

DIPLOMARBEIT

**NATUR- UND KULTURTOURISTISCHE
RADWEGEKONZEPTION
FÜR DAS ANKLAMER LAND**

**Kerstin Sydow
Susanne Dudziak**

urn:nbn:de:gbv:519-thesis2009-0068-3





Hochschule Neubrandenburg

University of Applied Sciences

Fachbereich: Landschaftsarchitektur, Geoinformatik,
Geodäsie, Bauingenieurwesen

Studiengang: Landschaftsarchitektur und
Umweltplanung

DIPLOMARBEIT

**NATUR- UND KULTURTOURISTISCHE
RADWEGEKONZEPTION
FÜR DAS ANKLAMER LAND**

Bearbeiterinnen:

Susanne Dudziak

Kerstin Sydow

Erster Betreuer: Prof. Dr. Hermann Behrens

Zweiter Betreuer: Dr. Maik Stöckmann

Abgabedatum:

13.08.2009



Ein schöner Weg ist verbunden mit der Freude, dass man am Ziel ist.

Ein schönerer Weg jedoch, schafft das wunderbare Gefühl, es lang noch nicht erreicht zu haben.

Arne Peters



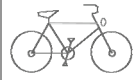


INHALTSVERZEICHNIS

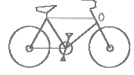
1	Danksagung	7
2	Einführung	8
2.1	Problemstellung und Zielsetzung	8
2.2	Methodische Vorgehensweise	8
2.3	Das KLEKs	9
3	Untersuchungsraum	11
3.1	Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	11
3.2	Kulturlandschaft als Grundlage des Tourismus	11
3.2.1	Siedlungsgeschichte	12
3.2.2	Siedlungsstruktur	13
3.2.3	Wirtschaftsstruktur	14
4	Grundlagen des Fahrradtourismus	15
4.1	Begriffsbestimmungen	15
4.2	Typologie der Radfahrer	17
4.3	Trend zum Fahrradtourismus	18
4.4	Radtourismus	20
4.4.1	Radtourismus in Mecklenburg-Vorpommern	20
4.4.2	Fahrradtouristische Angebotsgestaltung	21
4.4.3	Träger	23
4.4.4	Förderung	23
5	Bestandserfassung	25
5.1	Arbeitsweise	25
5.2	Erreichbarkeit des Untersuchungsraumes	25
5.3	Radtouristische Infrastruktur	26
5.3.1	Ausgewiesene Radwanderrouen und bestehende Radwege	26
5.3.2	Unterhaltung der Radwege	27
5.3.3	Vorhandene übergeordnete Planungen	27
5.3.4	Wegenetz	28
5.3.5	Wegweisung	30
5.3.5.1	Wegweiser	30
5.3.5.2	Orientierungstafeln	35
5.3.5.3	Wege begleitende Infrastrukturelemente	39
5.4	Kulturlandschaftselemente und Informationstafeln	46
5.4.1	Kulturlandschaftselemente	46



5.4.2	Informationstafeln	52
6	Bewertung	64
6.1	Erreichbarkeit des Untersuchungsraumes	64
6.2	Radtouristische Infrastruktur	64
6.2.1	Ausgewiesene Radwanderrouten und bestehende Radwege	64
6.2.2	Unterhaltung der Radwege	65
6.2.3	Wegenetz	65
6.2.4	Wegweisung	66
6.2.4.1	Wegweiser	66
6.2.4.2	Orientierungstafeln	68
6.2.4.3	Wege begleitende Infrastrukturelemente	70
6.3	Kulturlandschaftselemente und Informationstafeln	72
6.3.1	Kulturlandschaftselemente	72
6.3.2	Informationstafeln	72
6.4	Zusammenfassung	74
7	Planung	76
7.1	Radtouren	76
7.1.1	Einleitung	76
7.1.2	Anklam	78
7.1.3	Gutshäusertour	87
7.1.4	Schlössertour	92
7.1.5	Kirchentour	104
7.1.6	Mühlentour	122
7.1.7	Tour Landpartie	125
7.1.8	Tour Siedlungsgeschichte	137
7.1.9	Tour Familie von Schwerin	142
7.2	Radtouristische Beschilderung	151
7.2.1	Informationstafeln	151
7.2.2	Wegweisung	153
7.2.2.1	Wegweiser	153
7.2.2.2	Orientierungstafeln	156
7.2.3	Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegestrecken	158
7.2.4	Unterhaltung der Wege für die Radthementouren	159
8	Resümée	160
9	Anhang	161
10	Quellenverzeichnis	162
11	Abbildungsverzeichnis	168



12 Aufgabenverteilung der Autoren	176
13 Ehrenwörtliche Erklärung	177



I DANKSAGUNG

Wir, Susanne Dudziak und Kerstin Sydow, bedanken uns an dieser Stelle recht herzlich für die Unterstützung während der Erstellung der Diplomarbeit bei:

- Prof. Dr. Hermann Behrens für die Betreuung der Arbeit,
- Dr. Maik Stöckmann für die kontinuierliche Unterstützung in allen Fragen und Problemen sowie der Einführung ins KLEKs,
- Wolf-Dietrich Paulsen für die Bereitstellung von Literatur,
- Patricia Doll für die Mitwirkung an der Erarbeitung der Formatvorlage,
- Monika Zirzow für die Korrektur von Orthografie und Grammatik,
- Martin Duman für die praktische Unterstützung beim Plotten der Pläne,
- unseren Familien und engsten Freunden für die fortwährende Motivation.



2 EINFÜHRUNG

2.1 Problemstellung und Zielsetzung

Natur- und kulturlandschaftliche Potenziale sowie die Erschließung dieser durch gut ausgebaute touristische Infrastruktur sind für Regionen von bedeutendem Stellenwert. Sie stehen in unmittelbarem Zusammenhang und fördern den Bekanntheitsgrad einer Region und damit auch die Wirtschaft. Ebenso tragen sie zur Umweltbildung bei. Die touristische Nachfrage an „Natur erleben“ steigt stetig. Ohne ausgebaute Infrastruktur, die zur Erschließung der natur- und kulturlandschaftlichen Potenziale beiträgt, kann es keine gute Grundlage für den Tourismus geben. Ohne Tourismus fehlt zum Teil die Möglichkeit, um ordentliche Infrastruktur für die touristische Nutzung zu schaffen und die historische Kulturlandschaft somit touristisch zu vermarkten. Das Untersuchungsgebiet Anklamer Land ist kaum touristisch erschlossen. Gemeinde-, Kreis- und Bundesstraßen sind gut ausgebaut, jedoch fehlt es an der Erschließung des Hinterlandes, um die Vorpommersche Landschaft aktiv erleben zu können. Gerade abseits der Verkehrsstraßen eröffnet sich die idyllische Natur- und Kulturlandschaft. Am besten lässt sich diese mit Spaziergängen oder Radwanderungen genießen. Da das Untersuchungsgebiet sehr weitläufig ist und die Orte dezentriert im Land liegen, sind größere Entfernungen einzuplanen, die gut mit dem Rad erfahren werden können. Es gibt im Bearbeitungsgebiet kaum Überlegungen zur radtouristischen Erschließung der kulturhistorisch wertvollen Landschaft. Daher besteht hier dringender Handlungsbedarf, grundlegend neue Strukturen zu schaffen, die das Gebiet prägen sollen und es somit attraktiver gestalten. Dabei bietet es sich an, auch alte und bestehende Wegebeziehungen aufzugreifen und zu integrieren. Es sind neue Strukturen am sinnvollsten, die das natur- und kulturlandschaftliche Potenzial des Gebietes aufzeigen, ohne die ursprünglich vorhandene Infrastruktur stark zu verändern. Daher beschäftigt sich die folgende Arbeit mit dem überregionalen Trend Radtourismus. Die vorliegende Arbeit präsentiert unter Berücksichtigung der Vor- und Nachteile des Gebietes eine natur- und kulturtouristische Radwegekonzeption. Sie befasst sich mit der gebietsübergreifenden Planung von Radtouren auf Grundlage der vorhandenen kulturhistorischen Elemente und des naturräumlichen Potenzials. Voraussetzung der konzipierten Radthementouren bildete die Erfassung des vorhandenen Wegenetzes einschließlich ausgewiesener Radwege und deren begleitender Infrastruktur sowie die Kartierung und Fotodokumentation historischer Kulturlandschaftselemente. Anhand der Datenerhebung wurde eine Bewertung der radtouristischen Eignung der erfassten Wege und der Kulturlandschaftselemente nach touristischer Relevanz vorgenommen. Aufgrund der durchgeführten Erfassung und Bewertung erfolgten die Entwicklung eines Netzes von thematischen Radtouren und die Erarbeitung von Vorschlägen für Erschließungs- und Inwertsetzungsmaßnahmen.

2.2 Methodische Vorgehensweise

Nach einer Auseinandersetzung mit dem Thema der Arbeit unter dem ersten Gliederungspunkt „Problemstellung und Zielsetzung“ beschäftigt sich der zweite Abschnitt mit dem Untersuchungsraum. Anschließend setzten sich die Verfasserinnen mit dem Thema Radtourismus auseinander und sichteten dazu alle notwendigen Informationen. Im Konkreten wurden Einzelpublikationen verwendet und ausgewertet, die sich mit dem Radtourismus in Mecklenburg-Vorpommern beschäftigen und auf das Untersuchungsgebiet beziehen. Festzustellen war, dass Forschungsdefizite im Fahrradtourismus vorhanden sind und Grundlagenliteratur fehlt. Daher fanden vor allem Diplom- und Hausarbeiten, Veröffentlichungen in Tageszeitungen, Zeitschriften und Richtlinien Verwendung. Auch wurden Gespräche mit Verantwortlichen geführt. Die Bestandserfassung und Bewertung werden an vierter Stelle erarbeitet. Sie dienen als Grundlage für die Planung der Radtouren und das Entwerfen von Wegweisung und Informationstafeln. Zur Aufnahme des Bestandes wurde das Bearbeitungsgebiet zuvor eingeteilt und mehrere Tage mit Hilfe des Fahrrades abgefahren. Kulturhistorische und touristisch relevante Kulturlandschaftselemente sind vor Ort begutachtet und erfasst worden. Grundlage für die Bestandserfassung stellte die Arbeit mit dem Kulturlandschaftselementekataster „KLEKs“ dar. Anhand der Bestandsaufnahme erfolgt anschließend unter Punkt fünf die Entwicklung thematischer Radtouren mit Vorschlägen zu Informationstafeln, Wegweisung und Wegeverbesserungsmaßnahmen, die



ebenfalls eine genaue Literaturrecherche erforderten. Zur besseren Veranschaulichung der erarbeiteten Daten der Erfassung, Bewertung und Planung wurden Pläne mit Hilfe der Software „Arc Map“ und „Auto CAD“ erarbeitet. Das Resümee mit den erworbenen Kenntnissen über das Thema der kultur- und naturtouristischen Radwegekonzeption im Anklamer Land bildet den Abschluss des Themas im sechsten Gliederungspunkt.

2.3 Das KLEKs

Mecklenburg-Vorpommern ist ein Bundesland, das stark durch Kulturlandschaften geprägt ist. Das Untersuchungsgebiet mit seinen ebenfalls reichen kulturhistorischen Landschaftselementen stellt im Ganzen eine Kulturlandschaft dar. *„Eine historische Kulturlandschaft ist ein Landschaftsausschnitt, der insbesondere wegen seiner geschichtlichen, wissenschaftlichen oder künstlerischen Bedeutung als Zeugnis vom Umgang früherer Generationen mit Natur und Landschaft oder als Beispiel früheren Lebens oder wichtiger Bestandteil von Heimat zu erhalten und zu pflegen ist“*¹ Diese Ganzheit, die von menschlichen Aktivitäten der Vergangenheit geprägt ist, besteht aus vielen kleineren Einheiten – den Kulturlandschaftselementen. Sie *„sind Bausteine, aus deren Kombination sich historische Kulturlandschaften zusammensetzen.“*² Aufgrund fehlender bzw. mangelnder Kommunikation zwischen den Bürgern, Forschern und Planern und der Unkenntnis des Vorkommens sowie der Bedeutung der Kulturlandschaftselemente kam es im Laufe der Zeit zum schleichenden Verlust historischer Kulturlandschaftselemente z.B. durch Bauvorhaben, durch Umnutzung und Intensivierung landwirtschaftlicher Flächen oder im Zuge der Flurneuordnung.³ Es wurden daher Kataster für eine möglichst umfassende Inventarisierung von Kulturlandschaftselementen gefordert⁴, *„um sie bei raumwirksamen Planungen berücksichtigen zu können“*⁵ – *„stellen Kataster doch eine der Voraussetzungen für eine fundierte Planung dar.“*⁶ Diese Forderungen führten zur tatsächlichen Entwicklung von Katastern für Kulturlandschaftselemente. Seit Ende 1999 bis Anfang 2001 erfolgte im Studiengang Landschaftsarchitektur und Umweltplanung der Hochschule Neubrandenburg eine elektronische Datenerfassung (EDV) von kulturhistorischen Landschaftselementen für einen ausgewählten Bereich Mecklenburg-Vorpommerns.⁷ Ausgangspunkt für die Konzeption des Katasters war der *„methodische Vorschlag einer Reliktkartierung nach dem von Wöbse entwickelten Aufnahmeverfahren“*⁸ mit einem standardisierten Erfassungsbogen. *„Diese Methode ist praxisnah und entspricht am ehesten dem Ansatz einer EDV-gestützten Umsetzung.“*⁹ Es *„wurde die Entwicklung einer eigenen Softwarelösung angestrebt, die als intuitiv handhabbares Werkzeug für die Erfassung und Abfrage der Datenbestände fungiert“*¹⁰ und *„die speziell für die Erfassung historischer Kulturlandschaftselemente optimiert, leicht zu bedienen ist und Interessierten kostenlos zur Verfügung gestellt werden kann. Ziel war [...] die Neubetrachtung und -bewertung von Landschaftselementen unter dem Blickwinkel eines ganzheitlichen Kulturlandschaftsschutzes“*.¹¹ *„Für die [...] Forschungsaktivitäten wurde das Akronym „KLEKs-Kulturlandschaftselementekataster“ gewählt.“*¹² Kulturlandschaftselemente stellen nach den bisherigen Erfahrungen für die Bestandsaufnahme die am besten handhabbaren Grundeinheiten dar.¹³ *„Durch das KLEKs soll eine Grundlage für ein Netzwerk geschaffen werden, das es ermöglicht, administrative, institutionelle und fachliche „Hürden einer ganzheitlichen Herangehensweise zur Bewahrung und Weiterentwicklung*

¹ Becker (1999), S. 9.

² Wöbse (1994), S. 10.

³ Vgl. Bender; Köberle; Schmidt (2001), S. 63-64/

Vgl. Wiegand (2001), S. 22.

⁴ Vgl. Wiegand (2001), S. 22/

Vgl. Behrens; Stöckmann (2007), S. 6.

⁵ Wiegand (2001), S. 22.

⁶ Behrens; Stöckmann (2007), S. 6.

⁷ Vgl. Bender; Köberle; Schmidt (2001), S. 64.

⁸ Bender; Köberle; Schmidt (2001), S. 65.

⁹ Ebd., S. 65.

¹⁰ Behrens; Vetter (2004), S. 3.

¹¹ Stöckmann (2009), S. 6.

¹² Behrens; Vetter (2004), S. 3.

