durch gezielte Baumpflanzungen gegliedert und als **Aktivzone** mit Sport- und Spielangeboten gestaltet wird. Sie bildet einen lebendigen Gegenpol zum ruhigeren, stärker landschaftlich geprägten östlichen Hafenbereich. Entlang der Wasserkante ist eine neue, befestigte **Promenade** mit Sitzgelegenheiten geplant, die zum Verweilen einlädt. Ergänzend ist in diesem Bereich ein neues Gebäude für die **Hafenmeisterei** vorgesehen, das öffentliche Sanitäranlagen integriert. Ein zusätzlicher Wetterschutz – entweder als separates Element oder Teil des Gebäudes – soll den Komfort weiter erhöhen. Alternativ wird eine größere bauliche Lösung geprüft, die als **prägnante Landmarke** mit touristischen Funktionen zusätzliche Anziehungskraft für das Hafenareal entfalten könnte.

Priorität <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  Schlüsselprojekt  hoch  mittel  niedrig </div>	Zeitschiene <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  kurzfristig bis 5 Jahre  mittelfristig bis 10 Jahre  langfristig bis 15 Jahre </div>
Beteiligte Akteur:innen <ul style="list-style-type: none"> Stadt Ribnitz-Damgarten - Sachgebiet Planen und Bauen Stadt Ribnitz-Damgarten - Sachgebiet Stadtmarketing und Tourismus Segel-Club-Ribnitz e.V. (Hafenmeister) Betreiber:innen Gastronomie 	Kostenrahmen <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  bis 100.000 €  bis 500.000 €  bis 2.000.000 €  über 2.000.000 € </div>
Handlungsfelder <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  Mobilität und Verkehr  Nutzungsmix und Einzelhandel  Freiräume und Klima  Kultur und Bildung  Städtebau und Wohnen </div>	Finanzierung/Fördermöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> Städtischer Haushalt LEADER-Förderung (EFRE)
Entwicklungsziele <ul style="list-style-type: none"> R4 - Erhöhung der Aufenthaltsqualität für alle Zielgruppen von jung bis alt R5 - Verbesserung der Vernetzung von Hafenareal und Kernbereich mit Fokus auf die Achse Hafen-Markt-Kloster R7 - Aufwertung des Hafenareals mit verbesserter Erlebbarkeit der attraktiven Wasserlage R10 - Klimagerechte Entwicklung und stärkere Begrünung der innerstädtischen Freiräume 	Umsetzungsschritte <div style="list-style-type: none; padding-left: 0;">  Verlegung des Parkplatzes  Umgestaltung der Grünflächen  Umgestaltung der Hafenpromenade  Neubau Hafenmeisterei und öffentliches WC </div>

Stärkung der Verknüpfung Klosterareal-Klosterwiesen



Abb. 143: Treppenanlage am Übergang zwischen Klosterareal und Klosterwiesen

Die Klosterwiesen bilden den südlichen Abschluss des Innenstadtkerns und sind neben dem Hafenareal der **wichtigste innerstädtische Grün- und Freiraum** in Ribnitz. Als solcher spielen die Klosterwiesen eine zentrale Rolle für die **Naherholung** und das **Stadtclima** zugleich. Außerdem sorgt das Zusammenspiel zwischen historischer Architektur, naturnaher Erholung und Kulturan geboten für interessante Kontraste, die die Klosterwiesen als sozialen und kulturellen Treffpunkt hervorheben (siehe auch Maßnahme 31). Die zentrale Bedeutung der Klosterwiesen wird jedoch aktuell für Besucher:innen der Ribnitzer Innenstadt nur unzureichend ablesbar. Durch den Höhenunterschied im Bereich der Klostermauer wird der Übergang zwischen Klosterareal und Klosterwiesen

erschwert, zudem fehlt es zum Teil an klaren Sichtbeziehungen zwischen Stadtkern und den direkt südlich an grenzenden Grün- und Freiräumen. Ein barrierefreier Übergang zu den Klosterwiesen ist im zentralen Bereich des Klosterareals heute nicht möglich. Das Zielszenario im Gestaltungskonzept Innenstädte sieht zur Stärkung der Verknüpfung von Klosterareal und Klosterwiesen einen **großzügig gestalteten Übergang** mit einer weit läufigen Treppenanlage vor. Eine vorgelagerte „Klosterterrasse“ soll bereits von oben den Blick ins Grüne öffnen. Zudem soll die barrierefreie Erreichbarkeit der Parkanlage zukünftig erleichtert werden.



Klosterwiesen: Aufwertung intensiv genutzte Zone



Abb. 144: Zielszenario Klosterwiesen

Die Weiterentwicklung der Klosterwiesen als innerstädtischer Grün- und Freiraum für Erholung, Sport und Spiel ist ein wichtiges Entwicklungsziel für die Ribnitzer Innenstadt. Das Gestaltungskonzept Innenstädte sieht eine übergeordnete Einteilung der Klosterwiesen in eine intensiv genutzte und eine naturnahe Zone (siehe Maßnahme 30) vor.

Die intensiv genutzte Zone am nordwestlichen Rand der Parkanlage soll als **Sport- und Aktivzone** durch eine Vielzahl an Aktivitäten aufgewertet werden. Dieser Bereich der Klosterwiesen wird bereits heute durch eine höhere Nutzungsfrequenz und größere Dichte an Ausstattungselementen geprägt. Dies umfasst unter anderem die aufwertungsbedürftigen Leichtathletikanlagen, den neu geschaffenen **Calisthenics-Park** mit Sport- und Spielangeboten, den Spielplatz im Nordosten der Klosterwiesen sowie den Fuß- und Radweg als wichtigen Bestandteil der Achse Bahnhof-Hafen (siehe Maßnahme 20). Das Gestaltungskonzept sieht eine **Ergänzung und Qualifizierung** des bestehenden Spiel- und Sportange-

bots mit unterschiedlich genutzten „Inseln“ entlang des Hauptweges vor. Eine weitere **Bepflanzung** der intensiv genutzten Zone der Klosterwiesen soll mit verschiedenen klimaresilienten Baumarten und Pflanzen mit Blühaspekten erfolgen, um gemeinsam mit einem ausgeweiteten Angebot an **Sitzgelegenheiten** und kleineren Wegen zum Verweilen und Genießen der Parklandschaft einzuladen.

Das Fehlen **wettergeschützter Aufenthaltsorte** wurde insbesondere im Bereich der Klosterwiesen im Rahmen des Beteiligungsprozesses häufig genannt. Im Rahmen der Sofortmaßnahme 12 erfolgte die Aufstellung von drei überdachten Aufenthaltsgelegenheiten im Stadtgebiet, wobei die Klosterwiesen als erster Ort ausgewählt wurden.

Priorität	Zeitschiene					
						
Beteiligte Akteur:innen <ul style="list-style-type: none"> Stadt Ribnitz-Damgarten - Sachgebiet Planen und Bauen Stadt Ribnitz-Damgarten - Sachgebiet Bauhof und Friedhofsverwaltung 	Kostenrahmen <table> <tr> <td>€ bis 100.000 €</td> <td>€€ bis 500.000 €</td> <td>€€€ bis 2.000.000 €</td> <td>€€€€ über 2.000.000 €</td> </tr> </table>	€ bis 100.000 €	€€ bis 500.000 €	€€€ bis 2.000.000 €	€€€€ über 2.000.000 €	
€ bis 100.000 €	€€ bis 500.000 €	€€€ bis 2.000.000 €	€€€€ über 2.000.000 €			
Handlungsfelder <table> <tr> <td> Mobilität und Verkehr</td> <td> Nutzungsmix und Einzelhandel</td> <td> Freiräume und Klima</td> <td> Kultur und Bildung</td> <td> Städtebau und Wohnen</td> </tr> </table>	 Mobilität und Verkehr	 Nutzungsmix und Einzelhandel	 Freiräume und Klima	 Kultur und Bildung	 Städtebau und Wohnen	Finanzierung/Fördermöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> Städtischer Haushalt KfW Natürlicher Klimaschutz in Kommunen - Zuschuss Nr. 444
 Mobilität und Verkehr	 Nutzungsmix und Einzelhandel	 Freiräume und Klima	 Kultur und Bildung	 Städtebau und Wohnen		
Entwicklungsziele <ul style="list-style-type: none"> R4 - Erhöhung der Aufenthaltsqualität für alle Zielgruppen von jung bis alt R9 - Weiterentwicklung der Klosterwiesen als innerstädtischer Grün- und Freiraum für Erholung, Sport und Spiel R10 - Klimagerechte Entwicklung und stärkere Begrünung der innerstädtischen Freiräume 	Umsetzungsschritte <ul style="list-style-type: none"> ○ Schaffen überdachter Aufenthaltsmöglichkeiten (siehe Sofortmaßnahme 12) ○ Gliederung der nördlichen Zone der Klosterwiesen durch ergänzende Bepflanzung ○ Schaffen weiterer Sitzgelegenheiten ○ Erneuerung und punktuelle Ergänzung der Spiel- und Sportmöglichkeiten 					
	Weitere Informationen <ul style="list-style-type: none"> vgl. Gestaltungskonzept Innenstädte, S. 30ff. 					