¹³ Vgl. Wöbse (1994), S. 10.



historischer Kulturlandschaften zu überwinden. KLEKs [...] steht allen offen, die sich am weiteren Aufbau [...] der Datenbank beteiligen möchten.¹⁴ Das „KLEKs-Prinzip bietet die Möglichkeit, kollektives Wissen lokaler Experten aufzugreifen und abzubilden.¹⁵ „Das KLEKs ist grundsätzlich bundesweit angelegt“.¹⁶ „Das Inventar besteht aus drei miteinander verknüpften Informationsebenen: 1. der Kerndatenbank mit Geometrie- und grundlegenden Sachdaten, z.B. Typ, Datierung, 2. sog. Aspekten, die weitere strukturierte Sachdaten, Bewertungs- und Protokollformulare vorhalten, 3. HTML-Dokumenten, die zusammenfassende Texte sowie Fotos enthalten und primär für die Zwecke Umweltbildung und Tourismus vorgesehen sind. [...] Der KLEKsEditor verbindet die Vorteile eines professionellen Geographischen Informationssystems mit der Einfachheit gängiger Desktop-Anwendungen, ohne dass der Benutzer im Umgang mit komplizierten Fachprogrammen vertraut sein muss.“¹⁷ „Die Software „KLEKs“ soll jedermann eine rasche Einarbeitung ermöglichen: Die Kulturlandschaftselemente liegen als Punkt-, Linien- oder Flächenelemente vor. Die geometrischen Informationen sind mit einer thematischen Datenbank verknüpft. Dabei stellt eine interaktive Landkarte die grafische Schnittstelle zwischen Nutzer und Informationssystem dar. In Anlehnung an die Internetwelt erscheinen die Elemente in der Landkarte als eine Art Hyperlink, der auf beschreibende Texte und weitere Datenquellen verweist. Dabei ist es möglich, die Elemente nach inhaltlichen, räumlichen und zeitlichen Gesichtspunkten zu ordnen.“¹⁸ „Die Anwendungssoftware ermöglicht es, große Datenmengen einfach und schnell zu verarbeiten.“¹⁹ Ziel ist es, „durch die Vervollständigung und Ergänzung eines vorhandenen Kulturlandschaftselementekatasters (KLEKs) historische Kulturlandschaften und -landschaftsteile zu pflegen und weiterzuentwickeln, d.h. in Planungen mit einzubeziehen, um eine weitere Nutzung anzustreben und eine Unterschutzstellung besonders schützenswerter Orte zu erreichen.“²⁰ „Das KLEKs ist eine Art Wikipedia für die Kulturlandschaftsforschung. Es enthält Informationen aus den verschiedensten Quellen, zum Beispiel aus den öffentlichen Denkmallisten, von Heimatforschern, Vereinen und Landschaftsplanungsbüros. [...] Alle Daten werden objektorientiert eingearbeitet und mit dem Namen der Autoren versehen. Bestehende Datensätze können verändert und ergänzt werden.“²¹ Das KLEKs zeichnet sich aus „durch die Begriffe Gemeinschaftsprinzip und Selbstorganisation sowie Bürgernähe, Offenheit und Transparenz. [...] Unter Ausnutzung von Synergiepotenzialen bislang oft verstreuter Informationen und lokaler Initiativen soll der Zugriff auf einen gemeinsamen, ständig wachsenden und verbesserten Datenbestand ermöglicht werden.“²² Durch dieses innovative und partizipative Konzept besteht²³ „die realistische Möglichkeit, eine flächendeckende und auf Vollständigkeit angelegte Bestandserfassung historischer Kulturlandschaftselemente zu erreichen, die für Zwecke der Landschaftsplanung verwertbar ist“²⁴. Mit der Aufnahme von Objekten aus dem Untersuchungsgebiet „in das Kulturlandschaftselementekataster soll ein Aufschluss über das Leben und Wirken des Menschen in verschiedenen Epochen gegeben werden. Darüber hinaus soll mit der Aufnahme und Darstellung landschaftstypischer Elemente wie z.B. Alleen, [...] Großsteine ein größeres Verständnis und Wertgefühl gefördert werden, weil gerade historische Kulturlandschaftselemente für diese Region besonders charakteristisch sind.“²⁵

¹⁴ Stöckmann (2009), S. 7.

¹⁵ Vgl. Stöckmann (2009), S. 4.

¹⁶ Behrens; Stöckmann (2007), S. 8.

¹⁷ Stöckmann (2009), S. 8.

¹⁸ Behrens; Vetter (2004), S. 3.

¹⁹ Meyer (2004), S. 89.

²⁰ Ebd., S. 82.

²¹ Stöckmann (2009), S. 8-9.

²² Ebd., S. 9.

²³ Vgl. Behrens; Stöckmann (2007), S. 8.

²⁴ Behrens; Stöckmann (2007), S. 8.

²⁵ Meyer (2004), S. 82.



3 UNTERSUCHUNGSRAUM

3.1 Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

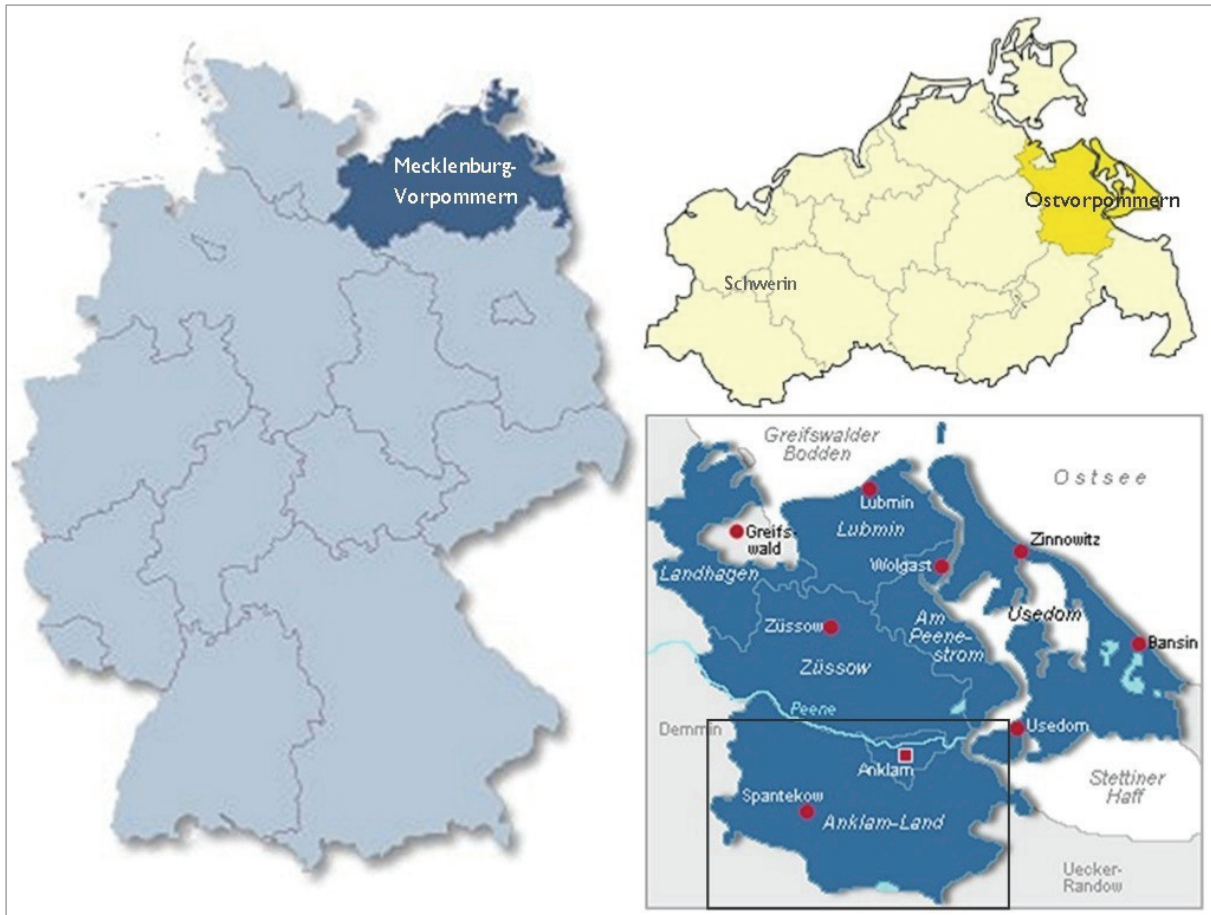


Abb. 1: Untersuchungsgebiet²⁶

Im Nordosten der Bundesrepublik Deutschland liegt das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern, das sich aus zwölf Landkreisen und sechs kreisfreien Städten zusammensetzt (Stand 2009). Das Untersuchungsgebiet befindet sich im südlichen Bereich des Landkreises Ostvorpommern. Es besteht aus dem Amt Anklam-Land, der Hansestadt Anklam und aus Teilen des Amtes Züssow. Der Untersuchungsraum wurde etwas weiter gefasst: Die nördliche Grenze des Untersuchungsgebietes bildet die Landstraße L 263 und die südliche der Große Landgraben. Das Stettiner Haff begrenzt im Nordosten den Untersuchungsraum.

3.2 Kulturlandschaft als Grundlage des Tourismus

Das naturräumliche und kulturlandschaftliche Potenzial ist eine wichtige Grundlage für den Tourismus. Mecklenburg-Vorpommern besitzt aufgrund seiner besonderen durch die letzte Eiszeit geformten Landschaft ein „Alleinstellungsmerkmal“. Das Untersuchungsgebiet ist gleichzeitig eine historische Kulturlandschaft.

²⁶ Vgl. <http://www.branchenorte.de/grafiken/karte-branchenbuch-mecklenburg-vorpommern.jpg>; 15.06.09; 21:05/

Vgl. http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/3/30/OVP_in_Mecklenburg-Vorpommern.svg/300px-OVP_in_Mecklenburg-Vorpommern.svg.png; 15.06.09; 21:02/

Vgl. <http://www.ferienwohnungen.de/landkarten/ostvorpommern.gif>; 15.06.09; 18:04.



„Eine historische Kulturlandschaft ist ein Landschaftsausschnitt, der insbesondere wegen seiner geschichtlichen, wissenschaftlichen oder künstlerischen Bedeutung als Zeugnis vom Umgang früherer Generationen mit Natur und Landschaft oder als Beispiel früheren Lebens oder wichtiger Bestandteil für Heimat zu erhalten und zu pflegen ist.“²⁷

Auf Grundlage dieser Definition wird im Folgenden auf die landschaftsprägenden Faktoren Siedlungsgeschichte, die Siedlungs- und Bevölkerungs-, die Wirtschaftsstruktur und die Verkehrserschließung eingegangen.

3.2.1 Siedlungsgeschichte

Erste menschliche Spuren sind 10.000 bis 8.000 vor Christus in Vorpommern durch Funde einzelner Gerätschaften aus Knochen, Steinen oder Geweihen belegt. Es handelte sich um Menschen, die sich als Jäger, Sammler oder Fischer betätigten. Vorzugsweise entstanden Siedlungen an der Küste oder an Seen.²⁸ Mit Beginn der jüngeren Steinzeit (3000 bis 1600 vor Christus) bildeten sich im Wandel zur bäuerlichen Kultur dörfliche Siedlungsformen.²⁹ Während dieser Zeit entstanden Megalithgräber, auch Großstein-, Hünengräber oder Dolmen genannt. Dabei handelt es sich um kollektive Grabstätten, die mit Beigaben, wie Pfeilspitzen, Bernsteinschmuck und Keramik, versehen wurden. Erbauer der Steinbauten waren Ackerbauern und Viehzüchter. Im Untersuchungsgebiet befinden sich Hünengräber in Klein Polzin. Die Grabstätten sind Zeugen einer sich entwickelnden Gesellschaftsstruktur. Die Bronzezeit ist in die Zeitspanne 1600 bis 600 vor Christus einzuordnen. Prächtige Begräbnisstätten lassen auf eine differenzierte Sozialstruktur schließen. Massengräber wichen den Einzelbestattungen. Die Menschen errichteten Burganlagen, in die sie sich, wenn Gefahr drohte, zurückzogen. Eine fortwährende Bevölkerungsbewegung ist im letzten Jahrtausend vor Christus zu verzeichnen.³⁰ Die germanischen Stämme verließen Vorpommern während der Völkerwanderungszeit.³¹ Um 600 vor Christus siedelten sich Slawen, dem Volk der Wilzen zugehörend, im Untersuchungsgebiet an. Es handelte sich um Westslawen, die auch Wenden genannt wurden. Als typische Siedlungsstruktur der Wenden galt das Zeilen-, Gassendorf und das auf einem Hügelrücken angelegte Sackdorf.³² Die Endungen -in, -ow, -itz und -gast der Ortsnamen erinnern an die slawischen Siedlungsvorgänger.

Die Christianisierung begann sich im Laufe des 12. Jahrhundert zu vollziehen. In Stolpe wurde im Jahr 1153 das erste Benediktiner Kloster Pommerns errichtet. Im 12. und 13. Jahrhundert entstanden zahlreiche Burgen. Häufig nur als ein Turm, umgeben von Palisaden und Wassergräben, thronte die Burg vorzugsweise in Niederungen. Als Relikt sind heute noch die Turmhügel zu erkennen. Im Zuge der Ostkolonisation entwickeln sich die ersten Städte, die ihr eigenes Recht vom Landesherren erhielten.³³ Das Stadtrecht erhält Anklam 1264. Seuchenzüge brechen Mitte des 14. Jahrhunderts über das Land herein und hinterlassen entvölkerte Regionen.³⁴

Im 14. und 15. Jahrhundert beginnt sich die Gutsherrschaft zu formieren und führt im 16. Jahrhundert zur Bildung der Gutswirtschaft.³⁵ Die durch den Dreißigjährigen Krieg (1618-1648) stark zerstörten Dörfer und verwüsteten Äcker fielen in die Hände des Landadels, der die niedere Gerichtsbarkeit und Polizeigewalt besaß.³⁶ Großflächige Landwirtschaftsbetriebe entstanden auf Kosten der mit Erb-

²⁷ Becker (1999), S. 9.

²⁸ Vgl. Schneider (1993), S. 16.

²⁹ Ebd., S. 17.

³⁰ Ebd., S. 19.

³¹ Vgl. Wurlitzer (1999), S. 20.

³² Vgl. Schneider (1993), S. 25.

³³ Vgl. Wurlitzer (1999), S. 22.

³⁴ Vgl. Pocher (1997), S. 21.

³⁵ Vgl. Bock (2001), S. 8.

³⁶ Vgl. Wurlitzer (1999), S. 32.



zins belasteten Bauern.³⁷ Vorpommern gelangt aufgrund der veränderten Machtverhältnisse nach dem Krieg in schwedischen Besitz. Im Jahr 1725 wird das Gebiet südlich der Peene zurückerworben.³⁸

Im Stil der Renaissance entstehen die Herrensitze in Quilow und Putzar Mitte des 16. Jahrhunderts. Vom damaligen Stand der Wehrtechnik zeugen die Festung Spantekow und die Burgruine Landskron, die ebenfalls im 16. Jahrhundert erbaut wurden. Die Anlagen sind von Gräben, mächtigen Mauern und Bastionen umgeben. Im Inneren der Feste befinden sich Wohn- und Wirtschaftsgebäude.³⁹

In der ländlich geprägten Region werden im 19. Jahrhundert zahlreiche Landschlösser und Herrenhäuser errichtet (z.B. Schloss in Auerose, Schloss in Neetzow). Die Phase der großen Bauvorhaben endete schließlich nach dem Ersten Weltkrieg. Im 18. und 19. Jahrhundert bewirkte die agrarische Revolution die Wandlung von Gutswirtschaften in Großbetriebe. Aufgrund von Intensivierungsmaßnahmen konnten erhöhte Erträge erwirtschaftet werden. Das Gutsdorf entwickelte sich und führte zu einer deutlichen Zweiteilung von Herrenhaus und Katenzeile.⁴⁰

Aufgrund der Reichsbodengesetzgebung erfolgte eine Kleinparzellierung der Flur. In den Jahren 1920 bis 1938 siedelten Menschen aus Westpreußen und aus demographischen Überschuss- bzw. Notstandsräumen (Westfalen/Oderbruch) die Güter auf. Die Bodenreform im Jahr 1945 änderte an den Landwirtschaftsstrukturen nichts. Der Zweite Weltkrieg brachte eine demographische und soziale Umschichtung mit sich. Ein enorm hoher Flüchtlingsstrom überkam den ländlichen und städtischen Raum.

Das Dorf und das Flurbild änderten sich drastisch infolge der intensiven Pflanzen- und Tierproduktion im Rahmen der Kollektivierung und Industrialisierung. Das ländliche Erscheinungsbild prägten nun Wirtschaftshöfe, große Mastbetriebe und Wohnblöcke. Als Folge der Wiedervereinigung nach 1990 vollzog sich im ländlichen Raum nicht nur ein Struktur-, sondern auch ein Funktionswandel. Die Flur wurde kleiner parzelliert. Der Zuzug von Städtern in die Dorfgemeinschaften war häufig mit sozialen Problemen verbunden und die Suburbanisierung führte zur Ausweisung von Wohn- und Gewerbegebieten. Die Dörfer entwickelten sich zum Gewerbe- und Wohnstandort.⁴¹

3.2.2 Siedlungsstruktur

Im regionalen Raumentwicklungsprogramm für Vorpommern sind die zentralörtliche Struktur sowie diverse Raumkategorien dargelegt. Krien und Spantekow werden als Siedlungsschwerpunkt im ländlichen Raum deklariert. Ducherow ist im Untersuchungsgebiet das einzige Grundzentrum. Das Mittelzentrum Anklam zählt zum ländlichen Raum mit günstiger wirtschaftlicher Basis. Die amtsfreie Stadt ist für die umliegenden Gemeinden aufgrund von Versorgungslücken von wesentlicher Bedeutung. Die Hansestadt zählt mit ihren rund 14.000 Einwohnern zu den größten Siedlungen Ostvorpommerns.⁴²

Das Amtsgebiet Anklam-Land ist mit 22,2 Einwohnern je km² sehr dünn besiedelt. Der Landkreis Ostvorpommern besitzt 58 Einwohner je km². Somit zählt die Region zum ländlichen Raum, deren gemittelter Dichtewert bei 76 Einwohnern je km² veranschlagt wird.⁴³ Die dezentrale Siedlungsstruktur

³⁷ Vgl. Pocher (1999), S. 21.

³⁸ Vgl. Wurlitzer (1999), S. 32.

³⁹ Vgl. Pocher (1999), S. 20.

⁴⁰ Ebd., S. 25-26, 46/

Vgl. http://de.encyarta.msn.com/encyclopedia_761572257_2/Landwirtschaft.html; 22.04.09; 13:58.

⁴¹ Vgl. Meyer (1999), S. 34-35.

⁴² Vgl. Landkreis Ostvorpommern; Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus, Kultur und Verkehr (2008a), S. 22-24.

⁴³ Vgl. http://www.amt-anklam-land.de/cms/front_content.php?idart=2; 11.07.08 ; 14 :49.



tur beschert Lücken in der regionalen Versorgung und ist für erhöhte Infrastrukturkosten verantwortlich.⁴⁴

In den Jahren 1971 bis Ende 2006 ist ein Einwohnerschwund von 42% im Amtsgebiet verzeichnet worden. In den Gemeinden Bugewitz, Japenzin und Rathebur ist die Bevölkerung um mehr als 50% geschrumpft. Das Mittelzentrum Anklam ist von der Abwanderung ebenfalls betroffen.⁴⁵

3.2.3 Wirtschaftsstruktur

Die Wirtschaftsstruktur im Amtsgebiet Anklam-Land ist im Wesentlichen durch die Landwirtschaft geprägt. Das einzige Gewerbegebiet befindet sich im Grundzentrum Ducherow. Die Nettofläche beträgt 10 ha, wobei 1,8 ha nicht genutzt werden. Die Nettofläche des Gewerbegebietes der Stadt Anklam beträgt 39,6 ha. Zur freien Verfügung stehen dem Gewerbe 13,7 ha.⁴⁶

In Drewelow, Iven, Japenzin, Löwitz, Lüskow, Neuenkirchen, Rathebur, Rossin und Wietstock sind 0 bis 2 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze vorhanden. Es lässt sich beinahe keine sozialversicherungspflichtige Beschäftigung verzeichnen. Als Folge dessen ist im Untersuchungsgebiet der Anteil der Beschäftigten an der erwerbsfähigen Bevölkerung am Arbeitsort der geringste. Die Arbeitslosenquote im Landkreis Ostvorpommern, zu dem das Amt Anklam-Land zählt, beträgt 24% (Jahresdurchschnittswert 2006). Aufgrund eines konjunkturellen Aufschwungs konnte im Jahr 2008 ein positiver Trend auf dem Arbeitsmarkt vermerkt werden. Dies bezieht sich vor allem auf den Dienstleistungssektor, den Handel, das Gast-, das Baugewerbe und auf das verarbeitende Gewerbe.⁴⁷ Im Landkreis Ostvorpommern beträgt das Bruttoinlandsprodukt 13.892 € je Einwohner. In Mecklenburg-Vorpommern ist somit das Schlussdrittel der Landkreise erreicht. Ein Arbeitnehmer erhält in Ostvorpommern durchschnittlich einen Bruttolohn von 19.528 €. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt entspricht dies 73,8%.⁴⁸

⁴⁴ Vgl. Landkreis Ostvorpommern; Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus, Kultur und Verkehr (2008a), S. 19-26.

⁴⁵ Ebd., S. 93.

⁴⁶ Ebd., S. 54-55.

⁴⁷ Vgl. Landkreis Ostvorpommern; Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus, Kultur und Verkehr (2008a), S. 74-79.

⁴⁸ Ebd., S. 56.



4 GRUNDLAGEN DES FAHRRADTOURISMUS

4.1 Begriffsbestimmungen

Fahrradtourismus

Der ADFC definiert den Begriff des Fahrradtourismus als jegliche Art der Fahrradnutzung, die zum Zweck der Freizeit- und Urlaubsgestaltung unternommen wird. Dazu zählen:⁴⁹

- „der Kurz- und Tagesausflug,
- die Wochenendtour,
- die mehrtägige Radtour,
- die ausgedehnte Radreise“.⁵⁰

Radtouristische Infrastruktur

Unter dem Begriff radtouristische Infrastruktur wird das vorhandene Radroutennetz, das Wegenetz, die Wegweisung und die Wege begleitende Infrastruktur verstanden. Als Wegenetz werden die Straßenwidmungen und Oberflächenbeläge bezeichnet. Zu den Elementen der Wegweisung zählen Wegweiser und Orientierungstafeln. Die Wege begleitende Infrastruktur setzt sich aus Ausblicken, Badestellen, Schutzhütten, Bänken, Parkplätzen, Rastplätzen, Wasserwanderrastplätzen, gastronomischen Einrichtungen, Beherbergungen, dem Fahrradverleih und der Fahrradreparatur zusammen. Die radtouristische Infrastruktur bildet die Grundlage für die Bestandserfassung im Punkt 5 und Bewertung im Punkt 6.

Radroutennetz

Radwege

Nach StVO ist der Radweg ein Wegeelement, das häufig parallel zu Straßen verläuft und durch ein blaues Schild mit Fahrradpiktogramm gekennzeichnet ist.

Radrouten

Als Radrouten werden Wegestrecken bezeichnet, die günstige Voraussetzungen zum Radfahren bieten, ausgeschildert sind und/oder die sich durch den täglichen Gebrauch bewährt haben. Unter dem Begriff sind Alltags- und Freizeitrouten zusammengefasst.⁵¹

Radroutennetz

Ein Radroutennetz bildet ein Gefüge von regionalen und überregionalen Wegeelementen. Das Radroutennetz setzt sich aus Freizeitrouten und Alltagsrouten zusammen. Als Alltagsrouten werden Strecken bezeichnet, die alltäglich in Anspruch genommen werden. Freizeitrouten dienen dem Erholungszweck oder der sportlichen Aktivität. **Radfernwege** und **Radwanderwege** sind den Freizeitrouten zuzuordnen. Die überregionalen Radfernwege besitzen eine Streckenausdehnung von mindestens 150 km und sind für Mehrtagestouren konzipiert. **Radwanderwege** sind von regionaler Bedeutung und dienen der Erschließung des ländlichen Raumes. Der Wirkungskreis beschränkt sich auf Kreis- oder Gemeindeebene.⁵²

⁴⁹ Vgl. ADFC (1998), S. 4.

⁵⁰ ADFC (1998), S. 4.

⁵¹ Vgl. Rust (1996), S. 16.

⁵² Vgl. ADFC (1998), S. 9.

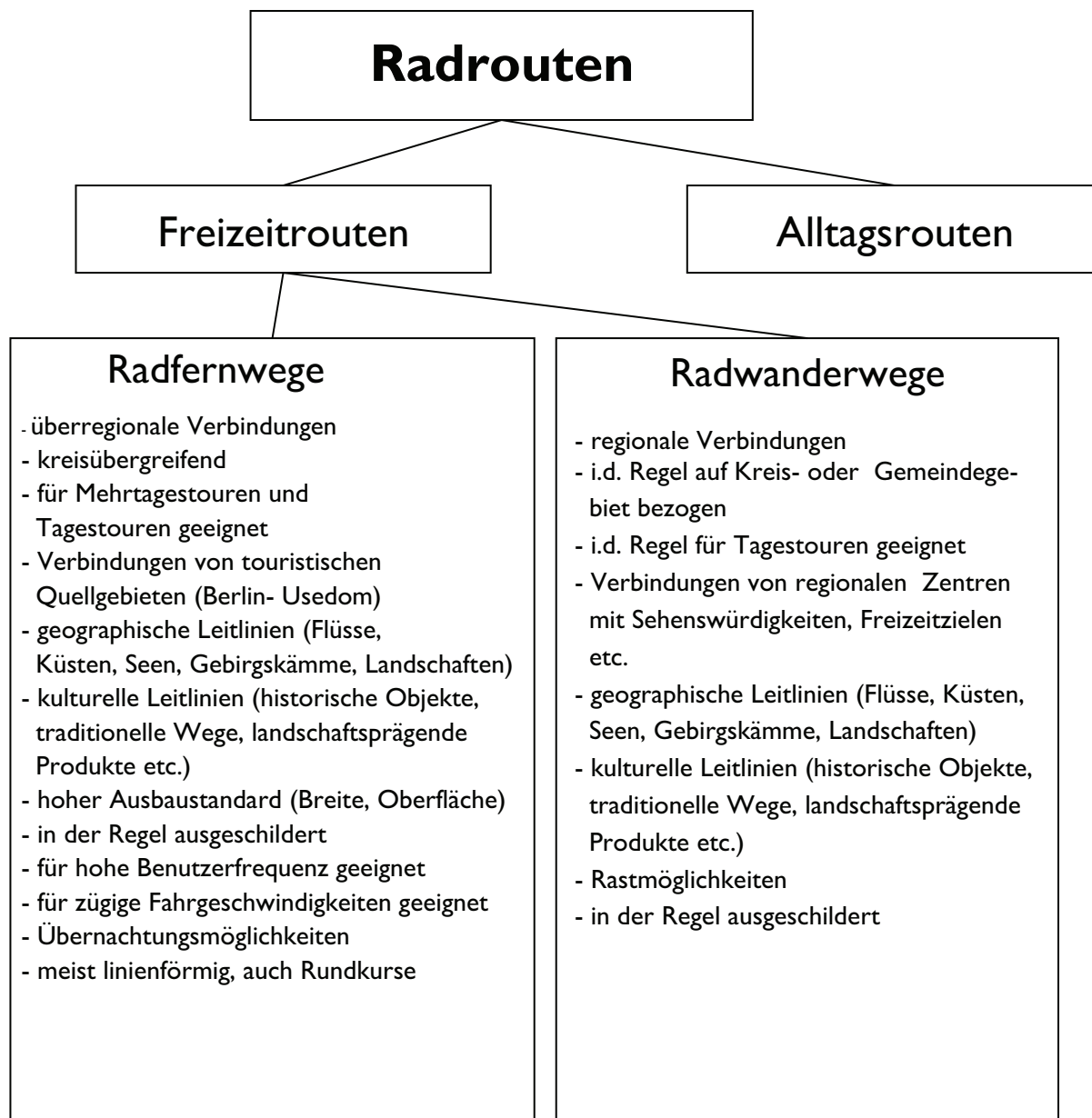


Abb. 2: Übersicht Radrouten⁵³

Eine Differenzierung in Streckenroute, Rundtour und Routennetz ist nach Art der Radreise möglich.

Streckenroute

Die Streckenroute verbindet zwei Orte miteinander und ist häufig an geographische Leitlinien oder an kulturelle Sehenswürdigkeiten gebunden. Die Abreise vom Zielort, gegebenenfalls zum Startort zurück, muss ebenso wie die Anreise ermöglicht werden. Alternativ sind Hin- und Rückweg durch erneutes Befahren identisch.⁵⁴

⁵³ Vgl. eigene Darstellung nach ADFC (1998), S. 9 und RICHTER (1997), S. 105-106.

⁵⁴ Vgl. Richter (1997), S. 103.



Rundtour

Die Rundtour erschließt einen größeren Raum und ist durch mehr Attraktivität gegenüber der Streckenroute ausgezeichnet. Der Start der Radtour kann an einem beliebigen Ort des Rundkurses erfolgen.⁵⁵

Routennetz

Aufgrund eines vorhandenen Routennetzes kann nach persönlichem Interesse und persönlicher Leistungsfähigkeit eine individuelle Route erstellt werden. Geeignete Kartengrundlagen können helfen, die Ansprüche umzusetzen.⁵⁶ Das Routennetz kann aus verschiedenen Wegelementen bestehen. Dabei wird im Folgenden zwischen den außerorts in Betracht kommenden und den innerorts hinzukommenden Elementen differenziert.⁵⁷

„außerorts

- selbstständig geführte Radwanderwege
- befestigte Feld- und Waldwege
- öffentlich nutzbare Privatwege
- Radwege entlang qualifizierter Straßen
- Deichwege und Deichverteidigungswege
- verkehrsarme Straßen

innerorts

- geeignete Wege durch Parks und Grünanlagen
- Fahrradstraßen
- Radfahrstreifen
- Straßen in verkehrsberuhigten Zonen
- ausgewiesene Radwege
- Nebenstraßen⁵⁸

4.2 Typologie der Radfahrer⁵⁹

Es gibt unterschiedliche Typen von Radfahrern mit verschiedenen Bedürfnissen.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) unterscheidet Alltags- und Freizeitradler.⁶⁰

- „Alltagsradler benutzen ihr Fahrrad für den täglichen Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkauf und für ihre sonstigen Besorgungen.“
- „Freizeitradler setzen sich nach Feierabend oder am Wochenende aufs Fahrrad, um sich zu erholen oder sich sportlich zu betätigen. Für die Urlaubsgestaltung spielt bei ihnen das Fahrrad eine große Rolle.“⁶¹

⁵⁵ Vgl. Richter (1997), S. 103.

⁵⁶ Ebd.

⁵⁷ Vgl. Knapp (1997), S. 86.

⁵⁸ Knapp (1997), S. 86.

⁵⁹ Die Verwendung der männlichen Form steht stellvertretend für beide Geschlechter um den Textfluss und die Lesbarkeit zu erhalten. Selbstverständlich sind die Aussagen für Radfahrerinnen ebenso zutreffend.

⁶⁰ Vgl. ADFC (1998), S. 5.

⁶¹ ADFC (1998), S. 5.



RUST⁶² teilt die Radfahrer nach Reisedauer ein in:

- Radausflügler (am Urlaubsort dient das Radfahren nur einer kurzen Freizeitaktivität– bis zu einem Tag),
- Radurlauber (am Urlaubsort dient das Radfahren einer langfristigen Freizeitaktivität– zwei Tage und mehr).

KNAPP⁶³ benennt diverse Radlertypen, die unter dem Begriff „Fahrradtourist“ zusammengefasst werden können.

- „Mountainbiker, Rennradfahrer,
- Radwanderer,
- Genußradler, Bildungsreisende,
- Abenteurer, Globetrotter,
- Öko-Touristen,
- Familien,
- Clubs und Gesellschaften,
- Sonntagsradler“.⁶⁴

KNAPP⁶⁵ differenziert nach touristischen Gesichtspunkten in:

- Sportradler auf Rennrädern, die oft in einer Gruppe und mit Begleitfahrzeug unterwegs sind,
- Mountainbiker, die vermutlich weniger im Urlaub als vielmehr in der Wochenendfreizeit ihre Touren unternehmen, um fit zu bleiben und auch die Natur zu genießen,
- die Vertreter des Rad-Aufenthaltstourismus, das sind Urlauber, die in ihrer Ferienregion `vor allem radeln`. Sie unternehmen halb- oder ganztägige Ausflüge auf dem Sattel und kehren immer wieder in ihr Stammquartier zurück,
- die Vertreter des Rad-Durchzugstourismus sind die „richtigen“ Tourenradler, sie folgen oft der Route eines bekannten Fernradweges, tun einmal etwas für den Körper und interessieren sich vor allem für die Natur, Kultur und regionaltypische Küche anderswo, probieren auf beschränkte Zeit einmal etwas anderes aus.

Bezug nehmend auf das Untersuchungsgebiet sind typologisch übergreifend der Alltagsradler, der Freizeitradler, der Genussradler, der Sonntagsradler und Vertreter des Rad-Durchzugstourismus anzutreffen. Drei Radfernwege verlaufen durch das Untersuchungsgebiet, die von Vertretern des Rad-Durchzugstourismus befahren werden. Der Genussradler, der Sonntagsradler und der Freizeitradler bevorzugen vor allem abwechslungsreiche Landschaft und verkehrssarme Wegeverbindungen. Alltagsradler nutzen die vorhandenen Wege für den täglichen Gebrauch. Die regionalen Straßen begleitenden Radwege verbinden bereits einige wenige Orte.

4.3 Trend zum Fahrradtourismus

Mecklenburg-Vorpommern bietet aufgrund der naturräumlichen Vielfalt der ebenen, weiten und unverbrauchten Landschaft ideale Bedingungen für den Fahrradtourismus. Als Freizeit- und Urlaubsaktivität erfreut sich das Fahrradfahren großer Beliebtheit. Die wichtigsten Argumente für das Radfahren sind: aktiv die Natur zu erleben, Kultur zu erfahren, Geselligkeit und Kommunikation, Fitness und Gesundheit oder einfach nur Freude am Radfahren.⁶⁶ Das Umweltbewusstsein fördert die positive

⁶² Vgl. Rust (1996), S. 19 nach Jilg (1989), S. 84.

⁶³ Vgl. Knapp (1997), S. 67.

⁶⁴ Knapp (1997), S. 67.

⁶⁵ Vgl. Knapp (1997), S. 67/68 nach Miglbauer 1995, S. 346.

⁶⁶ Vgl. ADFC (1998), S. 2.



Entwicklung des Radtourismus. Als umweltfreundliches Verkehrsmittel erlangt das Rad einen neuen Stellenwert.⁶⁷

In Deutschland besitzen ca. 80 % der Menschen ein Fahrrad. Neben dem Wandern und Schwimmen ist das Fahrradfahren die beliebteste Freizeitbeschäftigung der Deutschen.⁶⁸ Als Urlaubsaktivität nutzen 2007 20,86 Millionen Deutsche das Fahrrad. Dabei fuhren 6,16 Millionen „häufig“ bis „sehr häufig“ mit dem Drahtesel.⁶⁹ Im Jahr 2005 waren es dagegen 6,8 Millionen deutsche Urlauber.⁷⁰

Auf Datengrundlage einer Trendscape Marktstudie haben nach Angaben des ADFC 65% aller Deutschen schon einmal einen Radausflug unternommen. Der Ausflug umfasste mind. zwei Stunden und fand außerhalb des eigenen Wohnortes statt. Bereits 21% aller Deutschen haben einen Radurlaub mit mindestens einer Übernachtung gemacht, bei dem das Radfahren im Mittelpunkt stand.