Klosterwiesen: Aufwertung naturnahe Zone



Abb. 145: Blick auf den südlichen Bereich der Klosterwiesen

Im Kontrast zur intensiv genutzten nördlichen Zone der Klosterwiesen soll der südliche Bereich der Parkanlage zukünftig naturnah entwickelt werden. Dabei sollen die Pflegeintensität und der Eingriff in Richtung der naturnahen Zone im Süden abnehmen. Eine extensive Pflege der Wiesenfläche erlaubt einen für die **Biodiversität** förderlichen Bewuchs mit hohen Gräsern. Auch der Baumbestand südlich des Bachlaufs soll sich weitgehend natürlich entwickeln können. Während im nördlichen Bereich der Klosterwiesen die Naherholungsfunktion betont wird, kommt in der naturnahen Zone somit die wichtige Funktion der Parkanlage für das **Stadtklima** und die Bio-

diversität in der Innenstadt stärker zum tragen. Die Nutzungsintensität durch Besucher:innen soll entsprechend gering ausfallen. Ggf. kann die **Pflanzung weiterer klimaresilienter Bäume und Stauden** erfolgen, um die Biodiversität der Klosterwiesen weiter zu fördern.

Da die Maßnahme keine umfangreichen Eingriffe in den Bestand erfordert, ist eine schnelle und niedrigschwellige Umsetzung möglich.

Priorität	Zeitschiene
	
Beteiligte Akteur:innen <ul style="list-style-type: none"> Stadt Ribnitz-Damgarten - Sachgebiet Bauhof und Friedhofsverwaltung 	Kostenrahmen 
Handlungsfelder 	Finanzierung/Fördermöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> Städtischer Haushalt KfW Natürlicher Klimaschutz in Kommunen - Zuschuss Nr. 444
Entwicklungsziele <ul style="list-style-type: none"> R4 - Erhöhung der Aufenthaltsqualität für alle Zielgruppen von jung bis alt R9 - Weiterentwicklung der Klosterwiesen als innerstädtischer Grün- und Freiraum für Erholung, Sport und Spiel R10 - Klimagerechte Entwicklung und stärkere Begrünung der innerstädtischen Freiräume 	Umsetzungsschritte 
	Weitere Informationen <ul style="list-style-type: none"> vgl. Gestaltungskonzept Innenstädte, S. 30ff.

Weiterentwicklung der Idee des „Kulturcampus“



Abb. 146-147: Ausgangssituation im Bereich des Kulturcampus - Stadtkulturhaus (links) und Freilichtbühne (rechts)

Im nördlichen und östlichen Teil der Klosterwiesen befindet sich das größte Cluster kultureller Nutzungen und Einrichtungen in der Ribnitzer Innenstadt. Das im nördlichen Bereich befindliche Klosterensemble inkl. **Deutschem Bernsteinmuseum** und **Stadtbibliothek** ist sowohl von Einwohner:innen als auch Tourist:innen bereits stark frequentiert. Das **Stadtkulturhaus** im östlichen Bereich der Klosterwiesen war jahrzehntelang der zentrale Ort für Kultur jeder Art in Ribnitz-Damgarten. Um die Zukunft dieses etablierten Kulturstandortes zu sichern, haben verschiedene Kulturanbieter gemeinsam mit Vertreter:innen der Kommunalpolitik, Mitarbeiter:innen der Stadtverwaltung und engagierten Bürger:innen im Rahmen der KULTURWERKSTATT die Entwicklungsperspektiven umfassend beleuchtet. Dabei wurde herausgearbeitet, dass das Stadtkulturhaus nicht isoliert betrachtet werden sollte, sondern das gesamte Areal inkl. Freilichtbühne, Alternativem Jugendzentrum (AJZ Kita), Klosterwiesen und Klosterensemble als **multifunktionaler KULTURCAMPUS** für Ribnitz-Damgarten entwickeln werden soll. Das Potenzial und die gesamtgesellschaftliche Bedeutung dieser Fläche wurden erkannt und An-

fragen von Investor:innen für eine mögliche Wohnraumentwicklung gezielt abgelehnt. Eine Entwicklung des Standortes zu einem integrativen Ort für Kunst, Kultur, Bildung und Erleben wird von allen Akteur:innen in Ribnitz-Damgarten ausdrücklich gewünscht und gefördert. Hierzu bedarf es neben der räumlichen Betrachtung auch einer inhaltlichen Entwicklung der kulturellen (Bildungs-) Angebote. Die weitere schrittweise Qualifizierung des Stadtkulturhauses bildet hierfür die Grundlage. Die Aufwertung der Freiräume im Bereich Klosterwiesen (siehe Maßnahmen 28-30) liefert ebenfalls gute Grundlagen, um das Areal als Treffpunkt für Kultur- und Freizeitangebote verschiedener Altersklassen zu stärken.

Darüber hinaus wird sich die Stadt Ribnitz-Damgarten weiterhin bemühen, die Fläche als „Campus der Begegnung“ im Rahmen eines **Förderprojektes** weiterzuentwickeln. Dies würde die Schaffung weiterer Räumlichkeiten für Seminare, Veranstaltungen sowie Übernachtungsmöglichkeiten beinhalten, um für (Kultur-)Gruppen einen Raum für ganzheitliche Bildungs- oder auch Probenarbeit zu schaffen.





MASSNAHMEN DAMGARTEN

5.4



Neugestaltung und Aufwertung der Freiräume sowie verkehrliche Neuordnung des Hafenareals



Abb. 149: Zielszenario Hafenareal Damgarten

Das Hafenareal in Damgarten nimmt eine zentrale Rolle als **wichtigster Freiraum für Freizeit und Naherholung** in innenstadtnaher Lage ein. Durch den Freizeithafen, die Lage am Boddenradweg sowie die neu zu schaffende Fahrradverbindung zum Bernsteinresort Pützitz (Maßnahme 41) stellt das Hafenareal auch den wichtigsten **touristischen Anziehungspunkt** in Damgarten dar. Darüber hinaus dient der Hafen mit seinem umfassenden Parkplatzangebot am Ortseingang auch als zentraler **Ankunfts**ort für Besucher:innen der Damgartener Innenstadt. Diesen hohen Nutzungsansprüchen wird das Hafenareal aktuell nicht gerecht: Der ruhende Verkehr dominiert den öffentlichen Raum bis zur Wasserkante, den Grün- und Freiräumen mangelt es an attraktiven Gestaltungselementen und gliedernder Bepflanzung, zudem fehlen (wettergeschützte) Sitzgelegenheiten.

Die umfassende Neugestaltung des Hafenareals ist daher ein zentrales Schlüsselprojekt, um die Aufenthaltsqualität in der Damgartener Innenstadt zu erhöhen. Gleichzeitig soll auch die verkehrliche Funktionalität des Ankunftsortes Hafen verbessert werden. Zunächst soll die **Parkplatzsituation neu geordnet** werden: Die

Stellplätze sollen auf eine Fläche südwestlich entlang der Schillstraße verlagert werden, wodurch zentrale Freiflächen rund um den bestehenden Pavillon freigegeben und zu einem einladenden Vorplatz mit Blick auf das Hafenbecken umgestaltet werden können.

Der Pavillon soll dabei ein wichtiger Ankerpunkt bleiben und saniert sowie um eine **Gastronomie** mit Außenbereich ergänzt werden. Das Mobilitätsangebot soll durch eine **Mobilstation** mit Fahrradabstellanlagen, einer Reparaturstation sowie Lade- und Informationsmöglichkeiten aufgewertet werden. Die bisherigen Stellplätze an der Hafenpromenade sollen in die Aufenthalts- und Freiraumgestaltung integriert werden. Die angrenzende Wiese soll durch **Baumgruppen** strukturiert und um nutzbare **Aufenthaltsbereiche**, wie Grillplätze und Schutzhütten, ergänzt werden. Die vorhandene Infrastruktur bleibt erhalten, insbesondere die Zufahrt zur Slipanlage sowie die Radverbindung entlang des Templer Bachs. Auch die bestehende Gastronomie könnte gestärkt werden, indem eine Erweiterung der Außenbereiche geprüft wird. Die Uferzone auf der anderen Seite des Templer Bachs bleibt als ruhiger Picknick- und Liegebereich bestehen.



Bau der Ortsumfahrung Damgarten



Abb. 150: Geplanter Verlauf der neuen Ortsumfahrung Damgarten

Der Bau der Ortsumfahrung um die Damgartener Innenstadt ist eine zentrale Schlüsselmaßnahme und wichtige **Grundvoraussetzung** für die geplante Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Damgartener Zentrum (siehe Maßnahmen 34, 35). Bereits heute wird die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Hauptachse (Schillstraße-Barther Straße-Saaler Chaussee) durch ein hohes Maß an **Durchgangsverkehr** belastet. Mit der Realisierung des **Bernsteinresorts Pützitz** wird der Bau der Ortsumfahrung unumgänglich werden. Die hinzukommenden touristischen Verkehre nach Pützitz sollen unter allen Umständen um die Damgartener Innenstadt herumgeleitet werden.

Die geplante Ortsumfahrung soll hierfür auf Höhe des Gewerbegebiets An der Mühle östlich der Damgartener Innenstadt an die Bundesstraße 105 angeschlossen werden, über welche der Großteil der Gäst:innen aus Richtung Rostock und Stralsund anreisen wird. Nörd-

lich der Ortslage Damgarten wird die Ortsumfahrung an die bestehende Flugplatzallee angeschlossen, welche als Haupterschließung für das Bernsteinresort vorgesehen ist. Durch die neue Ortsumfahrung können auch die Durchgangsverkehre Richtung Saal, Fuhlendorf und Barth um Damgarten herum geleitet werden.

Die so ermöglichte Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Zentrum ist Grundvoraussetzung für die Erhöhung der **Aufenthaltsqualität** in Damgarten und wird prägend für die Innenstadtentwicklung der kommenden Jahrzehnte sein. Die Realisierung der Ortsumfahrung wird daher als Schlüsselprojekt eingeordnet.

Baulastträger der Ortsumfahrung, die zur Kreisstraße wird, ist der Landkreis Vorpommern-Rügen. Im Gegenzug wird die Ortsdurchfahrt (aktuell Kreisstraße) zur Gemeindestraße und geht in die Baulast der Stadt Ribnitz-Damgarten über.



Verkehrsberuhigung Barther Straße



Abb. 151: Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Barther Straße

Mit der Realisierung der neuen **Ortsumfahrung** (siehe Maßnahme 33) wird eine weitere Verkehrsberuhigung im Damgartener Zentrum möglich. Die Barther Straße soll durch eine Ausweitung des bestehenden Tempo-30-Abschnitts in eine zusammenhängende **Tempo-30-Zone** überführt und dadurch nachhaltig verkehrsberuhigt werden. Ziel ist es, den Kfz-Durchgangsverkehr aus dem Stadtteil Damgarten herauszunehmen und auf die Ortsumfahrung zu lenken.

Zur Unterstützung dieser Maßnahme sieht das Fachgutachten Verkehr und Mobilität **bauliche Eingriffe** vor. Dies können u.a. regelmäßig platzierte Fahrbahnverschwenkungen sein, die den Begegnungsverkehr abbremsen und zugleich Raum für Begrünung und sichere Querungsmöglichkeiten, beispielsweise in Form von Gehwegnasen, schaffen.

Flankierend sind regelmäßige **Geschwindigkeitskontrollen** erforderlich, um die Einhaltung der neuen Regelung sicherzustellen. Denkbar ist auch ein fest installiertes

Radarmessgerät am südlichen Ende des Abschnitts. Der Bereich Barther Straße / Stralsunder Straße soll zudem gestalterisch aufgewertet werden, um den vorhandenen Platzcharakter zu unterstreichen (siehe Maßnahme 35). Möglich sind eine Fortführung des Seitenraumbelags in den Straßenraum, die Einrichtung von Sitzgelegenheiten und Spielangeboten sowie die langfristige Etablierung der temporär bereits umgesetzten Bepflanzung im Bereich Barther Straße (siehe Sofortmaßnahme 11).

Die angrenzende Schillstraße ist als wichtige Radverbindung zwischen dem Zentrum, dem Bahnhof Damgarten und dem Entwicklungsgebiet Pütnitz zu berücksichtigen. Warnhinweise für den Kfz-Verkehr auf querende Radfahrende sollen aus beiden Fahrtrichtungen installiert werden. Der Radverkehr ist hier im Mischverkehr vorgesehen. Gleichzeitig sind mögliche Auswirkungen auf den ÖPNV zu beachten, insbesondere in Bezug auf verlängerte Fahrzeiten und potenzielle Konflikte zwischen Kfz- und Radverkehr, abhängig von der zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreite.

Priorität 	Zeitschiene 
Beteiligte Akteur:innen <ul style="list-style-type: none"> Stadt Ribnitz-Damgarten - Sachgebiet Planen und Bauen Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen (VVR) 	Kostenrahmen 
Handlungsfelder 	Finanzierung/Fördermöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> Städtischer Haushalt Zuschuss für Maßnahmen im Bereich des kommunalen Straßenbaus (Land MV)
Entwicklungsziele <ul style="list-style-type: none"> D2 - Erweiterte Verkehrsberuhigung in der Innenstadt mit Priorisierung auf den Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichen Nahverkehr D3 - Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Aufwertung der Aufenthaltsorte sowie stärkere Begrünung der Innenstadt 	Umsetzungsschritte <ul style="list-style-type: none"> Voraussetzung: Bau der Ortsumfahrung Ausweitung des Tempo-30 Bereichs Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wie Fahrbahnverschwenkungen, Gehwegnasen, Begrünungselemente, Bodenbelag, Beschilderung etc. Kontrollmaßnahmen zu Einhaltung der Verkehrsregeln und Prüfung der Auswirkungen auf den ÖPNV
	Weitere Informationen <ul style="list-style-type: none"> vgl. Fachgutachten Verkehr und Mobilität, S. 93ff.

Entwicklung des Kreuzungsbereichs Barther Straße/Stralsunder Straße als zentraler Platz im Ortskern



Abb. 152: Ausgangszustand Kreuzungssituation Barther Straße/Stralsunder Straße

In der Damgartener Ortsmitte fehlt bislang ein lebendiger öffentlicher Treffpunkt zur Förderung sozialer Interaktion und zur Steigerung der Lebensqualität. Die zentral gelegene Kreuzungssituation Barther Straße/Stralsunder Straße bietet sich aufgrund der bestehenden räumlichen Struktur und ersten gestalterischen Maßnahmen ideal für die Schaffung einer zentralen Platzsituation an. Die **Schaffung der Ortsumfahrung** (Maßnahme 33) und weitere Maßnahmen zur **Verkehrsberuhigung** im Bereich der Barther Straße (Maßnahme 34) bieten die nötigen Voraussetzungen für die Reduzierung des

Durchgangsverkehrs im Bereich der neuen Platzsituation. Durch die Einrichtung zusätzlicher **Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten**, weitere **Begrünung** sowie die **Fortführung des Seitenraumbelags** über die Fahrbahn hinweg soll hier ein zentraler Stadtplatz entstehen. Unterstützend könnte die Ansiedlung eines gastronomischen Betriebs (z.B. eines Cafés) mit **Außengastronomie** in den Geschäftslagen am Platz initiiert werden. Temporäre Nutzungen und Kunst im öffentlichen Raum können das Konzept ergänzen.



Umwandlung langfristig leerstehender Einzelhandels-/ Gewerbeflächen zu Wohnen



Abb. 153: Gewerblicher Leerstand im Bereich Stralsunder Straße

Für viele leerstehende Ladeneinheiten in der Damgartener Innenstadt (insbesondere im Bereich der Stralsunder Straße) werden auch perspektivisch keine neuen gewerblichen Nutzer:innen gefunden werden können. Die Funktion des innerstädtischen Einzelhandelsstandorts wird zukünftig zunehmend in der Ribnitzer Innenstadt konzentriert werden, während die Damgartener Innenstadt insbesondere als **Wohnstandort** aufgewertet werden soll. Zur Beseitigung langfristig leerstehender Ladeneinheiten in Damgarten soll daher zukünftig eine **Umwandlung zu Wohnraum** angestrebt und unterstützt werden.