Das Marktpotenzial für Radreisen in Deutschland wurde auf Basis der Radreiseanalysen 2001 bis 2004 vom ADFC ermittelt. Die Befragten gaben an, wahrscheinlich oder ziemlich sicher eine Radreise in den kommenden drei Jahren zu unternehmen. Das Nachfragepotenzial ist seit dem Jahr 2000 von 4,7 Millionen möglichen Radreisen bis zum Jahr 2003 auf 6,5 Millionen angestiegen.⁷¹

Jahr der Erhebung	Potenzial in Millionen	Potenzial in %	Zeitraum
2000	4,7	7,4	2001-2003
2001	5,2	7,9	2002-2004
2002	7,4	11,5	2003-2005
2003	6,5	10,1	2004-2006

Abb. 3: Marktpotenzial für Radreisen⁷²

Auf Grundlage der Reiseanalyse 2004, Radreiseanalyse 2004 und Daten des Statistischen Landesamtes Mecklenburg-Vorpommern wurde eine Minimal-Maximal-Schätzung des Nachfragevolumens für den Radtourismus in Mecklenburg-Vorpommern von der dwif-Consulting GmbH vorgenommen. Die Daten der Berechnung sind auf das Jahr 2003 zurückzuführen. Die minimalste Schätzung liegt bei 330.000 Übernachtungsradreisen und bei den Radausflügen bei 2,5 Millionen. Das Maximum des Nachfragevolumens wird auf 740.000 Übernachtungsreisen und 2,5 Millionen Radausflüge geschätzt. Eine Schätzung ist erforderlich, da keine Zahlen zum Nachfragevolumen in Mecklenburg-Vorpommern bereitstehen.⁷³

Es ist festzustellen, dass der Radtourismus in Mecklenburg-Vorpommern als Wachstums- und als ein strategischer Hauptmarkt von enormer Bedeutung ist. Laut dwif-Consulting GmbH besitzt das Bundesland sehr gute Chancen, seinen Stellenwert im Radtourismusmarkt auszubauen.⁷⁴ Für nähere Aussagen zur radtouristischen Nutzung des Untersuchungsgebietes fehlt es an Zahlen zum Nachfragevolumen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass es vom zunehmenden Trend profitiert.

⁶⁷ Vgl. ADFC (1998), S. 5.

⁶⁸ Vgl. <http://www.bmvbs.de/Verkehr/Strasse/Fahrrad-,1435.22685/Fahrradverkehr.htm>; 03.03.09; 14:55.

⁶⁹ Vgl. <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/literaturdatenbank/xldb/search/result/>; 14.01.09; 18:22.

⁷⁰ Vgl. http://www.adfc.de/4126_1; 14.01.09; 18:43.

⁷¹ Vgl. http://www.l.adfc.de/files/2/8/ADFC-Radreiseanalyse_2009.pdf; 27.04.09; 17:50.

⁷² dwif-Consulting GmbH (2004a), S. 58.

⁷³ Vgl. dwif-Consulting GmbH (2004a), S. 17-19.

⁷⁴ Ebd., S. 61.



4.4 Radtourismus

4.4.1 Radtourismus in Mecklenburg-Vorpommern

Mecklenburg-Vorpommern bietet aufgrund der naturräumlichen Vielfalt, der Ostseeküste, der Seen-, Fluss- und Kulturlandschaft dem Radtourismus eine optimale Grundlage. Als das beliebteste Radreiseziel konnte sich das Bundesland im Jahr 2007 behaupten. Dennoch verlor das Land seinen vorangegangenen Spitzenplatz für das Jahr 2008 an Bayern. Mittlerweile führen bereits drei von insgesamt zehn der bundesweit beliebtesten Radfernwege durch Mecklenburg-Vorpommern. Dazu zählen der Elbe-Radweg, der Oder-Neiße-Radfernweg und der Ostseeküstenradweg.⁷⁵

Der Radtourismus ist in Mecklenburg-Vorpommern laut „Landestourismuskonzeption Mecklenburg-Vorpommern 2010“ als ein strategischer Hauptmarkt zu bezeichnen. Ein strategischer Hauptmarkt beinhaltet folgende Segmente:⁷⁶

- *„die für das Land im Hinblick auf das Image sehr wichtig sind,*
- *die schon heute eine große Bedeutung für das Land haben und dies auch künftig*
- *haben werden, bzw.*
- *für die ein überproportionales Wachstum prognostiziert wird, wovon Mecklenburg-Vorpommern in besonderem Maße profitieren kann.“⁷⁷*

Die wachsende Bedeutung der Tourismusbranche führt notwendig zu seiner vor allem qualitativen Weiterentwicklung.⁷⁸ Im Gutachten „volkswirtschaftliche und arbeitsmarktpolitische Bedeutung des Radtourismus in Mecklenburg-Vorpommern sowie Marketinganalyse“, die von der dwif-Consulting GmbH erstellt wurde, sind folgende Maßnahmen zur Verbesserung des Radtourismus aufgeführt:

- *„Optimierung des Internetauftrittes des Tourismusverbandes Mecklenburg-Vorpommern e.V. (TMV) für den Radtourismus,*
- *Optimierung des Internetauftrittes der regionalen Tourismusverbände,*
- *Strukturierung des radspezifisch relevanten Karten- und Literaturmaterials,*
- *Optimierung des Angebots alternativer Anreismöglichkeiten (v.a. Schiene),*
- *Radwegeinfrastruktur,*
- *Bett & Bike-Zertifizierung vorantreiben,*
- *Erstellung Bett & Bike-Regionalverzeichnis MV,*
- *Angebot spezieller Quartierformen für Radtouristen,*
- *Einführung des Angebots von One-Way-Fahrradverleih,*
- *Gewährleistung von Qualitätsstandards für Mieträder,*
- *Schaffung von Kombiangeboten (z.B. Paddel & Pedale etc.),*
- *Schönwettergarantie, Angebote für Unternehmungen ohne Rad,*
- *Vernetzung Gepäcktransfer-Service,*
- *Einrichtung eines permanenten Pannendienstes,*
- *Einrichtung eines Notfall- und Infotelefon,*
- *Einheitliche Darstellung zum Thema Rad,*
- *Integration von Radurlaub als eigenes Thema in die Gästebefragungen des TMV“.⁷⁹*

⁷⁵ Vgl. http://www.adfc.de/5354_1; 05.02.09; 13:46.

⁷⁶ Vgl. dwif-Consulting GmbH (2004b), S. 38.

⁷⁷ dwif-Consulting GmbH (2004b), S. 38.

⁷⁸ Vgl. dwif-Consulting GmbH (2004b), S. 53.

⁷⁹ dwif-Consulting GmbH (2004a), S. 81-89.



4.4.2 Fahrradtouristische Angebotsgestaltung

Radwege

Zur Förderung des Radtourismus eignet sich ein Radroutennetz. Das Netz besteht aus überregionalen Radfernwegen und regionalen Radwanderwegen. Für den Ausbau des Radroutennetzes eignen sich häufig die bereits vorhandenen Wege. Feld- und Wirtschaftswege können beispielsweise in Anspruch genommen werden. Die Wegführung sollte den Ansprüchen der Radfahrer gerecht werden oder diese zumindest berücksichtigen. Dazu zählen u.a. autofreie, durchgehend und ausreichend breite Radwege. Entlang der Routen sollten sich in ausreichenden Abständen Raststätten, Übernachtungs- und Versorgungsmöglichkeiten befinden. Sehenswürdigkeiten, Spielplätze, Badestellen und Fahrrad-servicestationen erhöhen ebenfalls die Attraktivität der Route.⁸⁰

Wegweisung

Die Fahrrad-Wegweisung ist durch die StVO nicht geregelt. Die wegweisenden Elemente können beispielsweise in Form, Größe, Farbe und Schrifthöhe frei gestaltet werden. Das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern veröffentlichte bereits Empfehlungen, die nähere Angaben zur Art der Fahrrad-Wegweisung enthalten. Die Wegweisung sollte an die speziellen Ansprüche der Radfahrer angepasst sein. Gleichzeitig dürfen sie nicht in Konkurrenz zu Schildern nach der StVO treten. Es empfiehlt sich, die Ausschilderung durchgängig, gut sichtbar und leicht verständlich zu gestalten. Die Wegweiser dienen nicht nur der Orientierung und der Sicherheit, sondern sind zudem Imagerträger und Identitätsinstrumente. Die Wegweiser können zusätzlich durch Signets für Rund- oder Streckentouren ergänzt werden. Ein Wegweiser sollte die Richtung, das Ziel, die Entfernung und das Fahrradpiktogramm enthalten. Nach ADFC dienen dem Radwanderer Hauptwegweiser, Vorwegweiser, Zwischenwegweiser und Orientierungstafeln als Elemente der Wegweisung.⁸¹

Beherbergung/Gastronomie

An die speziellen Ansprüche der Radfahrer angepasst, sind Bett & Bike-Betriebe. Sie erfüllen eine Reihe von Anforderungen die den Bedürfnissen der Radreisenden gerecht wird. Die Gastronomiebetriebe erkannten Radreisende ebenfalls als eine gewinnbringende Zielgruppe, da sie häufig gewillt sind Pausen einzulegen und über ein überdurchschnittliches Einkommen verfügen. Zudem sind die Radfahrer an die örtlichen Versorgungsmöglichkeiten gebunden, da sie nur eine geringe Transportkapazität besitzen.

Karten und Radwanderführer

Karten und Radwanderführer dienen neben der Wegweisung ebenso der Orientierung. Der ADFC⁸² unterscheidet in folgende Kartenarten und weist ihnen entsprechende Merkmale zu:

Die Radtourenkarte ist in den Maßstäben von 1:100.000 bis 1:200.000 konzipiert. Sie eignet sich für Mehrtagestouristen, da sie die überregionalen Radfernwege beinhaltet.

Die Radwanderkarten erscheinen in den Maßstäben von 1:50.000 oder 1:75.000. Mit ihnen lassen sich regionale Tagestouren planen.

Speziell auf die Anforderungen eines Mountainbikers ausgerichtet, ist die Mountainbike-Karte. Die Mountainbike-Routen sind in den Maßstäben von 1:25.000 bis 1:50.000 mit entsprechendem Schwierigkeitsgrad dargestellt.

⁸⁰ Vgl. ADFC (1998), S. 11.

⁸¹ Ebd., S. 15-18.

⁸² Ebd., S. 21-23.



Die topographischen Karten und Straßenkarten sind nicht für radtouristische Zwecke konzipiert. Sie dienen als Ersatz für Radlerkarten. Die detaillierten Kartenwerke erscheinen in den Maßstäben von 1:25.000 bis 1:200.000.

Der Radwanderführer erschließt auf regionaler Ebene präzise und flächendeckend. Er enthält Kartenskizzen oder Kartenausschnitte und besticht u.a. durch Wegebeschreibungen, Erläuterungen zu Sehenswürdigkeiten der Region sowie Unterkunftsmöglichkeiten.

Abstellanlagen

Fahrradabstellanlagen werden von Alltags- und Freizeitradlern gleichermaßen genutzt. Im Vordergrund steht dabei die sichere Verwahrung des Rades. Fahrradabstellanlagen sollten vor allem an interessanten Plätzen oder in der Nähe von Orten errichtet werden, an denen die Nutzung des Rades untersagt oder nicht möglich ist. Als Abstellanlagen kommen beispielsweise der bewachte Fahrradparkplatz, die Fahrradstation und der Anlehnbügel in Betracht.⁸³

Fahrradvermietung und Serviceangebote

Die Fahrradvermietung ist vor allem in attraktiven Urlaubsregionen sinnvoll. Mit dem Fahrrad können Urlauber die Region mobil erschließen. Einrichtungen der Fahrradvermietung besitzen eine nicht zu unterschätzende Funktion für eine radlerfreundliche Region. Neben der Vermietung von Fahrrädern können sie weitere Serviceleistungen anbieten.⁸⁴

Pauschalangebote

Pauschalangebote werden von Veranstaltern organisierter Radtouren vorgeschlagen. Das Angebot kann dabei stark variieren, angefangen bei einer Stadtführung per Fahrrad bis hin zu einer mehrwöchigen Radreise. Der Veranstalter gestaltet entsprechend nach Ort oder Region ein attraktives Programm.⁸⁵

Öffentlicher Verkehr

Fahrradmitnahme im Fern- und Nahverkehr

Die Bahn ist ein umweltfreundliches Beförderungsmittel und wird von den Radreisenden gern genutzt. In vielen Zügen des Fernverkehrs ist die Fahrradmitnahme möglich. Die Fernverkehrszüge, die die Mitnahme des Rades gestatten, sind in den Ankunfts- und Abfahrtsplänen gekennzeichnet. Viele Züge im Nahverkehr sind bereits mit Mehrzweckabteilen versehen. Die Mehrzweckabteile befinden sich üblicherweise am Zugende oder am Zuganfang. Die Einstiegsbereiche können ebenfalls genutzt werden, um das Rad zu transportieren. Generell richtet sich die Fahrradmitnahme nach freien Kapazitäten.⁸⁶

Fahrradmitnahme in Bussen und im Stadtverkehr

In Gebieten, die nicht ausreichend von der Bahn erschlossen sind, ist die Fahrradmitnahme in Bussen für Radreisende von Vorteil. Jedoch ist die Bereitschaft zur Mitnahme des Rades regional verschieden. In stark frequentierten Regionen eignen sich beispielsweise Aufnahmegestelle, die am Heck des Busses befestigt sind, oder Fahrradanhänger, die hinter den Bus gekoppelt werden. In Linienbussen und Niederflurbussen besteht die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme, wenn die vorrangigen Nutzer nicht mitfahren. Als vorrangige Nutzer werden Rollstuhlfahrer und junge Mütter, die die vorhandene Fläche als Abstellfläche für Kinderwagen nutzen, bezeichnet.⁸⁷

⁸³ Vgl. ADFC (1998), S. 30-32.

⁸⁴ Ebd., S. 45.

⁸⁵ Ebd., S. 46.

⁸⁶ Vgl. http://www.bahn.de/p/view/mdb/pv/dbreisetou/prospekte/MDB50088-bahn_bike_folder_08.pdf; 16.02.09; 19:11.

⁸⁷ Vgl. ADFC (1998), S. 40-42.



Fahrradmitnahme auf Fähren und Schiffen

Die Fahrradmitnahme ist in der Regel auf Fluss- und Seefahren erlaubt. Die Betreiber der Ausflugsschiffe sind häufig nicht bereit, das Rad zu transportieren.⁸⁸

4.4.3 Träger

Die öffentlichen Straßen sind verschiedenen Baulastträgern unterstellt. Zuständig für den Bau und die Unterhaltung von Radwegen ist die Gemeinde an Gemeindestraßen sowie Ortsdurchfahrten im Zuge von Kreisstraßen innerhalb einer Ortschaft mit mehr als 50.000 Einwohnern. Die Landstraßen obliegen dem Landkreis. Der Bund ist Baulastträger für die Bundesstraßen. Das Land kann jedoch über Priorität und Finanzierung einzelner in der Baulast des Bundes liegende Radwege im Sinn der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen entscheiden.⁸⁹ Die Gemeinden und Landkreise sind demnach für einen nicht unerheblichen Teil des Radwegenetzes verantwortlich.⁹⁰ Eine Zusammenarbeit zwischen der Landesregierung, dem Landesförderinstitut, den jeweiligen Landkreisen, den entsprechenden Gemeinden, den Interessengruppen mit Regionalgruppen oder dem Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern ist von erheblicher Bedeutung.⁹¹

4.4.4 Förderung

Die Förderung bildet, im Kontext mit der Finanz-, Raumordnungs-, Steuer-, Verkehrs- und Wirtschaftspolitik, ein komplexes Gefüge.⁹² Die Zusammenarbeit der verschiedensten Ebenen und Akteure im Sinn der Radwegförderung ist entscheidend. Die Hauptverantwortung tragen jedoch die Länder und Kommunen. Die Fördermittelverteilung erfolgt durch die Länder, die den einzelnen Kommunen mehr oder weniger zugute kommt.⁹³ Die Vielzahl an Fördermöglichkeiten erlaubt im Rahmen dieser Arbeit nur einen groben Überblick.