Die Eigentümer:innen und Vermieter:innen sollen für die Möglichkeit der Umnutzung sensibilisiert und fortlaufend über Fördermaßnahmen informiert werden. Analog zu Maßnahme 7 soll eine **frühzeitige und niedrigschwellige Abstimmung** zwischen den Eigentümer:innen leerstehender Immobilien und der Stadtverwaltung ermöglicht werden. In diesem Rahmen können rechtliche Rahmenbedingungen der Umnutzung abgesteckt und geplante Baumaßnahmen besprochen werden. Im

nächsten Schritt stellt die Stadtverwaltung die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umnutzung sicher, woraufhin Umbauarbeiten durch die Eigentümer:innen erfolgen können.

Durch die Beseitigung der Leerstände kann das **Ortsbild** entscheidend aufgewertet und Damgarten verstärkt als attraktiver und lebendiger Wohnstandort profiliert werden, woraus sich positive Effekte für die gesamte Innenstadtentwicklung ergeben werden.



Abbau des Sanierungsstaus im Ortskern



Abb. 154: Beispiel: Sanierungsbedürftiger Gebäudebestand in der Damgartener Innenstadt

Im Gegensatz zur Ribnitzer Innenstadt konnte der Prozess der städtebaulichen Sanierung des Damgartener Ortskerns in den Jahrzehnten nach der innerdeutschen Wiedervereinigung nicht vollständig abgeschlossen werden. Einige Gebäude (schwerpunktmaßig in der Stralsunder Straße) weisen weiterhin einen teils erheblichen **Sanierungs- und Modernisierungsstau** auf. Hierdurch wird das Stadtbild negativ beeinflusst und die Attraktivität des Wohnstandorts sinkt insgesamt, wodurch wiederum die Investitionsbereitschaft anderer Eigentümer:innen gehemmt wird.

Um dem fortschreitenden Verfall entgegenzuwirken, ist es notwendig, Immobilieneigentümer:innen von der Dringlichkeit anstehender Sanierungsmaßnahmen zu **überzeugen**. Gleichzeitig sollten sie bei Interesse umfassend über bestehende **Fördermöglichkeiten** informiert wer-

den, die auch nach Auslaufen der Städtebauförderung beispielsweise über die KfW bestehen. Bereits im Vorfeld der Antragstellung sollte daher eine Beratung der Eigentümer:innen durch die Stadtverwaltung angestrebt werden. Ergänzend hierzu ist eine **zügige Bearbeitung und Genehmigung** entsprechender Bauanträge durch die Stadtverwaltung sicherzustellen, um notwendige Maßnahmen nicht durch bürokratische Hürden zu verzögern.

Sollten Immobilieneigentümer:innen finanziell selbst nicht zu einer Sanierung ihres Gebäudes in der Lage sein, sollte ein **Verkauf** an interessierte Käufer:innen/Investor:innen angestrebt werden. Sollte der Erhalt der historischen Bausubstanz baulich oder aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nicht mehr möglich sein, sollte alternativ die Planung von **Ersatzneubauten** angestrebt werden.



Modernisierung des Nahversorgungsstandorts



Abb. 155: Nahversorgungsstandort Damgarten Stralsunder Straße

Der Nahversorgungsstandort an der Stralsunder Straße 44 übernimmt eine wichtige Funktion als fußläufig erreichbare **wohnortnahe Einkaufsmöglichkeit** und **Frequenzbringer** in der Damgartener Innenstadt und soll daher langfristig gesichert werden. Vor diesem Hintergrund ist es essenziell, dem Lebensmittelbetrieb die Möglichkeit zu geben, notwendige betriebsinterne Anpassungen vorzunehmen und Modernisierungsmaßnahmen durchzuführen. Das Einzelhandels- und Nutzungs- konzept schlägt vor, derartige Entwicklungen von Seiten

der Stadtverwaltung konstruktiv zu begleiten und im Sinne einer zukunftsfähigen Nahversorgung zu unterstützen. Dafür soll bereits **frühzeitig** das Gespräch mit den Betreiber:innen gesucht werden, um gemeinsam Perspektiven für den Standort zu diskutieren und so eine langfristige Sicherung des Nahversorgungsangebotes zu gewährleisten.



Aufwertung Ankunfts-Bahnhof



Abb. 156: Ausgangslage - Bahnhofsumfeld Damgarten

Der Bahnhof Ribnitz-Damgarten-Ost soll als Ankunfts-Bahnhof durch eine bessere **Verknüpfung** der vorhandenen Mobilitätsangebote gestärkt werden. Trotz des guten Fahrplanangebots mit über 30 täglichen Abfahrten fällt die Nutzungsqualität gegenüber dem Bahnhof Ribnitz-Damgarten-West deutlich ab.

Die **Sichtbarkeit** im Stadtteil und **Anbindung** an die Innenstadt ist unzureichend gestaltet und das **Bahnhofs-umfeld** ist mit einer unattraktiven Freiraumgestaltung (die zudem Mängel im Bereich Barrierefreiheit aufweist) und den gewerblich genutzten angrenzenden Grundstücken wenig einladend. Zukünftig könnte der Bahnhof als nächstgelegener Haltepunkt für Gäst:innen des **Bernsteinresorts Pütnitz** weiter an Bedeutung gewinnen wodurch die Aufwertung des Bahnhofsumfelds an Priori-

tät gewinnt. Auch für den Bildungsstandort Damgarten, der zukünftig gestärkt werden soll (siehe Maßnahme 40), ist der Bahnhof als Ankunfts-Bahnhof vieler Schüler:innen aus Ribnitz und dem Umland von Bedeutung.

Zur Förderung der Nutzung soll ein **Leitsystem für Ankommende mit Bahn und Auto** an relevanten Knotenpunkten ergänzt, der Zugang saniert und das Umfeld – inklusive **barrierefreier Wege**, wettergeschützter Wartebereiche, Parkmöglichkeiten und Fahrradabstellanlagen – aufgewertet werden. Durch diese Angebote soll das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln am Bahnhof Damgarten attraktiver werden. Zusätzlich wird eine Kooperation mit lokalen Partner:innen und eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit empfohlen, um die Attraktivität des Standorts zu steigern.

Priorität 	Zeitschiene 
Beteiligte Akteur:innen <ul style="list-style-type: none"> Stadt Ribnitz-Damgarten - Sachgebiet Planen und Bauen Akteur:innen Bahnhofsumfeld (Busbetreiber, VVR, Taxiunternehmen, Deutsche Bahn etc.) 	Kostenrahmen 
Handlungsfelder 	Finanzierung/Fördermöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> Städtischer Haushalt Zuschuss für Maßnahmen im Bereich des kommunalen Straßenbaus (Land MV) Förderinitiative Fußverkehr (des BMDV) Zuwendungen für Investitionen und Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (Land MV)
Entwicklungsziele <ul style="list-style-type: none"> D2 - Erweiterte Verkehrsberuhigung in der Innenstadt mit Priorisierung auf den Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichen Nahverkehr D6 - Ausbilden von Ankunftsstationen am Hafen und Bahnhof 	Umsetzungsschritte <ul style="list-style-type: none"> ○ Schaffung Leitsystem für Ankommende mit Bahn und Auto ○ Durchführung von einfachen Instaltungsmaßnahmen ○ Barrierefreie Qualifizierung der Fußverkehrsanlagen ○ Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur inkl. Radabstellanlagen, Witterungsschutz und Schaffung weiterer Sitzgelegenheiten ○ Schaffung von Parkmöglichkeiten und Qualifizierung der Zufahrt für PKW
	Weitere Informationen <ul style="list-style-type: none"> vgl. Fachgutachten Verkehr und Mobilität, S. 97ff.

Qualifizierung und Weiterentwicklung des Bildungsstandortes Damgarten



Abb. 157: Richard-Wossidlo-Gymnasium Damgarten

Die Stärkung und Weiterentwicklung der Bildungsangebote am Standort Damgarten ist eine wichtige Grundlage für die **Belebung des Stadtteils**. Das Einzugsgebiet für alle vorhandenen Schultypen reicht über die Stadtgrenzen hinaus, sodass sich allein über den Schulalltag täglich viele junge Menschen in der Innenstadt von Damgarten aufhalten. Das breite Bildungsangebot stellt einen **Standortvorteil** im ländlich geprägten Raum dar.

Das Schulangebot in Damgarten ist breit gefächert. Die Löwenzahn-Grundschule (in Trägerschaft der Evangelisch-Lutherischen Kirche in Norddeutschland, ca. 80 Schüler:innen) befindet sich in direkter Nachbarschaft der Regionalen Schule „Rudolf-Harbig“ (in Trägerschaft der Stadt Ribnitz-Damgarten, ca. 400 Schüler:innen); beide Schulgebäude sind stark sanierungsbedürftig. Die Schulträger haben sich in einer Kooperationsvereinbarung zu einer **gemeinsamen baulichen Weiterentwicklung** verständigt. Derzeit werden Varianten der Sanierung und eines Neubaus geprüft, beide Schulen sollen als gemeinsamer Schulcampus Damgarten geplant werden. Das angrenzende Richard-Wossidlo-Gymnasium sowie das Regionale Berufliche Bildungszentrum

des Landkreises am Standort Grüner Winkel befinden sich in Trägerschaft des Landkreises Vorpommern-Rügen und vervollständigen das breite Bildungsangebot in Damgarten von der ersten Klasse bis hin zu verschiedenen Schulabschlüssen und der beruflichen Ausbildung. Die **Angebote** der einzelnen Schulen sollen zukünftig noch besser **aufeinander abgestimmt** und schulübergreifende Bildungsbiografien für die Schüler:innen am Standort Damgarten ermöglicht werden. Von der Stärkung des Bildungsstandorts wird der Stadtteil Damgarten insgesamt profitieren.

Für die Erreichbarkeit aller Schulen, besonders aber des Beruflichen Bildungszentrums, ist eine gute Wegeführung vom Bahnhof entscheidend. Dies soll mit einem neuen **Leitsystem** verbessert werden. Aber auch die Anbindung der Hol- und Bringezonens für die Eltern soll hier integriert werden. Die gute Auslastung des Nahversorgungsangebotes ist zu einem großen Teil auch mit der hohen Schüler:innenfrequenz begründet. Daher ist die Realisierung der Maßnahmen 38 und 39 eng mit der Qualitätssicherung des Schulstandortes Damgarten verknüpft.



Herstellung einer attraktiven Radwegeanbindung des Entwicklungsgebietes Pütnitz

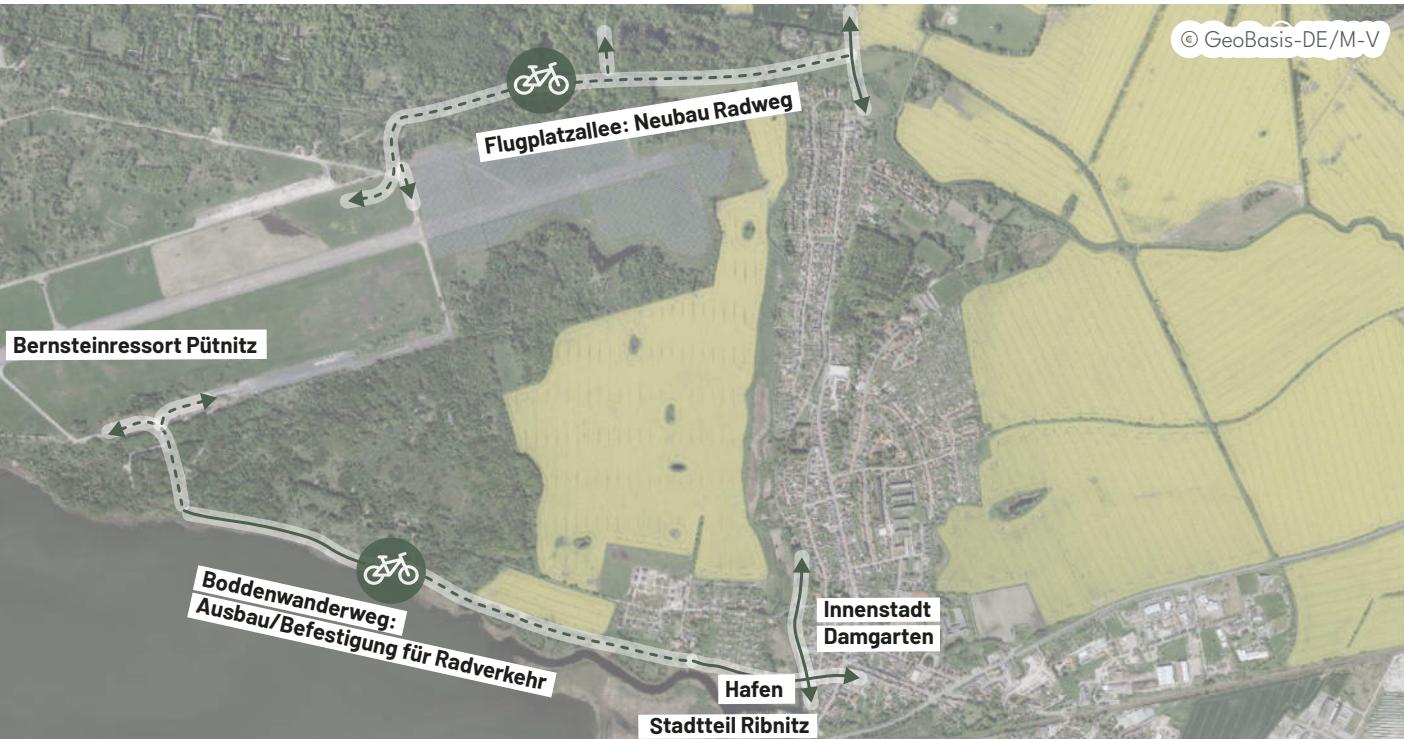


Abb. 158: Verbesserung der Radwegeanbindung des Entwicklungsgebietes Pütnitz

Die Verbindung der Damgartener Innenstadt mit dem Bernsteinresort Pütnitz für den Radverkehr gewinnt zukünftig an Bedeutung. Die geplanten Radverkehrsanlagen entlang des **Bodenwanderwegs** sowie der Pütnitzer Straße und **Flugplatzallee** sollen die Bedingungen für Radfahrende deutlich verbessern und das Wegenetz für Freizeit- und Alltagsmobilität attraktiver machen.

Die Verbindung entlang des Bodenwanderwegs besteht derzeit abschnittsweise nur als unbefestigter Fußweg. Zur Herstellung einer attraktiven landschaftsbezogenen Verbindung zwischen Damgarten, Pütnitz-Ort und dem touristischen Entwicklungsgebiet soll der Fahrradweg entlang des Bodenwanderwegs kurzfristig priorisiert gestärkt und vorzugsweise mit einer durchgängigen **Asphaltdecke** ausgebaut werden. An unübersichtlichen

Kurvenabschnitten sollen durch das **Zurückschneiden** von Sträuchern und Bäumen die **Sichtverhältnisse** verbessert werden, um das Unfallrisiko zu verringern.

Zusätzlich ist der Neubau eines Radweges entlang der Flugplatzallee vorgesehen, die als Haupterschließungsstraße des Bernsteinresorts dient und für den Radverkehr eine direkte Verbindung in den nördlichen Teil der Damgartener Innenstadt schafft.

Durch die neuen sicheren und komfortablen Verbindungen zwischen Damgarten und Pütnitz wird den Besucher:innen des Bernsteinresorts der Besuch der Damgartener Innenstadt erleichtert und der Arbeitsweg für Angestellte der Tourismusbetriebe verbessert.

Priorität 	Zeitschiene 
Beteiligte Akteur:innen <ul style="list-style-type: none"> Stadt Ribnitz-Damgarten - Sachgebiet Planen und Bauen Betreiber:innen Bernsteinresort 	Kostenrahmen 
Handlungsfelder 	Finanzierung/Fördermöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> Städtischer Haushalt Zuschuss für Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs (Klimaschutzinitiative – Klimaschutz durch Radverkehr (BMWk))
Entwicklungsziele <ul style="list-style-type: none"> D2 - Erweiterte Verkehrsberuhigung in der Innenstadt mit Priorisierung auf den Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichen Nahverkehr 	Umsetzungsschritte <ul style="list-style-type: none"> Sichtverhältnisse durch Vegetationsrückschnitt verbessern Ausbau des Radweges entlang des Boddenwanderwegs mit möglichst durchgängiger Asphaltdecke - abgestimmt auf touristische Entwicklung Bernsteinresort Pütnitz Neubau Radweg Flugplatzallee
	Weitere Informationen <ul style="list-style-type: none"> vgl. Fachgutachten Verkehr und Mobilität, S. 87ff.