Der „Nationale Radverkehrsplan 2002-2012“, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, beinhaltet Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Der Radverkehrsplan soll letztendlich neue Möglichkeiten und die Umsetzung neuer Förderstrategien veranlassen, Handlungsempfehlungen geben sowie für die verbreitete Akzeptanz als gesundheitsförderndes, umwelt- und sozialverträgliches Verkehrsmittel eintreten.⁹⁴

Möglichkeiten der Radwegförderung sind auf den verschiedensten Ebenen verankert. Die Strukturpolitik der europäischen Union benennt den „Europäischen Fonds für regionale Entwicklung“ (EFRE) und den „Europäischen Sozialfonds“ (ESF). INTERREG, eine Gemeinschaftsinitiative des EFRE, gewährt Kommunen, Regionen und national übergreifend finanzielle Unterstützung, um Strategien, Dienstleistungen und Produkte zur Lösung gemeinsamer Probleme zu erproben.⁹⁵

Die Förderung des ländlichen Raumes wird in der EU-Politik durch LEADER (frz. Liaison entre actions de développement de l'économie rurale, dt. Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft) vorgenommen. Es handelt sich dabei um eine Gemeinschaftsinitiative der Europäischen Union.⁹⁶

⁸⁸ Vgl. ADFC (1998), S. 44.

⁸⁹ Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2002), S. 11.

⁹⁰ Vgl. Landtag Mecklenburg-Vorpommern (2008), S. 20.

⁹¹ Ebd., S. 5.

⁹² Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2002), S. 7.

⁹³ Ebd., S. 54.

⁹⁴ Ebd., S. 8.

⁹⁵ Vgl. http://www.zukunft-reisen.de/uploads/media/Struktur_F__rderprogramme_End.pdf; 02.03.09; 15:27.

⁹⁶ Vgl. http://www.zukunft-reisen.de/uploads/media/Struktur_F__rderprogramme_End.pdf; 02.03.09; 15:27/
Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/LEADER>; 08.03.09; 15:16.



Mit Hilfe des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) kann der Bund Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse innerhalb der Gemeinden fördern. Die Länder entscheiden über die Inanspruchnahme des GVFG.⁹⁷ Radverkehrsanlagen entstehen an Bundesstraßen aus Straßenbaumitteln des Bundes im Auftrag der Länder. Es besteht ebenfalls die Möglichkeit, aus dem Bundesfernstraßenhaushalt selbstständig geführte Wege, die in Zusammenhang mit der Bundesstraße stehen, zu finanzieren. Geeignete Mittel für den Bau von Radverkehrsanlagen können in manchen Bundesländern auch durch die Länder-Finanzausgleichs-Gesetze (FAG) bereitgestellt werden.⁹⁸

Das Regionale Förderprogramm des Landes MV ist im Rahmenplan der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA)“, der von Bund und Bundesland erstellt wird, enthalten. Die GA ist wichtigste Finanzierungsmöglichkeit der Infrastruktur. Im Jahr 2007 wurde auf die Förderung touristischer Vorhaben und den Bau von Radwegen ein spezielles Augenmerk gelegt. So heißt es: „Bei Investitionsvorhaben der öffentlichen touristischen Infrastruktur wird unter besonderer Berücksichtigung der Ergebnisse der Tourismuskonzeption des Landes MV der Schwerpunkt der Förderung auf die Qualitätsverbesserung und Saisonverlängerung gelegt. Förderwürdig sind insbesondere Radfernwege als integraler Bestandteil des Radwegekonzeptes des Landes MV.“⁹⁹ Der Fördersatz beträgt bis zu 75% aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe in Verbindung mit Mitteln der Europäischen Union (EFRE oder ELER) für die Förderung der touristischen Infrastruktur sowie der Radwanderwege.¹⁰⁰

Die Bundesländer besitzen eigene, speziell zugeschnittene Förderprogramme. Stadt- bzw. Dorferneuerungsmittel der Länder sowie Mittel aus Kfz-Stellplatzablösebeträgen können für Radverkehrsmaßnahmen eingesetzt werden. Die Kommunalabgabengesetze der Länder (KAG) sind ein wichtiges Instrument der Radwegefinanzierung.¹⁰¹ Radtouristische Infrastrukturmaßnahmen und der ländliche Wegebau können im Rahmen der Richtlinie zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (ILERL) realisiert werden.

Die kooperative Zusammenarbeit der beiden Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg sowie der Republik Polen kann ebenfalls der Radwegeförderung dienen. Die Strukturfondperiode bezieht sich dabei auf den Zeitraum von 2007 bis 2013. Der Ausbau von grenzüberschreitenden Radwegen kann mit bis zu 85% gefördert werden.¹⁰² Private Finanzierungen sind vorrangig auf kommunaler Ebene nicht auszuschließen.¹⁰³ Für den Neu- und Ausbau von Radwegen ist seit 1991 eine Gesamtsumme von 127,5 Millionen € im Rahmen von Förderprogrammen zur Verfügung gestellt worden. Zur Verbesserung des Radtourismus trugen ebenfalls Fördermaßnahmen aus zeitlich begrenzten Landesprogrammen bei. Das vorhandene Radwegenetz erlangte durch die Förderung ländlicher Wege eine weitere wesentliche Unterstützung.¹⁰⁴

⁹⁷ Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2002), S. 59-60.

⁹⁸ Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (1999), S. 26.

⁹⁹ Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus; Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern (2007), S. 7.

¹⁰⁰ Vgl. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus; Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern (2007), S. 7.

¹⁰¹ Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (1999), S. 27.

¹⁰² Vgl. Landtag Mecklenburg-Vorpommern (2008), S. 22-23.

¹⁰³ Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (1999), S. 27.

¹⁰⁴ Vgl. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus; Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern (2007), S. 6.



5 BESTANDSERFASSUNG

Die Bestandserfassung umfasst folgende Inhalte:

- die Erreichbarkeit des Untersuchungsgebietes,
- die radtouristische Infrastruktur,
- die Kulturlandschaftselemente und Informationstafeln.

5.1 Arbeitsweise

Zu Beginn wurde das Untersuchungsgebiet in Teilgebiete bzw. Messtischblattquadranten eingeteilt und systematisch mit dem Fahrrad abgefahren und kartiert. Auf Grundlage der topografischen Karte M 1:25 000 wurde das Untersuchungsgebiet an 19 Tagen erfasst, wobei insgesamt 632 Kilometer zurückgelegt und 584 Quadratkilometer aufgenommen wurden. Die Elemente für die Bestandserfassung sind direkt vor Ort in die topografische Karte M 1:25.000 ortsgenau eingetragen worden. Sowohl die Kulturlandschaftselemente wie auch die Wege begleitende Infrastruktur wurden fotodokumentiert, um spätere Irrtümer oder Unklarheiten auszuschließen. Wegweiser, Informationstafeln und Landschaftsfotos sind mit Blickrichtung erfasst worden. Alle Fotos wurden nach Aufnahmetag sortiert und nummeriert. Die kartierten Elemente wurden ins Kulturlandschaftselementekataster „KLEKs“ als Punkt-, Linien- und Flächenelement eingetragen. Für jedes Element entstand so ein Datensatz, der über den Namen, die Art und gegebenenfalls das Entstehungsjahr des Objektes Auskunft gibt. Zwecks einer besseren Übersicht wurde für alle Kulturlandschaftselemente des Siedlungsbereiches, geordnet nach Gemeinden, eine Exceltabelle mit dem Titel „Bestandserfassung Kulturlandschaftselemente“ angelegt, in der für jedes aufgeführte Objekt eine für den Tourismus relevante Bewertung erfolgte und die vorhandene Beschilderung vermerkt wurde. Auch im KLEKs wurde zu jedem Element eine Bewertung hinsichtlich des Erhaltungszustandes und der touristischen Bedeutung vorgenommen. Neben den Kulturlandschaftselementen wurden ebenfalls Wege begleitende Infrastrukturelemente erfasst. Zu diesen zählen Straßenwidmungen und -beläge, Wegweisung, Infrastrukturelemente wie Ausblicksmöglichkeiten, Badestellen, Rastplätze, Schutzhütten, Bänke, Parkplätze, Wasserwanderrastplätze, gastronomische Einrichtungen, Übernachtungsmöglichkeiten, Radverleih und -reparatur und Informationstafeln. Die Straßenwidmungen und -beläge konnten über den Wanderwegeditor ins KLEKs eingetragen werden. Die Infrastrukturelemente wurden punktgenau verordnet und mit maximal zwei Bildern verknüpft. Die Wegweiser, die zur Wegweisung und damit auch zur Infrastruktur gehören, wurden, wie auch die Landschaftsfotos, über den Geo-Images Aufsatz eingetragen.

5.2 Erreichbarkeit des Untersuchungsraumes

Das Amt Anklam-Land ist über die Bundesstraßen 110, 111, 199, 197 und 109 zu erreichen. Im Süden erschließt die B 109 das Amtsgebiet. Die B 197 und die B 199 verlaufen südwestlich durch den Untersuchungsraum. Aus westlicher Richtung quert die B 110 das vorpommersche Gebiet. Die Bundesautobahn (BAB) 20 ist in diesem Zusammenhang ebenfalls zu nennen. Die B 199 sowie die B 110 leiten über die Anschlussstellen (B 199 - Anklam, B 110 - Jarmen) den Verkehr von der BAB 20 in das Anklamer Land.

Fahrradmitnahme im Fern- und Nahverkehr

Die Anreise per Bahn ins Untersuchungsgebiet ist nur mit der Verbindung: Berlin - Greifswald - Stralsund - Sassnitz möglich. Haltestellen befinden sich in Ducherow und Anklam.

Fahrradmitnahme in Bussen und Stadtverkehr

In den Bussen können zwei bis maximal drei Fahrräder befördert werden. In einigen abgelegenen Orten steht den Ausflüglern ein Rufbus zur Verfügung. Die Nutzung des Rufbusses sollte durch den



Fahrgast mit der Verkehrsgesellschaft einen Tag im Voraus vereinbart werden. Der Abfahrtsort muss innerhalb des normalen Streckennetzes liegen.¹⁰⁵

Fahrradmitnahme auf Fähren und Schiffen

Eine saisonale Fährverbindung über die Peene befindet sich in Stolpe. Befördert werden Personen und Fahrräder. Im Fischerdorf Kamp besteht ebenfalls die Möglichkeit, eine Personenfähre zu nutzen. Das Stettiner Haff wird nach Karnin (Insel Usedom) und gegebenenfalls wieder zurück gequert. Die Fähre verkehrt zur Hauptreisezeit täglich. Die Mitnahme von Fahrrädern ist erlaubt.¹⁰⁶

5.3 Radtouristische Infrastruktur

Die Kartierung der radtouristischen Infrastruktur umfasst die Straßen-, Wegewidmungen und -beläge, die Wegweisung, die in Wegweiser und Orientierungstafeln unterteilt wird, und die so genannten Infrastrukturelemente, zu denen unter anderem Rastplätze und Schutzhütten gehören. Die radtouristische Infrastruktur wird im Plan I „Bestandserfassung/Bewertung“¹⁰⁷ farblich differenziert dargestellt.

5.3.1 Ausgewiesene Radwanderrouen und bestehende Radwege

Durch das Untersuchungsgebiet verlaufen vier Rundwege, drei Radwanderwege und drei Radfernwege. Die Radwanderwege befinden sich ausschließlich im Gebiet. Die Radfernwege kreuzen/queren dagegen den Untersuchungsraum eher am Rand.

Rundwege

- Eiszeitroute
- Peenetal Rundweg
- Rundweg Stettiner Haff

Radwanderwege

- Radwanderweg Boldekower Wald/Landgrabental
- Radwanderweg Nördliche Peenelandschaft
- Radwanderweg Peenetalmoor-Landschaft

Radfernwege

- Mecklenburgischer Seen-Radweg
- Radfernweg Berlin-Usedom
- Oder-Neiße-Radfernweg

Die durch das Untersuchungsgebiet verlaufenden Radfernwege und Radrundwege werden von etlichen Veranstaltern organisierter Radtouren genutzt. Insofern sind die Fernwege und Rundwege Bestandteil von Pauschalangeboten. Nach Kenntnisstand der Verfasserinnen hält ein einziger Anbieter im Untersuchungsgebiet geführte Radtouren bereit. Die drei angebotenen Touren verlaufen dabei jeweils unter einem speziellen Thema und besitzen eine Ausdehnung von ca. 20-30 km.¹⁰⁸ Um den Radfahrern Orientierung und Wegweisung zu gewährleisten, kommen diverse Karten und Radwanderführer für das Untersuchungsgebiet nach expliziter Recherche in Betracht. Die überregionalen Radfern- sowie Radrundwege sind vor allem von den ortsunkundigen Verlegern ausgewiesen und ausgeführt. In diesen Radwanderführern sind Informationen zu touristischen Attraktionspunkten im Anklamer Land eher selten zu finden. Die Hansestadt Anklam birgt dementsprechend die bekanntesten Touristenattraktionen (z.B. Lilienthal-Museum, Steintor). Der Landkreis Ostvorpommern sowie beispielsweise der regionale Fremdenverkehrsverband Vorpommern sind Herausgeber von regiona-

¹⁰⁵ Mündliche Aussage Herr Dräger, 20.05.09.

¹⁰⁶ Informationstafel am Hafen.

¹⁰⁷ Siehe Anhang.

¹⁰⁸ Vgl. Flyer: Mit dem Fahrrad im Landgrabental unterwegs. Gutsdörfer. Schlösser. Naturerlebnis (o. J.).



len Radwanderführern sowie Karten. Geeignete Radrouten und Tourenvorschläge verlaufen innerhalb des Untersuchungsgebietes. Eine detaillierte Wegbeschreibung der jeweiligen Touren und Routen fehlt. Auf wichtige „Highlights“ wird hingewiesen. Die Touren sind vor Ort nicht ausgeschildert. Als Herausgeber von zum Teil sehr detaillierten Wanderkarten sticht das ehemalige Amt Ducherower Land hervor. Diese Karten werden aber nicht neu aufgelegt.

Im Untersuchungsgebiet begleiten drei Radwege die Bundesstraßen und verbinden folgende Ortschaften miteinander:

- B 109 Neu Kosenow - Ducherow - Rathebur,
- B 110 Anklam - Relzow,
- B 197 Anklam - Pelsin - Kieswerk Wusseken.

Die Nutzung dieser Wegeverbindungen dient hauptsächlich der örtlichen Bevölkerung. Der B 110 Straßen begleitende Radweg erschließt und verbindet die Insel Usedom mit dem Festland.

5.3.2 Unterhaltung der Radwege

Die Unterhaltung der Radfernwege obliegt dem Landkreis Ostvorpommern, die vorhandenen Radwanderwege und Rundwege besitzen keine eindeutig geklärten Zuständigkeiten.

Eine Radwegemeisterin und zwei Straßenwärter der Kreisstraßenmeisterei unterhalten im Landkreis Ostvorpommern nur die Radfernwege. Das Christliche Jungenddorfwerk sowie die gemeinnützige Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaft Usedom West unterstützen des Weiteren bei Pflege- und Instandhaltungsmaßnahmen. Ein-Euro-Jobber stehen den Straßenwärtern für vier bis fünf Monate zur Seite. Zu den Aufgaben der Beschäftigten zählen unter anderem das Mähen der Rasenkanten, die Unratbeseitigung, das Ausbessern bzw. das Instandhalten sowie die Kontrolle der Radwege. Die Arbeiten finden während der saisonalen Inanspruchnahme statt. Ein Winterdienst erfolgt demnach nicht.

5.3.3 Vorhandene übergeordnete Planungen

Die Radwege sind als „Zugpferd“ zur Förderung der touristischen Entwicklung und somit zur Förderung des ländlichen Tourismus erkannt worden. Der Landkreis Ostvorpommern, der das Amt Anklam-Land, das Amt Züssow und die Hansestadt Anklam einschließt, erarbeitete folgende Prioritäten:

- „Die Umsetzung geplanter Straßen begleitender Radwege gemäß RREP Vorpommern, 2008.
- Einbringung des Landkreises beim zuständigen Baulastträger für den Neubau Straßen begleitender Radwege an Bundes- und Landesstraßen auf Grundlage der „Dringlichkeitseinschätzung des Neubaus Straßen begleitender Radwege an Bundes- und Landesstraßen im Landkreis Ostvorpommern“ (Stand: 25.02.2004; Beschluss des Kreis Ausschusses Landkreis Ostvorpommern; vgl. Anlage 1).
- Die Umsetzung der Prioritätenliste zum Bau Straßen begleitender Radwege an Kreisstraßen (vgl. Anlage 2).
- Die bessere Verknüpfung von Straßen begleitenden und touristischen Radwegen.“¹⁰⁹

Das regionale Raumentwicklungsprogramm (RREP) Vorpommern 2008 entstand auf Grundlage des Landesraumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommern 2005. Der Fahrrad- und Fußgängerverkehr ist zu fördern. Eine Optimierung und stetige Weiterentwicklung des Radverkehrs in Anlehnung an den Nationalen Radverkehrsplan 2002-2012 ist zu verfolgen. Der Ausbau und die Verknüpfung des vorhandenen Wegenetzes zu einem Gesamtwegenetz ist ein erklärtes Ziel des RREP Vorpommern 2008. Die Bedürfnisse der Alltags- und Freizeitradler sind zu berücksichtigen.¹¹⁰

¹⁰⁹ Landkreis Ostvorpommern; Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus, Kultur und Verkehr (2008a), S. 31.

¹¹⁰ Vgl. Regionaler Planungsverband Vorpommern (2008), S. 88.