UMSETZUNGS- EMPFEHLUNGEN



06



UMSETZUNGSEMPFEHLUNGEN

Mit Fertigstellung des Masterplans Innenstädte sind die strategischen Grundlagen für die zukünftige Entwicklung der Innenstädte von Ribnitz und Damgarten gelegt. Erste Projekte konnten im Rahmen der ZIZ-Förderung bereits als Sofortmaßnahmen realisiert werden. Damit die Umsetzung des vollständigen Maßnahmenkonzepts nach Auslaufen der Förderung gelingt, werden folgende Umsetzungsschritte empfohlen:

Als erster Umsetzungsschritt ist der **Beschluss** des Masterplans Innenstädte für Ribnitz und Damgarten durch die Stadtvertretung essenziell. Durch die politische Legitimation wird der Masterplan als verbindlicher Handlungsleitfaden zur Innenstadtentwicklung für die Politik und Verwaltung verankert. Er definiert die zu verfolgenden Entwicklungsziele für beide Innenstädte und die Maßnahmen, die für die Zielerreichung notwendig sind. Verantwortliche Akteur:innen und ein Zeithorizont für die Umsetzung der Einzelmaßnahmen werden zudem vereinbart.

Der Masterplan sollte als **integrierte Gesamtstrategie** verstanden werden. Als solche kann er seine volle Wirkung nur dann entfalten und Synergien gehoben werden, wenn ein möglichst großer Teil der Maßnahmen bis 2040 umgesetzt wird, da die Einzelmaßnahmen miteinander verknüpft sind bzw. sich gegenseitig bedingen.

Um den Realisierungsstand des Masterplans zu überprüfen und Erfolge - auch für die Öffentlichkeit - sichtbar zu machen, wird eine regelmäßige **Evaluation des Umsetzungsprozesses** empfohlen (einmal pro Jahr). Diese umfasst vor allem eine Überprüfung des Umsetzungsstandes anhand des Maßnahmenprogramms mit den Maßnahmensteckbriefen für Ribnitz und Damgarten sowie eine Anpassung der Umsetzungsfristen.

Auf Basis der Evaluationsergebnisse sollte jährlich ein kurzer **Sachstandsbericht** erstellt werden, der zur Information der Verwaltung, Politik, Mitgliedern der Steuerungsrunde zum Masterplanprozess und der Öffentlichkeit genutzt werden kann.

In diesem Kontext sollte eine **zuständige Mitarbeiter:in** bei der Stadtverwaltung benannt und mit einem entsprechenden Stundenkontingent ausgestattet werden. Diese könnte hauptverantwortlich die jährliche Evaluation und Erstellung der Sachstandsberichte übernehmen und zudem als zentrale Ansprechpartner:in für die weiteren am Umsetzungsprozess beteiligten Akteur:innen fungieren.

Es wäre wünschenswert die Steuerungsrunde, die an der Konzepterstellung des Masterplans mitgewirkt hat, zur **Begleitung des Umsetzungsprozesses** fortzuführen. Es wird aus gutachterlicher Sicht zudem als wichtig be-

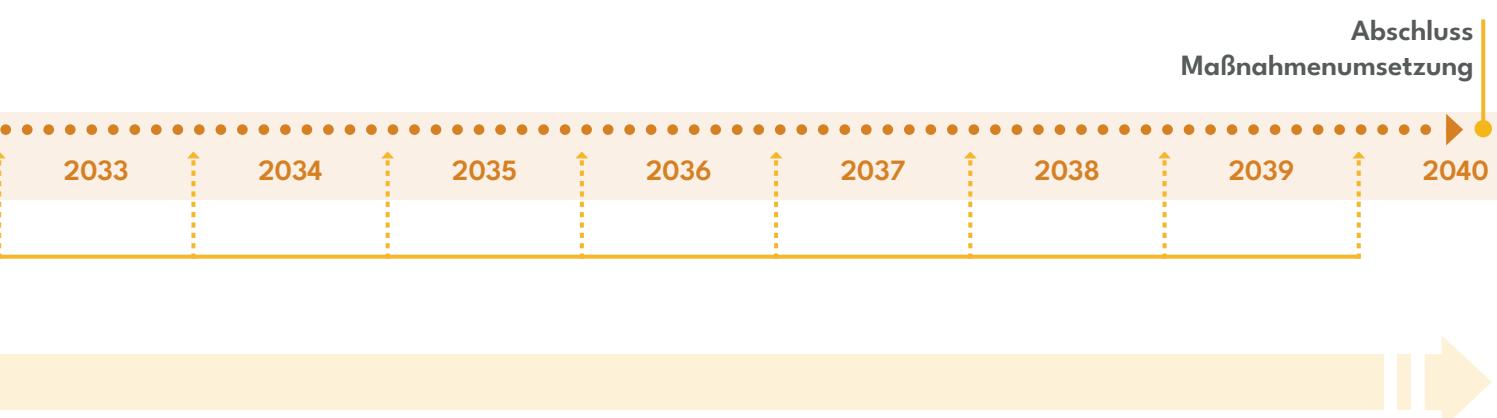


urteilt, den Umsetzungsprozess auch für die Schlüsselakteure und Bewohner:innen transparent zu gestalten. Da in einer Stadt der Größenordnung von Ribnitz-Damgarten der Akteurskreis begrenzt und zugleich die bestehenden Gremien und Ausschüsse vielfältig sind, wird jedoch empfohlen, kein dauerhaftes, zusätzliches Gremium für die Umsetzungsphase zu schaffen, sondern vorhandene Gremien für den Austausch zum Masterplan Innenstädte und die Umsetzungsbegleitung zu nutzen. Dazu zählen zum einen die städtischen Ausschüsse (Hauptausschuss, Bau- und Wirtschaftsausschuss, Ausschuss für Stadtmarketing, Tourismus und Kultur sowie Stadtausschuss Damgarten) und zum anderen die Interessenvertretungen. Dies umfasst vor allem den Ribnitzer Innenstadt e.V., der zukünftig ständiger Gast im Ausschuss für Stadtmarketing, Tourismus und Kultur ist sowie den Unternehmer:innenstammtisch. In den genannten städtischen Gremien und bei den Interessenvertretungen sollte mindestens einmal im Jahr über den Umsetzungsfortschritt berichtet werden.

Zur **Information der Öffentlichkeit** sollte über die Inhalte, Zielsetzungen und Maßnahmen nach Fertigstellung des Masterplans zunächst in Form einer Roll-Up-Ausstellung, die an verschiedenen zentralen Orten in Ribnitz und Damgarten präsentiert wird, informiert werden. Über den weiteren Umsetzungsprozess sollte zu-

dem laufend auf der städtischen Internetseite (inkl. Bereitstellung des Masterplans und der Fachgutachten als pdf-Dokumente) und über die Bernsteinpost informiert werden. Es wird empfohlen, mindestens einmal pro Jahr einen größeren Artikel in der Bernsteinpost zum Umsetzungsstand zu veröffentlichen. Zudem kann anlassbezogen über die Realisierung von Einzelprojekten in der Ostseezeitung und der Bernsteinpost berichtet werden. Veränderte wirtschaftliche und demografische Rahmenbedingungen und auch die Förderlandschaft haben starke Auswirkungen auf die Stadtentwicklung.

Daher kann es erforderlich werden, Konzepte mit langen Umsetzungshorizonten von 15 Jahren anzupassen. Vor diesem Erfahrungshintergrund wird eine **Fortschreibung des Masterplans** nach der ersten Hälfte des Umsetzungszeitraums empfohlen (2032). Auf Basis einer kompakten Aktualisierung der Bestandsanalyse und SWOT-Analyse sollten insbesondere die Entwicklungsziele und der Maßnahmenkatalog überprüft und bei Bedarf modifiziert werden.



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Die Urheberrechte aller Fotos und Abbildungen liegen - sofern nicht anderweitig gekennzeichnet - bei der Stadt Ribnitz-Damgarten und der GOS mbH.

Abb. 1: Titelbild - Luftbild der Ribnitzer Innenstadt © Stadt Ribnitz-Damgarten
Abb. 2: Bürgermeister Thomas Huth (S. 1) © Stadt Ribnitz-Damgarten
Abb. 3: Marktplatz Ribnitz (S. 2-3) © GOS mbH
Abb. 4-7: Leerstehende Ladenflächen und Jugendzentrum in den Innenstädten von Ribnitz und Damgarten (S. 6) © GOS mbH
Abb. 8: Lange Straße - Einkaufsstraße in der Ribnitzer Innenstadt (S. 9) © GOS mbH
Abb. 9: Aufsuchende Beteiligung Ribnitzer Einkaufsnacht 2023 (S. 10-11) © GOS mbH
Abb. 10-23: Bilder Beteiligungsprozess (S. 18-19) © GOS mbH
Abb. 24-25: Aufsuchende Beteiligung Damgarten und Ribnitzer Einkaufsnacht 2023 (S. 21) © GOS mbH
Abb. 26-27: Gewerbeworkshop, Auftaktveranstaltung (S. 22) © GOS mbH
Abb. 28-29: Aufsuchende Beteiligung Wochenmarkt Ribnitz, Digitale Jugendbefragung (S. 23) © GOS mbH
Abb. 30-31: Jugendbeteiligung, Zukunftsforum (S. 24) © GOS mbH
Abb. 32: Kinderbeteiligung (S. 25) © Robert Niemeyer, Ostseezeitung
Abb. 33: Pflanzaktion Damgarten Barther Straße (S. 25) © GOS mbH
Abb. 34-35: 2. Gewerbeworkshop, Roll-Up Ausstellung (S. 26-27) © GOS mbH
Abb. 36: Luftbild Ribnitz-Damgarten (S. 28-29) © GeoBasis-DE/M-V
Abb. 37: Marktplatz mit Marienkirche , Blick nach Westen (S. 30) © GOS mbH
Abb. 38: Marktplatz, Blick nach Norden (S. 30) © GOS mbH
Abb. 39: Rostocker Tor (S. 30) © GOS mbH
Abb. 40: Klosterwiesen (S. 30) © GOS mbH
Abb. 41: Klosterareal (S. 30) © GOS mbH
Abb. 42: Lange Straße, Blick nach Westen (S. 30) © GOS mbH
Abb. 43: Marktplatz mit Rathaus, Blick nach Osten (S. 31) © GOS mbH
Abb. 44: Zentrales Hafenareal (S. 31) © GOS mbH
Abb. 45: Östliches Hafenareal (S. 31) © GOS mbH
Abb. 46: Stralsunder Straße, Blick nach Osten (S. 32) © GOS mbH
Abb. 47: Sanierungsbedarf Stralsunder Straße (S. 32) © GOS mbH
Abb. 48: Kreuzung Barther Str./Stralsunder Str. (S. 32) © GOS mbH
Abb. 49: Barther Straße, Blick nach Norden (S. 32) © GOS mbH
Abb. 50: Barther Straße, Blick nach Süden (S. 32) © GOS mbH
Abb. 51: St. Bartholomäus Kirche (S. 32) © GOS mbH
Abb. 52: Hafenareal, Blick Richtung Süden (S. 33) © GOS mbH
Abb. 53: Spielplatz „Slavendorf“ (S. 33) © GOS mbH
Abb. 54: Regionale Schule „Rudolf Harbig“ (S. 33) © GOS mbH
Abb. 55: Einwohner:innenentwicklung Ribnitz-Damgarten (30.06. / 31.12.) 2014 - 2024 (S. 34).
Daten © Stadt Ribnitz-Damgarten/ Grafik © GOS mbH
Abb. 56: Bevölkerungsprognose bis 2040 für Ribnitz-Damgarten (Stand 2022): Regional-realistisches Szenario (S. 35).
Daten © Wimes GbR/ Grafik © GOS mbH
Abb. 57: Demografischer Wandel - Kennzahlen im Vergleich Ribnitz-Damgarten, Mecklenburg-Vorpommern, BRD (S. 36).
Daten © Stadt Ribnitz-Damgarten/Landesamt für innere Verwaltung MV - Statistisches Amt/Statistisches Bundesamt/ Grafik © GOS mbH
Abb. 58: Geschlechterverteilung in Deutschland und Ribnitz-Damgarten (S. 37). Daten © Stadt Ribnitz-Damgarten/Landesamt für innere Verwaltung MV - Statistisches Amt/Statistisches Bundesamt/ Grafik © GOS mbH
Abb. 59: Anteil der Nichtdeutschen an der Gesamtbevölkerung (S. 37). Daten © Stadt Ribnitz-Damgarten/Landesamt für innere Verwaltung MV - Statistisches Amt/Statistisches Bundesamt/ Grafik © GOS mbH
Abb. 60: Anstieg des Bruttoinlandproduktes seit 2012 in Deutschland und Ribnitz-Damgarten (S. 38). Daten © Eigene Berechnung nach Statistisches Bundesamt & Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern/ Grafik © GOS mbH
Abb. 61: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Arbeitsort in Vorpommern-Rügen (S. 38). Daten © Statistik der Bundesagentur für Arbeit/ Grafik © GOS mbH
Abb. 62: SV-Arbeitsplätze in Vorpommern-Rügen nach Wirtschaftszweigen im Jahr 2024 (S. 39). Daten © Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern/ Grafik © GOS mbH
Abb. 63: Arbeitslosenquote in Ribnitz-Damgarten, Mecklenburg-Vorpommern und Gesamtdeutschland (S. 40). Daten © Statistik der Bundesagentur für Arbeit/ Grafik © GOS mbH
Abb. 64: Entwicklung der Arbeitslosenquote in Ribnitz-Damgarten und Deutschland 2015-2025 im Vergleich (S. 40). Daten © Statistik der Bundesagentur für Arbeit/ Grafik © GOS mbH
Abb. 65: Saisonale Schwankungen der Arbeitslosigkeit (S. 41). Daten © Statistik der Bundesagentur für Arbeit/ Grafik © GOS mbH
Abb. 66: Anzahl der Übernachtungen in Ribnitz-Damgarten 2011-2024 (S. 42). Daten © Kurabgabe Statistik 2024 / Grafik © GOS mbH
Abb. 67: Tourismusaufkommen 2024 (S. 42). Daten © Kurabgabe Statistik 2024/ Grafik © GOS mbH
Abb. 68: Übersicht Gelände des ehemaligen Flugplatzes Püttnitz (S. 43) © GeoBasis-DE/M-V

Abb. 69: Prognose der Anzahl der Kinder im Grundschulalter in der Stadt Ribnitz-Damgarten (S. 44). Daten © Monitoring Stadtentwicklung Stadt Ribnitz-Damgarten/ Grafik © GOS mbH

Abb. 70: Schulstandorte in Ribnitz-Damgarten (S. 45). Kartengrundlage © Openstreetmap.org/ Grafik © GOS mbH

Abb. 71-73: Titelseiten der Fachgutachten (S. 46) © Dr. Lademann & Partner, Planersocietät, Bruun & Möllers

Abb. 74: Sortimentsstruktur des Einzelhandels in Ribnitz-Damgarten (S. 49) © Dr. Lademann & Partner

Abb. 75: Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt Ribnitz (S. 50) © Dr. Lademann & Partner

Abb. 76: Hierarchisches Zentren-/ Standortmodell (S. 51) © Dr. Lademann & Partner

Abb. 77: Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt Damgarten (S. 51) © Dr. Lademann & Partner

Abb. 78: Lage und regionale Verkehrsanbindung Ribnitz-Damgarten (S. 52) © Planersocietät

Abb. 79: Radverkehrsführung Ribnitz (S. 55) © Planersocietät

Abb. 80: Übersicht räumliche Struktur Ribnitz (S. 56) © Bruun & Möllers

Abb. 81: Zentrale Freiräume Ribnitz (S. 57) © Bruun & Möllers

Abb. 82: Struktur- und Funktionsplan Ribnitz (S. 59) © Bruun & Möllers

Abb. 83: Übersicht räumliche Struktur Damgarten (S. 60) © Bruun & Möllers

Abb. 84: Zentrale Freiräume Damgarten (S. 61) © Bruun & Möllers

Abb. 85: Struktur- und Funktionsplan Damgarten (S. 63) © Bruun & Möllers

Abb. 86: Luftbild Ribnitz-Damgarten (S. 75-76) © GeoBasis-DE/M-V

Abb. 87: Zukunftsbild Innenstadt Ribnitz 2040 (S. 80-81) © GOS mbH

Abb. 88: Ausschnitt Zukunftsbild: Lange Straße (S. 82) © GOS mbH

Abb. 89: Ausschnitt Zukunftsbild: Lange Straße/Marktplatz (S. 83) © GOS mbH

Abb. 90: Ausschnitt Zukunftsbild: Hafen West (S. 85) © GOS mbH

Abb. 91: Ausschnitt Zukunftsbild: Hafen Ost (S. 85) © GOS mbH

Abb. 92: Ausschnitt Zukunftsbild: Marktplatz/Grüne Straße (S. 86) © GOS mbH

Abb. 93: Ausschnitt Zukunftsbild: Klosterwiesen (S. 87) © GOS mbH

Abb. 94: Zukunftsbild Innenstadt Damgarten 2040 (S. 88-89) © GOS mbH

Abb. 95: Ausschnitt Zukunftsbild: Stralsunder Straße (S. 90) © GOS mbH

Abb. 96: Ausschnitt Zukunftsbild: Barther Straße (S. 91) © GOS mbH

Abb. 97: Ausschnitt Zukunftsbild: Zentrale Platzsituation (S. 92) © GOS mbH

Abb. 98: Ausschnitt Zukunftsbild: Hafen Damgarten (S. 93) © GOS mbH

Abb. 99: Visualisierung Blick Marktplatz in die Grüne Straße (S. 94-95) © Bruun & Möllers