Die „Dringlichkeitseinschätzung des Neubaus Straßen begleitender Radwege an Bundes- und Landstraßen Ostvorpommern“¹¹¹ sieht folgende Abschnitte vor:

- „Ziethen - Anklam (Anklam - Relzow besteht bereits),
- Rathebur - Neu Kosenow (besteht bereits) - Bargischow - Anklam,
- Kiesesee Wusseken - Kavelpass,
- gesamte Bundesstraße 199,
- Ziethen - Pätschow - Gützkow,
- Görke - Anklam,
- Jarmen - Görke“.¹¹²

Aufgrund von fehlenden Verbindungen nördlich und südlich der Peene wird der Bau Straßen begleitender Radwege nach Vorhaben der Dringlichkeitseinschätzung entlang der L 263 und B 110 bis zum Jahre 2011 angestrebt.¹¹³

Die Prioritätenliste zum Bau Straßen begleitender Radwege an Kreisstraßen existiert bereits seit dem 18.12.2000, dennoch ist es bisher nicht gelungen, die geplanten Vorhaben zu verwirklichen. Die Liste umfasst 21 Abschnitte, die einer Reihenfolge nach eingestuft werden. Das Untersuchungsgebiet betreffen die aufgeführten Teilstrecken:¹¹⁴

- „Medow - Krien,
- Neu Kosenow - Kreuzung Rosenhagen,
- Heidberg - Neuendorf A,
- Lassan - Seckeritz, Route: Neu Kosenow - Kreuzung Rosenhagen - Busow - Ducherow“.¹¹⁵

Die Entwicklung eines regionalen Netzes, eine einheitliche Beschilderung und das entsprechende Kartenmaterial sind zukünftige Herausforderungen des Landkreises.¹¹⁶

5.3.4 Wegenetz

Die Wege des Untersuchungsgebietes wurden im Hinblick auf das Radwandern nach Widmung und Oberflächenbelag erfasst. Das folgende Erfassungsschema bzw. die Belagskodierung wurde nach der Methode von Dr. Maik Stöckmann¹¹⁷ erarbeitet. Das Schema wurde gewählt, da es nach intensiver Internetrecherche die einzige Erfassungsmethode ist, die den Bestand des Wegenetzes sehr konkret und detailliert abbildet. Sie ist sehr praxisnah und für das Untersuchungsgebiet sehr gut einsetzbar. Die Widmungen und Oberflächenbeläge sind im Plan „Bestandserfassung/Bewertung“¹¹⁸ dargestellt.

¹¹¹ Landkreis Ostvorpommern; Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus, Kultur und Verkehr (2008b), Anlage I.

¹¹² Ebd.

¹¹³ Vgl. Landkreis Ostvorpommern; Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus, Kultur und Verkehr (2008a), S. 71.

¹¹⁴ Vgl. Landkreis Ostvorpommern; Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus, Kultur und Verkehr (2008b), Anlage 2.

¹¹⁵ Landkreis Ostvorpommern; Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus, Kultur und Verkehr (2008b), Anlage 2.

¹¹⁶ Vgl. Landkreis Ostvorpommern; Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus, Kultur und Verkehr (2008a), S. 72.

¹¹⁷ Stöckmann (2009), www.Kleks-online.de/Wanderwege.pdf, Download: 02.05.09.

¹¹⁸ Siehe Anhang.



Widmungen sind:

- Bundesstraße (B),
- Landesstraße (L),
- Kreisstraße (K),
- Gemeindestraße (G),
- Hauptwirtschaftsweg (H),
- Wirtschaftsweg (W),
- selbstständig geführter Weg (X).

Auch Straßen begleitende Radwege zählen zu dieser Systematik und sind im Plan I „Bestandserfassung/Bewertung“¹¹⁹ mit Kleinbuchstaben gekennzeichnet.

Die **Oberflächenbeläge** lassen sich in die drei Kategorien A, B und C differenzieren. Die Kategorie A steht für die am besten befahrbaren Beläge, die Kategorie B für die mittelmäßigen bis guten Beläge und die C-Kategorie umfasst die schlecht befahrbaren Beläge.

Die Oberflächenbeläge werden daher wie folgt dargestellt:

Kategorie A:

Asphalt/Bitumen (A1)
Ortbeton/Betonspurbahn (A2)
Betonsteinpflaster (A3)
Betonplatten klein (< 1x1m) (A4)
wassergebundene Decke (A5)
Klinker (A6)
Tränkdecke (A7)

Kategorie B:

Betonplatten groß (> 1x1m) (B1)
Spurplatten längs (B2)
grob befestigt, befahrbar (B3)
unbefestigt, befahrbar (B4)

Kategorie C:

Schlackesteine (C1)
Granitpflaster (C2)
Feldsteinpflaster (C3)
Spurplatten quer/„Panzerplatten“ (C4)
grob befestigt, unbefahrbar (C5)
unbefestigt, unbefahrbar (C6)
zugewachsen (C7)
Grasweg (C8)
Holzsteg (C9)
Sand/Flugsand (C10)
Grobkies/-schotter (C11)

¹¹⁹ Siehe Anhang.



5.3.5 Wegweisung

Die Wegweisung weist Orte und Elemente in einer bestimmten Richtung aus. Sie ist zuständig für eine eindeutige und verständliche Orientierung der Verkehrsteilnehmer. Die Wegweisung erfolgt laut Ministerium für Wirtschaft und Angelegenheiten der Europäischen Union Mecklenburg-Vorpommern¹²⁰ in Wegweiser und Orientierungstafeln.

5.3.5.1 Wegweiser

Im Laufe der Feldkartierung wurden 228 Wegweiser aufgenommen. Sie zeichnen sich durch eine sehr große Vielseitigkeit in der Darstellung aus. Die Abbildungen zeigen eine große Varianz an Material, Schrift, Farbe, Piktogrammen, Form, Größe und Gesamtkonstruktionen. Es können daher vier Kategorien unterschieden werden:

1. grüne Wegweiser mit weißer Schrift,
2. Wegweiser mit Radpiktogrammen,
3. Wegweiser anderer Darstellung,
4. Wegweiser für Kulturlandschaftselemente.

Die Wegweiser, die vorrangig im Untersuchungsgebiet aufgestellt wurden und die **erste Kategorie** bilden, sind grün mit weißer Schrift und abgeschrägten Kanten. Eine Ausnahme zeigt statt der abgeschrägten Kanten die Variante der Faust mit einem ausgestreckten Zeigefinger (siehe Abbildung 24). Die Wegweiser wurden alle aus Holz gefertigt, sind schmal und ihre Grundfarbe variiert von dunkelgrün bis hellgrün. Die Schriftarten sind sehr verschieden dargestellt. Der Schriftzug beinhaltet hauptsächlich den nächsten Ortschaftsnamen, wenige Schilder weisen aber auch zusätzlich Kilometerangaben mit auf. Bis auf wenige Ausnahmen besitzen die Schilder einen weißen Rahmen, der einfach gehalten ist. Bei einem Schild wurde als unterer Rahmenabschluss das Symbol der Vorpommerschen Dorfstraße verwendet. (siehe Abbildung 12)



Abb. 4: Wegweiser in Bargischow



Abb. 5: Wegweiser an der K 50 zwischen Bugewitz und Ducherow



Abb. 6: Wegweiser zwischen Dargibell und Charlottenhof

¹²⁰ Vgl. Ministerium für Wirtschaft und Angelegenheiten der Europäischen Union Mecklenburg-Vorpommern (1996), S. 8, 14.

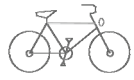


Abb. 7: Wegweiser an der K 54 an Kreuzung Dargibell/Schmuggerow/ Charlottenhof



Abb. 8: Wegweiser zwischen Schmuggerow und Ducherow



Abb. 9: Wegweiser bei Wusseken



Abb. 10: Wegweiser in Sophienhof



Abb. 11: Wegweiser in Japenzin



Abb. 12: Wegweiser an der B 110 zwischen Medow und Stolpe



Abb. 13: Wegweiser an der K 62 an Kreuzung Wussentin/ Medow/Krien



Abb. 14: Wegweiser in Steinmocker



Die **zweite Kategorie** bilden die Wegweiser mit Radpiktogramm, wobei diese vornehmlich aus Kunststoff und wenige aus Holz bestehen. Sie sind weiß und besitzen dunkelgrüne Schriftzüge. Die Kunststoffschilder sind in ihrer Form viel breiter als die Holzschilder und die Schilder der ersten Kategorie. Die Schriftart variiert zwischen den verschiedenen verwendeten Materialien, ist also einheitlich bei den Holzschildern und bei den Kunststoffschildern. Der Schriftzug beinhaltet immer den nächsten Ortschaftsnamen und die Kilometerangabe. Überwiegend sind abgeschrägte Kanten für die Richtungsweisung zu sehen, aber auch rechteckige Schilder mit aufgedruckten Pfeilen finden Verwendung. Die Schilder besitzen alle eine dunkelgrüne Umrahmung und das Radpiktogramm. Dieses ist, bis auf eine Ausnahme (siehe Abbildung 16), in der Pfeilspitze angeordnet. Die Kunststoffwegweiser dieser Kategorie weisen ebenfalls immer Routenlogos auf, die rechts oder links neben der Schrift angeordnet sind. Auf der Wegebeschilderung konnte oftmals eine Überlagerung dieser Symbole (siehe Abbildungen 15 bis 18) festgestellt werden.



Abb. 15: Wegweiser in Bugewitz I



Abb. 16: Wegweiser in Anklam



Abb. 17: Wegweiser zwischen Anklam und Relzow



Abb. 18: Wegweiser in Bugewitz



Abb. 19: Wegweiser zwischen Anklam und Anklamer Fähre



Abb. 20: Wegweiser in Medow



Abb. 21: Wegweiser in Zinzow



Abb. 22: Wegweiser in Krien



Abb. 23: Wegweiser in Krien

Die **dritte Kategorie** bildet nur ein Wegweiser des Untersuchungsgebietes. Er fällt aufgrund seiner Darstellung und seines einmaligen Vorkommens aus der eigentlichen Wegweisung heraus. Es handelt sich um den Wegweiser mit blauer Grundfarbe und weißer Schrift (siehe Abbildung 24), wobei diese schon allein an einem Wegweiser dreimal variiert. Seine Größe und Form ist mit den Wegweisern der ersten Kategorie zu vergleichen. Auch weist er abgeschrägte Kanten für die Richtungsweisung auf.



Abb. 24: Wegweiser in Menzlin

Im Untersuchungsgebiet gibt es wenige Wegweiser, die Kulturlandschaftselemente ausweisen. Sie bilden die **vierte Kategorie**. Bei genauer Betrachtung lassen sich die Wegweiser noch weiter in zwei Gruppen unterteilen. Der Großteil entspricht mit seiner Gestaltung den Wegweisern der ersten Kategorie. Sie sind grün mit weißer Schrift und abgeschrägten Kanten. Die Wegweiser wurden alle aus Holz gefertigt, sind schmal und ihre Grundfarbe variiert von dunkelgrün bis hellgrün. Die Schriftarten sind sehr verschieden dargestellt. Der Schriftzug beinhaltet hauptsächlich das ausgewiesene Kulturlandschaftselement, wenige Schilder weisen aber auch zusätzlich Kilometerangaben mit auf. Bis auf wenige Ausnahmen besitzen die Schilder einen weißen Rahmen, der einfach gehalten ist. Bei einigen Schildern wurde als unterer Rahmenabschluss das Symbol der Vorpommerschen Dorfstraße verwendet (siehe Abbildungen 32 und 33).

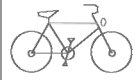


Abb. 25: Wegweiser in Butzow



Abb. 26: Wegweiser in Dargibell



Abb. 27: Wegweiser bei Rossin



Abb. 28: Wegweiser in Stolpe



Abb. 29: Wegweiser in Janow



Abb. 30 Wegweiser zwischen
Wussentin und
Steinmocker



Abb. 31: Wegweiser in Zinzow



Abb. 32: Wegweiser in Medow



Abb. 33: Wegweiser an der
B 110

Die zweite Gruppe der vierten Kategorie wird von nur drei Wegweisern gebildet. Sie zeichnen sich durch eine deutlich andere Optik aus als die erste Gruppe. Der erste Wegweiser (siehe Abbildung 34) besteht aus einem rustikal wirkenden Holzstück, welches an beiden Seiten abgeschrägte Kanten besitzt. Diese haben aber keinerlei wegweisende Funktion, da sich der Wegweiser direkt vor dem



Kulturlandschaftselement befindet. Die natürliche Holzoptik ist erhalten, da der Wegweiser weder farblich angestrichen noch lackiert wurde. Die Schrift ist eingebrannt und zeigt eine mit Serifen verzierte Schriftart, die gut mit dem Alter des Kulturlandschaftselementes harmoniert. Der zweite Wegweiser (siehe Abbildung 35) ist aus Kunststoff und zeigt einen einseitig ausgerichteten Richtungspfeil, der grün umrahmt ist. In der Mitte des Pfeils befindet sich ein grüner Schriftzug in einfachen, gut lesbaren Buchstaben. Der dritte Wegweiser dieser Kategorie (siehe Abbildung 36) ist ein einfaches Wegweiserschild Typ W2 der Landesbodendenkmalpflege¹²¹. Es ist ein rechteckiges Schild mit blauem aufgedrucktem Richtungspfeil und einem Symbol, das das Ziel des Weges weist. Im Vergleich zu den vorherigen Wegweisern besitzt es eine sehr kleine Schild- und Schriftgröße. Der Text besteht aus der Angabe des zuständigen Denkmalamtes.¹²²



Abb. 34: Wegweiser in Kagendorf



Abb. 35: Wegweiser bei Klein Polzin



Abb. 36: Wegweiserschild der Landesbodendenkmalpflege zwischen Menzlin und dem „Alten Lager“

Neben all diesen Varianten der Schildgestaltung wurden die Halterungen bzw. Befestigungspfähle der Schilder sehr unterschiedlich konzipiert. Neben einfachen Stahlrohren und Holzpfählen gibt es dachartige Holzkonstruktionen und geschnitzte Holzpfähle.

5.3.5.2 Orientierungstafeln

Bei den Orientierungstafeln hält sich die Vielfältigkeit in Grenzen. Es gibt nur vier verschiedene Tafeltypen im gesamten Untersuchungsgebiet. Von den insgesamt 16 Orientierungstafeln zeigen:

1. neun Amtsbereiche,
2. drei Gemeinden,
3. eine einen bestimmten Ausschnitt einer Gemeinde,
4. drei Radwanderkarten.

Die Orientierungstafeln sind auf dem Plan I „Bestandserfassung/Bewertung“¹²³ der Kategorie der Informationstafeln zugeordnet.

¹²¹ Vgl. Verband der Landesarchäologen in der Bundesrepublik Deutschland (1996), S. 35.

¹²² Ebd., S. 5.

¹²³ Siehe Anhang.



Orientierungstafeln Amtsbereiche

Die Übersichtstafeln der Amtsbereiche können nochmals in zwei Gruppen unterteilt werden:

- „Krien und Umgebung“ und
- „Spantekow“.

Sie besitzen den gleichen Aufbau, der minimal variiert. Unterhalb des Titels der Tafel befindet sich in der Mitte ein Kartenausschnitt des entsprechenden Gebietes mit Legende, der von einer Vielzahl an Bildern mit dazugehörigem Text umrahmt wird. Die Kunststofftafel ist in einer Holzkonstruktion verankert, die ein kleines Dach über der Tafel besitzt.



Abb. 37: Orientierungstafel
Amtsbereich „Krien und Umgebung“
in Medow



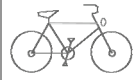
Abb. 38: Ausschnitt Orientierungstafel
Amtsbereich „Krien und Umgebung“



Abb. 39: Orientierungstafel
Amtsbereich „Spantekow“
in Putzar



Abb. 40: Ausschnitt Orientierungstafel
Amtsbereich „Spantekow“



Orientierungstafeln Gemeinden

Es handelt sich um Pläne mit Straßennamen und Gemeindeabgrenzungen, die zudem auf Einrichtungen, wie Arztpraxen oder Apotheken, verweisen. Sie dienen der Orientierung des Besuchers im jeweiligen Ort. Die Karten dieser Holztafeln sind sehr einfach in ihren Darstellungen gehalten. Sie werden ebenfalls, wie die Tafeln der Amtsbereiche, in einer Holzkonstruktion eingefasst mit einer Überdachung als oberen Abschluss.



Abb. 41: Orientierungstafel in Dennin



Abb. 42: Ausschnitt Orientierungstafel Dennin



Abb. 43: Orientierungstafel in Rebelow



Abb. 44: Ausschnitt Orientierungstafel Rebelow



Abb. 45: Orientierungstafel in Spantekow



Abb. 46: Ausschnitt Orientierungstafel Spantekow



Orientierungstafel Ausschnitt einer Gemeinde

In der Gemeinde Stolpe steht direkt an der Peene eine Orientierungstafel mit Abbildung des Peeneabschnittes für Fähr-, Schiffs- und Bootsanleger. Da in Stolpe ein Wasserwanderrastplatz angelegt ist, sind auch Sanitärgebäude und Parkflächen mit auf dem Plan dargestellt. Die Tafel gibt einen ersten Überblick über die Gestaltung und Nutzung des Flussufers. Die Orientierungstafel ist in ihrer Art die einzige im ganzen Untersuchungsgebiet.



Abb. 47: Orientierungstafel Ausschnitt der Gemeinde Stolpe

Orientierungstafeln Radwanderkarten

Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Radwanderwege „Peenetalmoor-Landschaft“, „Boldeko- wer Wald/Landgrabental“ und „Nördliche Peenelandschaft“ finden an jeweils drei Standorten mittels Orientierungstafeln Erwähnung. Der Aufbau dieser Tafeln untereinander ist ähnlich. Die Tafeln enthalten einen Titel mit Radpiktogramm, eine Karte des Radwanderweges mit Legende und eine Übersichtskarte in kleinerem Maßstab, in der sich der Radwanderweg wiederfindet. Die Formate der Orientierungstafeln gestalten sich unterschiedlich. Die Tafeln sind in einer Holzkonstruktion mit Überdachung verankert.



Abb. 48: Orientierungstafel
„Peenetalmoor-Landschaft“
am Radwanderweg zwischen
Kamp und Bugewitz



Abb. 49: Ausschnitt Orientierungstafel
„Peenetalmoor-Landschaft“
am Radwanderweg zwischen
Kamp und Bugewitz



Abb. 50: Orientierungstafel
„Boldekower Wald/Landgrabental“
in Boldekow



Abb. 51: Ausschnitt Orientierungstafel
„Boldekower Wald/Landgrabental“
in Boldekow



Abb. 52: Orientierungstafel
„Nördliche Peenelandschaft“
Ortsausgang Anklam in Richtung
Relzow

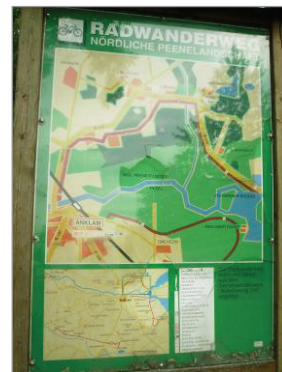


Abb. 53: Ausschnitt Orientierungstafel
„Nördliche Peenelandschaft“
Ortsausgang Anklam in Richtung
Relzow

5.3.5.3 Wege begleitende Infrastrukturelemente

Es wurden folgende Wege begleitende Infrastrukturelemente erfasst:

- Ausblicke,
- Badestellen,
- Rastplätze und Schutzhütten,
- Bänke,
- Wasserwanderrastplätze,
- Gastronomische Einrichtungen, Beherbergung, Radverleih und -reparatur und Einkaufsmöglichkeiten.

Die spezielle Auswahl der Infrastrukturelemente beruht auf Anziehungspunkten, praktischen Nutzungsmöglichkeiten für den Radwanderer und der Abwechslung sowie Aufwertung von Radtouren. Diese Wege begleitenden Infrastrukturlpunkte sind farblich differenziert im Plan I „Bestandserfassung/Bewertung“¹²⁴ dargestellt.

¹²⁴ Siehe Anhang.



Ausblicke

Unter dem Begriff „Ausblick“ sind aus Holz konstruierte Aussichtstürme zu verstehen, die dem Besucher einen schönen Blick über einen Landschaftsteil verschaffen. Solche Ausblicksmöglichkeiten sind im Untersuchungsgebiet nur selten vorhanden. Insgesamt gibt es nur drei Aussichtstürme.



Abb. 54: Aussichtsturm
zwischen Kamp und Bugewitz



Abb. 55: Aussichtsturm bei
Menzlin



Abb. 56: Aussichtsturm bei
Menzlin

Badestellen

Im Untersuchungsgebiet sind nur zwei Badestellen vorzufinden, nämlich in Stolpe an der Peene und am Pelsiner See. Vor beiden Gewässern erschließt sich eine Liegewiese, die zum Pausieren einlädt.



Abb. 57: Badestelle in
Stolpe an der Peene



Abb. 58: Badestelle am
Pelsiner See (1)



Abb. 59: Badestelle am
Pelsiner See (2)

Rastplätze und Schutzhütten

Im Untersuchungsgebiet gibt es nur 37 **Rastplätze**, die direkt am Rand von Wegen oder zentral in Ortschaften an Kreuzungen, Kirchen oder Spielplätzen vorkommen. Sie bestehen aus Holz und sind unterschiedlich konstruiert. Alle Rastplätze bieten Sitzgelegenheiten und Tische. Einfache Sitzmöglichkeiten in Form von mehreren Holzbänken sind ebenso vorzufinden wie große überdachte Sitzgruppen mit etwas mehr Komfort. Sehr vielfältig zeigen sich hier die unterschiedlich gestalteten Überdachungen.



Abb. 60: Rastplatz in Anklam



Abb. 61: Rastplatz in Dennin



Abb. 62: Rastplatz in Wegezin



Abb. 63: Rastplatz in Neu Krien



Abb. 64: Rastplatz in Medow



Abb. 65: Rastplatz zwischen
Medow und Grüttow



Abb. 66: Rastplatz in Stolpe



Abb. 67: Rastplatz in Glien



Abb. 68: Rastplatz zwischen
Kamp und Bugewitz

Die Bushaltestellenhäuschen wurden in die Kategorie der **Schutzhütten** aufgenommen, da sie außerhalb des Busverkehrs die gleiche Nutzung ermöglichen. Daher ergibt sich eine Anzahl von 63 Schutzhütten. Sie bieten eine Möglichkeit, vor Regen Schutz zu finden oder eine Pause einzulegen. Sie bestehen aus gemauertem, verputztem Stein, Holz, Glas oder Kunststoff. Es sind viele verschiedene Variationen vorzufinden.



Abb. 69: Bushaltestellenhaus
in Nerdin



Abb. 70: Bushaltestellenhaus
in Rehberg



Abb. 71: Bushaltestellenhaus
an der L 31
bei Sophienhof

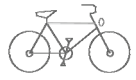


Abb. 72: Bushaltestellenhaus
in Medow



Abb. 73: Bushaltestellenhaus
in Liepen



Abb. 74: Bushaltestellenhaus
in Wussentin



Abb. 75: Bushaltestellenhaus
in Stolpe



Abb. 76: Bushaltestellenhaus
in Bugewitz I



Abb. 77: Bushaltestellenhaus
in Strippow



Abb. 78: Bushaltestellenhaus
in Glien



Abb. 79: Bushaltestellenhaus
in Kagendorf



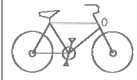
Abb. 80: Bushaltestellenhaus
in Albinshof



Abb. 81: Bushaltestellenhaus
in Iven



Abb. 82: Bushaltestellenhaus
in Borntin



Bänke

Holzbänke sind direkt an Wegen vorzufinden. Nicht nur außerhalb von Gemeinden begleiten sie Wege, auch innerorts sind sie oft an zentralen Punkten, wie beispielsweise vor dem Friedhofseingang, aufgestellt. Im gesamten Untersuchungsgebiet wurden 103 Bänke kartiert. Die Art ihrer Konstruktionen variiert von einfachen Bänken, nur aus ganzen oder halbierten Holzstämmen oder Brettern bestehend, bis hin zu üppiger ausgeführten Sitzmöglichkeiten mit Rückenlehne aus Holz, Metall oder Stein.



Abb. 83: Bank in Neuendorf A



Abb. 84: Bank in Löwitz



Abb. 85: Bank in Kagendorf



Abb. 86: Bank zwischen
Marienthal und Rathebur



Abb. 87: Bank in
Schwerinsburg



Abb. 88: Bank in Glien



Abb. 89: Bank in Tramstow



Abb. 90: Bank in Iven



Abb. 91: Bank in Wegezin



Abb. 92: Bank in Postlow



Abb. 93: Bank in Medow



Abb. 94: Bank in Japenzin



Abb. 95: Bank in Liepen



Abb. 96: Bank in Wussentin



Abb. 97: Bank in Krien

Die Sitzgelegenheiten sind zum Teil mit Abfallbehältern versehen.

Wasserwanderrastplätze

Wasserwanderrastplätze bieten die Möglichkeit, auch auf dem Wasser aktiv zu sein. Diese sind im Untersuchungsgebiet an der Peene entlang verteilt. Ein Wasserwanderrastplatz findet sich in den Gemeinden Stolpe, Menzlin und Kamp. Dort bietet sich nicht nur das Kanu als Verkehrsmittel an, sondern auch Flöße oder Motorboote können genutzt werden.



Abb. 98: Wasserwanderrastplatz
Stolpe



Abb. 99: Wasserwanderrastplatz
Menzlin



Abb. 100: Wasserwanderrastplatz
Kamp

Gastronomische Einrichtungen, Beherbergung, Fahrradverleih und -reparatur und Einkaufsmöglichkeiten

Während der Bestandserfassung wurde auf **gastronomische Einrichtungen und Übernachtungsmöglichkeiten** geachtet, die direkt vom Weg aus sichtbar waren und deutlich wahrgenommen werden konnten. Sie konzentrieren sich im Untersuchungsgebiet auf die eher häufig frequentierten Orte. Die gastronomische Versorgung ist in Anklam, Auerose, Bugewitz, Ducherow, Görke, Kamp, Krien, Neetzow, Neuendorf A, Rathebur, Sarnow, Schmuggerow und in Stolpe möglich. Eine Beherbergung lässt sich in Anklam, Auerose, Borntin, Ducherow, Krien, Neetzow, Sarnow, Schmuggerow, Stolpe und in Zinzow finden.

Ebenfalls sind Möglichkeiten von **Fahrradverleih und -reparatur** aufgenommen worden. Im Untersuchungsgebiet befinden sich in Anklam zwei und in Ducherow ein Fahrradhändler. Die Reparatur von Fahrrädern sowie der Verkauf von Ersatzteilen sind Bestandteil des Serviceangebotes. Für durchreisende Radfahrer besteht die Möglichkeit der „Soforthilfe“. Die Fahrradhändler bieten auch Fahrradvermietung mit an. In Bugewitz können Fahrräder bei einem Radverleih entliehen werden.



Abb. 101: Fahrradverleih in Bugewitz



Abb. 102: Schild Fahrradverleih in Bugewitz

Im Untersuchungsgebiet befindet sich in Bugewitz der einzige **Bett & Bike-Betrieb**, der speziell auf die Bedürfnisse des Radtouristen zugeschnitten ist. Der Beherbergungsbetrieb liegt direkt an einem Radfernweg.



Abb. 103: Bett & Bike-Betrieb in Bugewitz



Abb. 104: Schild Bett & Bike-Betrieb in Bugewitz

Einkaufsmöglichkeiten (nicht im Plan „Bestandserfassung/Bewertung“ dargestellt) bestehen vereinzelt und nur in den größeren Ortschaften Anklam, Ducherow, Krien und Spantekow. Kleine Läden auf den Dörfern sind die Seltenheit.¹²⁵ Ein kleiner Dorfladen befindet sich in Bugewitz und Boldekow.



Abb. 105: Dorfladen in Bugewitz



Abb. 106: Eingang Dorfladen in Bugewitz

¹²⁵ Vgl. Landkreis Ostvorpommern; Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus, Kultur und Verkehr (2008a), S. 22.



5.4 Kulturlandschaftselemente und Informationstafeln

5.4.1 Kulturlandschaftselemente

Im Untersuchungsgebiet wurden 408 Kulturlandschaftselemente aufgenommen. 96 Kulturlandschaftselemente waren bereits erfasst. Sie boten einen Ausgangspunkt für die Aufnahmen vor Ort. Die Kartierung erhielt eine Systematisierung durch die Aufteilung der Kulturlandschaftselemente in:

- religiöse und historische Gedenkstätten,
- Architektur des Landadels und der Großbauern,
- geschichtsträchtige abiotische Einzelobjekte,
- biotische Kulturlandschaftselemente.

Im folgenden Text finden in jeder Kategorie all jene Kulturlandschaftselemente Erwähnung, die ausschlaggebend für die Planung der Radtouren waren. Dabei wurde für die bessere Übersichtlichkeit jeweils eine Auswahl getroffen. Eine vollständige Darstellung findet sich in der Bestandsliste „Bestandserfassung Kulturlandschaftselemente“¹²⁶.

Zugehörig zu den **religiösen und historischen Gedenkstätten** sind folgende Gebäude und Objekte erfasst worden:

- Kirchen,
- Glockenstühle,
- Mausoleen,
- Familiengrabstätten,
- Kriegsdenkmäler,
- Gedenksteine.

Die folgenden Abbildungen zeigen Beispiele von Kulturlandschaftselementen aus dem Untersuchungsgebiet. Es ist nur eine kleine Auswahl zur besseren Veranschaulichung.

Eine Kirche ist in fast jeder Gemeinde vorzufinden. Wenn es kein Kirchengebäude gibt, ist oftmals ein Glockenstuhl auf dem Friedhof vorhanden. Allerdings kommt es vor, dass ein Friedhof weder Kirche noch Glockenstuhl besitzt. Einige Kirch- und Friedhöfe zeigen architektonisch imposante Mausoleen oder Familiengrabstätten. Auch treten im Zusammenhang mit Kirch- und Friedhöfen Kriegsdenkmäler oder Gedenksteine auf. Dabei ist auffällig, dass sich Gedenksteine oftmals direkt auf dem Friedhof befinden, während Kriegsdenkmäler vor der Friedhofsmauer oder einige Meter entfernt stehen.



Abb. 107: Kirche Boldekow



Abb. 108: Glockenstuhl
Thurow



Abb. 109: Mausoleum Auerose

¹²⁶ Siehe Anhang.



Abb. 110: Familiengrabstätte in
Löwitz



Abb. 111: Kriegsdenkmal
Spantekow



Abb. 112: Gedenkstein
Wegezin

Bei der Kategorie **Architektur des Landadels und der Großbauern** wurden folgende Kulturlandschaftselemente kartiert:

- Gutshäuser,
- Schlösser,
- Burgen,
- Verwalterhäuser,
- Stallungen und Scheunen.

Das Untersuchungsgebiet, wie auch ganz Mecklenburg-Vorpommern, wurde stark durch die Gutswirtschaft geprägt. Noch heute sind zahlreiche Bauten des Adels und der Großbauern zu bestaunen. Während der Kartierung vor Ort ist deutlich geworden, dass viele der Gutshäuser, Schlösser und Burgen noch in ihren vollständigen Anlagen mit Stallungen, Scheunen und teilweise auch Verwalterhäusern existieren. Auch die Guts- und Schlossparks sind vielerorts noch zu entdecken (siehe Kategorie biotische Kulturlandschaftselemente).



Abb. 113: Gutshaus Dargbell



Abb. 114: Schloss Neetzow



Abb. 115: Wasserburg Müggenburg



Abb. 116: Verwalterhaus Janow



Abb. 117: Stallungen Janow



Zu den **geschichtsträchtigen abiotischen Einzelobjekten** zählen folgende Elemente:

- Häfen,
- Hügel-/Hünen-/Wikingergräber,
- Geburtshäuser bekannter Persönlichkeiten,
- Pfarrhäuser,
- Grenz- und Kilometersteine,
- Eiskeller,
- Mühlen,
- Brunnen,
- ehemalige Haltestellen der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn,
- Wartislaw Gedächtnisstein (Grüttow),
- Karniner Eisenbahnbrücke (Karnin),
- Personenfähren (Stolpe, Kamp).

Davon sind besondere Gebäude:

- Museumskate (Kagendorf),
- Dörphus (Stolpe),
- Klosterruine (Stolpe),
- Fährkrug (Stolpe).

Die geschichtsträchtigen abiotischen Einzelobjekte sind verstreut im ganzen Untersuchungsgebiet zu finden. Schon viele dieser Kulturlandschaftselemente sind mit Informationstafeln¹²⁷ versehen. Touristische „Highlights“ befinden sich mit in dieser Kategorie, beispielsweise die Klosterruine und der Fährkrug in Stolpe.



Abb. 118: Hafen Stolpe



Abb. 119: Hafen Menzlin



Abb. 120: Hafen Kamp



Abb. 121: Hügelgrab Tramstow



Abb. 122: Hünengrab Klein Polzin



Abb. 123: Wikingergrab Menzlin

¹²⁷ Siehe Kapitel 5.4.2 unter Informationstafeln.

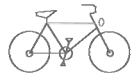


Abb. 124: Geburtshaus Otto Heyden
in Ducherow



Abb. 125: Geburtshaus Johann Christoph
Adeling in Spantekow



Abb. 126: Pfarrhaus Krien



Abb. 127: Kilometerstein Lüskow



Abb. 128: Eiskeller Neetzow



Abb. 129: Eiskeller Stretense



Abb. 130: Mühle Spantekow



Abb. 131: Brunnen Krien

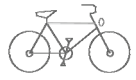


Abb. 132: Haltestelle Löwitz



Abb. 133: Wartislawstein Grütrow



Abb. 134: Karniner Eisenbahnbrücke



Abb. 135: Personenfähre Stolpe

besondere Gebäude:



Abb. 136: Museumskate Kagendorf



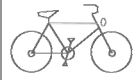
Abb. 137: Dörphus Stolpe



Abb. 138: Klosterruine Stolpe



Abb. 139: Fährkrug Stolpe



Als **biotische Kulturlandschaftselemente** wurden kartiert:

- Bäume als Naturdenkmäler,
- besondere Bäume, die aufgrund ihrer Größe oder Eigenart herausragen,
- Kopfbäume,
- Hecken,
- Alleen,
- Dorfteiche,
- Parkanlagen.