Abb. 100: Sofortmaßnahme Pflanzaktion Damgarten Barther Straße (S. 99-100) © GOS mbH

Abb. 101: Vorstellung der Bernsteincard in der Tourist-Information (S. 102) © Stadt Ribnitz-Damgarten

Abb. 102: Veranstaltung „Ribnitz Erleben“ des Ribnitzer Innenstadt e.V. - gefördert durch das Bundesprogramm ZIZ (S. 103) © Stadt Ribnitz-Damgarten

Abb. 103: Neugestaltete Beschilderung auf der Langen Straße (S. 104) © Stadt Ribnitz-Damgarten

Abb. 104: Spielplatz Hafen Ribnitz vor der Teilerneuerung im Juli 2025 (S. 105) © GOS mbH

Abb. 105: Spielplatz Slavendorf Damgarten vor der Teilerneuerung (S. 106) © GOS mbH

Abb. 106: Neue Veranstaltungszelte und Liegestühle bei der Ribnitzer Einkaufsnacht (S. 107) © GOS mbH

Abb. 107: Ersatzpflanzungen im Hafenareal Ribnitz (S. 108) © Stadt Ribnitz-Damgarten

Abb. 108: Ankündigungsbanner zum Kids-Kino (S. 109) © Stadt Ribnitz-Damgarten

Abb. 109: Kreideparcours mit Sitzgelegenheiten im Mai 2025 (S. 110) © GOS mbH

Abb. 110: Neugestaltete Mauer im Sommer 2025 (S. 111) © GOS mbH

Abb. 111: Bepflanzung der mobilen Pflanzkübel in Damgarten (S. 112) © GOS mbH

Abb. 112: Eröffnung der ersten überdachten Aufenthaltsmöglichkeit auf den Klosterwiesen in Ribnitz (S. 113) © Stadt Ribnitz-Damgarten

Abb. 113: Beispiel Fahrradpiktogrammkette (S. 114) © GOS mbH

Abb. 114: Gestaltungsvorschlag mobile Pflanzkübel und Sitzgelegenheiten aus dem Gestaltungskonzept (S. 115) © Bruun & Möllers

Abb. 115: Visualisierung Grüne Straße/östliches Hafenareal (S. 116-117) © Bruun & Möllers

Abb. 116: Langen Straße und Marktplatz mit kleinteilig gemischem Angebot (S. 118) © GOS mbH

Abb. 117: Workshop mit Einzelhändler:innen und Gewerbetreibenden (S. 120) © GOS mbH

Abb. 118: Gemeinsam festgelegte, einheitliche Kern-Öffnungszeiten in der Ribnitzer Innenstadt (S. 122) © GOS mbH

Abb. 119: Außengastronomie auf ehemaligem Parkplatz auf der Langen Straße (S. 124) © GOS mbH

Abb. 120: Wochenmarkt auf dem Ribnitzer Marktplatz (S. 126) © GOS mbH

Abb. 121: Leerstand Langen Straße 43-45 (S. 128) © GOS mbH

Abb. 122: Blick auf die Langen Straße westlich des zentralen Versorgungsbereichs Innenstadt Ribnitz (S. 130) © GOS mbH

Abb. 123: Zukunftsbild Verkehrsberuhigung in der Ribnitzer Innenstadt (S. 132) © GOS mbH

Abb. 124: Skizze zur Neugestaltung eines Kreuzungsbereichs der Langen Straße (S. 134) © Planersocietät

Abb. 125: Beispiel: Stärkung der Querungsmöglichkeiten durch Aufpflasterung und Fußgängerüberwege (S. 136) © Planersocietät

Abb. 126: Visualisierung Fußverkehrsachse Kloster-Marktplatz-Hafen (S. 138) © Bruun & Möllers

Abb. 127: Nutzung des inneren Marktplatzbereiches durch parkende PKW im Juli 2025 (S. 140) © GOS mbH

Abb. 128: Vorschlag für eine Bewohnerparkzone (S. 142). Luftbild © GeoBasis-DE/M-V/Grafik © GOS mbH

Abb. 129: Zukünftiger Verlauf der Geh- und Radwege im Hafenareal Ribnitz (S. 144). Luftbild © GeoBasis-DE/M-V/Grafik © GOS mbH

Abb. 130: Maßnahmen zur Aufwertung des Bahnhofsumfelds (S. 146). Luftbild © GeoBasis-DE/M-V/Grafik © GOS mbH

Abb. 131: Referenz Mobilstation mit abschließbarer Radabstellmöglichkeit in Kiel (S. 148) © Planersocietät

Abb. 132: Busverkehr der Linien 205 und 211 auf der Langen Straße in Ribnitz (S. 150) © GOS mbH

Abb. 133: Bestehende und künftige Fähranbindung Saaler Bodden (S. 152). Luftbild © GeoBasis-DE/M-V/ Grafik © GOS mbH

Abb. 134: Anbindung Gänsewiese durch Verbesserung für Rad- und Fußverkehr (S. 154) © GOS mbH

Abb. 135: Verlauf der geplanten Radverkehrsachse Bahnhof-Hafen (S. 155) © GOS mbH

Abb. 136: Führung Fuß- und Radverkehrsachse Bahnhof Innenstadt und Erreichbarkeit Kloster (S. 158) © GOS mbH

Abb. 137: Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (S. 160) © GOS mbH

Abb. 138: Zielszenario östliches Hafenareal (S. 162) © Bruun & Möllers

Abb. 139: Zukunftsbeeld östlicher Hafenbereich mit Wassersportnutzungen und Ponton (S. 164) © GOS mbH

Abb. 140: Zielszenario zentrales Hafenareal (S. 166) © Bruun & Möllers

Abb. 141: Visualisierung Zukunftsbeeld Neubau Gastronomiebetrieb (S. 168) © GOS mbH

Abb. 142: Zielszenario westliches Hafenareal (S. 170) © Bruun & Möllers

Abb. 143: Treppenanlage am Übergang zwischen Klosterareal und Klosterwiesen (S. 172) © GOS mbH

Abb. 144: Zielszenario Klosterwiesen (S. 174) © Bruun & Möllers

Abb. 145: Blick auf den südlichen Bereich der Klosterwiesen (S. 176) © GOS mbH

Abb. 146-147: Ausgangssituation im Bereich des Kulturcampus - Stadtkulturhaus (links) und Freilichtbühne (rechts) (S. 178) © GOS mbH

Abb. 148: Visualisierung Hafenareal Damgarten (S. 180-181) © Bruun & Möllers

Abb. 149: Zielszenario Hafenareal Damgarten (S. 182) © Bruun & Möllers

Abb. 150: Geplanter Verlauf der neuen Ortsumfahrung Damgarten (S. 184). Luftbild © GeoBasis-DE/M-V/ Grafik © GOS mbH

Abb. 151: Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Barther Straße (S. 186) © GOS mbH

Abb. 152: Ausgangszustand Kreuzungssituation Barther Straße/Stralsunder Straße (S. 188) © GOS mbH

Abb. 153: Gewerblicher Leerstand im Bereich Stralsunder Straße (S. 190) © GOS mbH

Abb. 154: Beispiel: Sanierungsbedürftiger Gebäudebestand in der Damgartener Innenstadt (S. 192) © GOS mbH

Abb. 155: Nahversorgungsstandort Damgarten Stralsunder Straße (S. 194) © GOS mbH

Abb. 156: Ausgangslage - Bahnhofsumfeld Damgarten (S. 196) © Bruun & Möllers

Abb. 157: Richard-Wossidlo-Gymnasium Damgarten (S. 198) © GOS mbH

Abb. 158: Verbesserung der Radwegeanbindung des Entwicklungsgebietes Pütnitz (S. 200). Luftbild © GeoBasis-DE/M-V/ Grafik © GOS mbH

Abb. 159: Symbolbild Ausblick - Kunstwerk „Der Zirkus kommt“ und Blick auf die Ribnitzer Innenstadt (S. 202-203) © GOS mbH