Die Vielfalt dieser Objekte zeigt, dass das Untersuchungsgebiet ein sehr großes Potential an biotischen Kulturlandschaftselementen aufweist. Die biotischen Kulturlandschaftselemente sind nur teilweise in der Bestandsliste vermerkt, da sie aufgrund ihrer großen Anzahl nicht vollständig erfasst werden konnten.



Abb. 140: Naturdenkmal Linde
in Meadow



Abb. 141: Besondere Buche
in Iven



Abb. 142: Kopfweiden zwischen
Krien und Meadow



Abb. 143: Hecke zwischen
Krien und Meadow



Abb. 144: Kastanienallee zwischen der
L 31 und Sophienhof



Abb. 145: Dorfteich Rebelow



Abb. 146: Park Neetzow



5.4.2 Informationstafeln

Es gibt 75 Informationstafeln im Untersuchungsgebiet, deren Standorte anhand des Plans I „Bestandserfassung/Bewertung“¹²⁸ eingesehen werden können und Aufschluss über die Anzahl und Verteilung der Tafeln im Untersuchungsraum geben. Sie enthalten objektbezogene Informationen in vielseitiger Gestaltung. Mehr als die Hälfte der Tafeln steht vor Kulturlandschaftselementen. Die Informationstafeln können in vier Kategorien eingeteilt werden, von denen die zwei größten Erläuterungen zu vorhandenen kulturhistorischen Elementen bieten. Die vier Kategorien unterteilen sich in:

1. 22 Informationstafeln an Kirchen,
2. 41 Informationstafeln an Parkanlagen, Burganlagen, Bodendenkmälern, Gebäuden und Kulturlandschaftselementen ohne spezielle Zuordnung,
3. neun Informationstafeln für Wissenswertes über Flora und Fauna,
4. drei Informationstafeln der Eiszeitroute.

Die **erste Kategorie** bilden Informationstafeln, die an vielen Kirchen vorhanden sind. Die meisten Kirchen sind mit grünen Holztafeln beschildert, die vor der Kirchhofsmauer aufgestellt wurden. Aber auch transparente rechteckige Kunststoffplatten, welche an den Kirchgebäuden, direkt neben den Eingängen, angebracht sind, finden Verwendung. Auf ihnen ist die bekannte geschichtliche Chronik des jeweiligen Baus aufgeführt. Die grünen Tafeln zeigen untereinander eine Vielfalt an Schriftarten, Schriftgrößen und der äußeren Gestaltung. Die transparenten Kunststoffplatten hingegen weisen gleiche Schriftarten und einen einheitlichen Aufbau auf.



Abb. 147: Informationstafel in Kagen Dorf



Abb. 148: Informationstafel in Bargischow



Abb. 149: Informationstafel in Rossin

¹²⁸ Siehe Anhang.



Abb. 150: Informationstafel in Rosenhagen



Abb. 151: Informationstafel in Rathebur



Abb. 152: Informationstafel in Neu Kosenow



Abb. 153: Informationstafel in Gnevezin



Abb. 154: Informationstafel in Neuendorf A

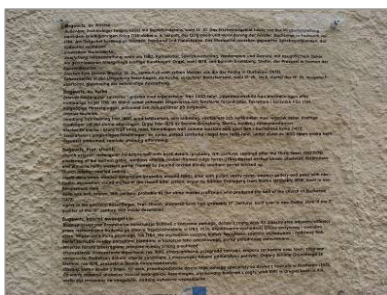


Abb. 155: Informationstafel in Bugewitz

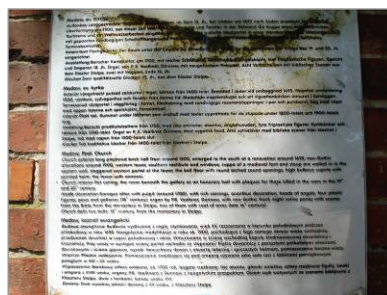


Abb. 156: Informationstafel in Medow



Abb. 157: Informationstafel in Grützw

Die **zweite Kategorie** bilden Informationstafeln, die an Parkanlagen, Burganlagen, Bodendenkmälern, Gebäuden und Kulturlandschaftselementen ohne spezielle Zuordnung vorhanden und im Folgenden bildlich dargestellt sind. Diese Informationstafeln sind sehr vielseitig gestaltet. Das Material variiert von unterschiedlichen Holzsorten über Metall bis hin zu Kunststoff. Die Grund- und Schriftfarben, Schriftarten und bildlichen Darstellungen sind sehr verschieden gewählt. Es gibt helle Schrift auf dunklem Grund und dunkle Schrift auf hellem Grund. Abbildungen in Form von Plänen sind immer zeichnerisch dargestellt, wobei sie entweder einfarbig – farblich zum Hintergrund passend – oder mehrfarbig gestaltet wurden. Aber auch Fotos, sowie Zeichnungen von Objekten sind teilweise verwendet worden. Komplett unterschiedlich stellt sich der Aufbau der Informationstafeln dar. Die An-



ordnung von Bild und Text gestaltet sich sehr vielfältig. Die Titel der Tafeln variieren stark in ihrer Schrifthöhe. Texte wurden nicht nur mit Farbe aufgetragen, sondern auch direkt ins Holz eingebrannt. Die Tafeln bestehen aus Holz, Metall oder Kunststoff. Zuletzt wird die verschiedene Gestaltung der Informationstafeln durch die einzelnen Konstruktionen verdeutlicht. Sie sind freistehend aus Holz mit mehr oder weniger Überdachung oder direkt an den Objekten angebracht.

Parkanlagen

Janow



Abb. 158: Informationstafel



Abb. 159: Ausschnitt Informationstafel

Löwitz



Abb. 160: Informationstafel



Putzar



Abb. 161: Informationstafel



Abb. 162: Ausschnitt Informationstafel

Zinzow



Abb. 163: Informationstafel



Abb. 164: Ausschnitt Informationstafel

Burganlagen

Spantekow



Abb. 165: Informationstafel

Landskron



Abb. 166: Informationstafel



Bodendenkmäler

Turmhügel Neetzow



Abb. 167: Informationstafel

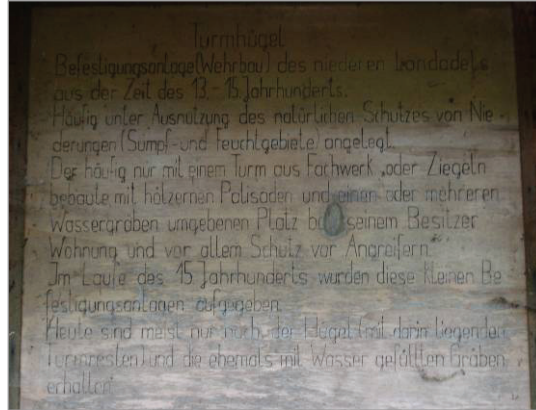


Abb. 168: Ausschnitt Informationstafel

Hügelgräber Janow



Abb. 169: Informationstafel



Abb. 170: Ausschnitt Informationstafel

Hügelgräber Tramstow



Abb. 171: Informationstafel

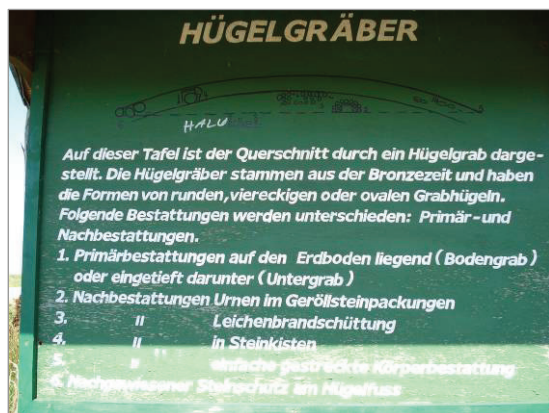


Abb. 172: Ausschnitt Informationstafel



Wikingergräber in Menzlin



Abb. 173: Informationstafel



Abb. 174: Ausschnitt Informationstafel

Gebäude

Gutshaus Dargibell

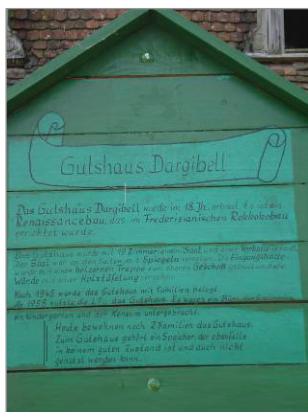


Abb. 175: Informationstafel

Altes Gymnasium Anklam



Abb. 176: Informationstafel

Klosterruine Stolpe



Abb. 177: Informationstafel



Abb. 178: Ausschnitt Informationstafel



Wasserburg Müggenburg



Abb. 179: Informationstafel



Abb. 180: Ausschnitt Informationstafel

Schlossruinen Putzar

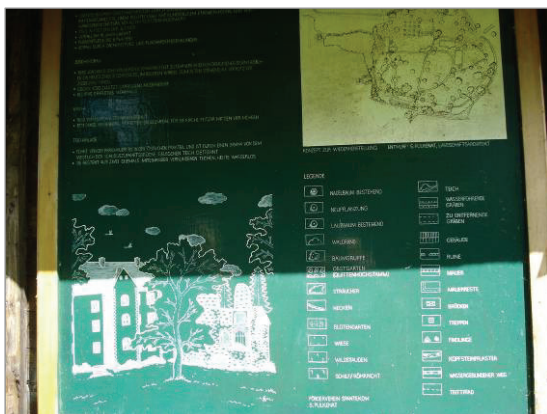


Abb. 181: Ausschnitt Informationstafel

Wasserschloss Quilow



Abb. 182: Informationstafel

Kulturlandschaftselemente ohne spezielle Zuordnung

Karliner Eisenbahnbrücke zwischen Peenestrom und Stettiner Haff



Abb. 183: Informationstafel



Abb. 184: Ausschnitt Informationstafel



Künstler Otto Heyden in Ducherow



Abb. 185: Informationstafel

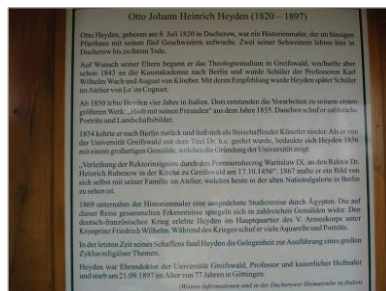


Abb. 186: Ausschnitt
Informationstafel



Abb. 187: Ausschnitt
Informationstafel

Ehemalige Haltestelle der Mecklenburgisch-Pommerschen Schmalspurbahn Löwitz



Abb. 188: Ehemalige Haltestelle Löwitz

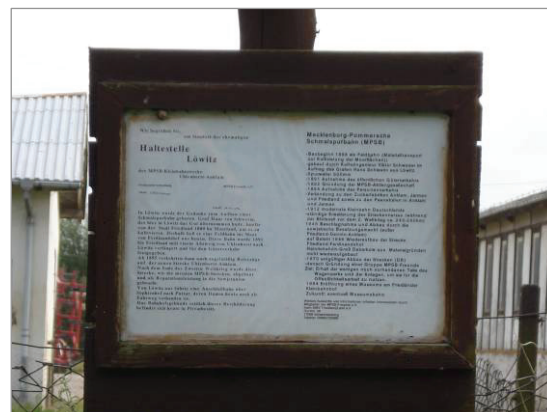


Abb. 189: Informationstafel

Pelsiner See



Abb. 190: Informationstafel

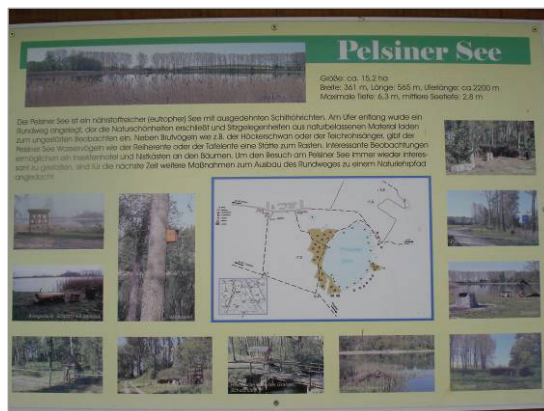


Abb. 191: Ausschnitt Informationstafel



Slawen- und Wikingersiedlung Menzlin



Abb. 192: Informationstafel



Abb. 193: Ausschnitt Informationstafel

Frühmittelalterlicher Handelsplatz Menzlin



Abb. 194: Informationstafel



Abb. 195: Informationstafel



Abb. 196: Ausschnitt Informationstafel

Die **dritte Kategorie** wird von Informationstafeln gebildet, die Wissenswertes über Flora und Fauna darstellen. Sie weisen eine ähnliche Konstruktion wie die beiden ersten Kategorien auf. Sie sind mit Text und Bildern aufbereitet und unterscheiden sich in ihrer Darstellung und ihrem Aufbau. Die Tafeln sind in Holzkonstruktionen verankert, die ein kleines Dach über der Tafel besitzen.

Neuendorf A



Abb. 197: Informationstafel



Abb. 198: Ausschnitt Informationstafel



Abb. 199: Informationstafel



Abb. 200: Ausschnitt Informationstafel



Stolpe



Abb. 201: Informationstafel



Abb. 202: Ausschnitt Informationstafel

Löwitz



Abb. 203: Informationstafel



Abb. 204: Ausschnitt Informationstafel

Putzar



Abb. 205: Informationstafel



Abb. 206: Ausschnitt Informationstafel



Abb. 207: Informationstafel



Abb. 208: Ausschnitt Informationstafel

Janow



Abb. 209: Informationstafel



Abb. 210: Ausschnitt Informationstafel



Pelsin



Abb. 211: Informationstafel



Abb. 212:
Informationstafel

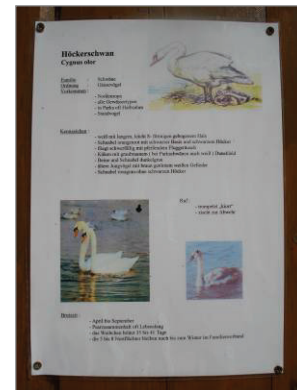


Abb. 213:
Informationstafel

Kamp



Abb. 214: Informationstafel



Abb. 215: Ausschnitt Informationstafel

Landskron



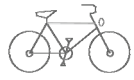
Abb. 216: Informationstafel



Abb. 217: Ausschnitt Informationstafel



Abb. 218: Ausschnitt
Informationstafel



Die drei Informationstafeln zur Eiszeitroute, die **vierte Kategorie**, enthalten viel Text, der mit Hilfe von Bildern erklärt werden soll. Sie sind sehr bunt und aufgrund der Farbe Blau schon von Weitem zu erkennen.



Abb. 219: Informationstafel
in Kavelpaß



Abb. 220: Ausschnitt
Informationstafel



Abb. 221: Informationstafel
in Kavelpaß



Abb. 222: Ausschnitt
Informationstafel



Abb. 223: Informationstafel
in Janow



Abb. 224: Ausschnitt
Informationstafel



6 BEWERTUNG

Um von der Bestandsaufnahme die Probleme der radtouristischen Erschließung im Untersuchungsgebiet abzuleiten, ist eine Bewertung der Erreichbarkeit des Untersuchungsraumes, der vorhandenen radtouristischen Infrastruktur, der vorkommenden Kulturlandschaftselemente und deren Beschilderung eine wichtige Voraussetzung. Erst die Auseinandersetzung mit dem Bestand zeigt die Kriterien auf, die die Planung aufgreifen muss, um sie dem Radtourismus zugänglich und verständlich zu machen. Dazu ist es erforderlich, alle erfassten Elemente nochmals aufzuführen und einzeln zu bewerten. Bewertungskriterien bilden dabei:

- Anzahl,
- Erhaltungszustand,
- Zugänglichkeit,
- Inhalt,
- Einheitlichkeit.

Das Kriterium Erhaltungszustand umfasst die Art der Konstruktion jedes Objektes sowie deren Pflege und Unterhaltung.

6.1 Erreichbarkeit des Untersuchungsraumes

Das Anklamer Land ist für den Pkw-Verkehr ausreichend erschlossen. Durch den Bau der BAB 20 wurde die Verkehrsanbindung bedeutend verbessert. Generell handelt es sich allerdings um einen durchreisenden Verkehr, da die Urlaubsinsel Usedom über Anklam erreicht werden kann. Viele der vorhandenen Landstraßen wurden bereits saniert. Die Kreis- und Gemeindestraßen befinden sich zum Teil in einem sanierungswürdigen Zustand.¹²⁹

Fahrradmitnahme im Fern- und Nahverkehr

Das Anklamer Land ist nur durch eine Bahnverbindung erreichbar. Im Mittelzentrum Anklam und im Grundzentrum Ducherow befinden sich die Haltestellen. Die Anbindung ist dennoch ausreichend.

Fahrradmitnahme in Bussen und im Stadtverkehr

Im Untersuchungsgebiet ist mit Einschränkungen des öffentlichen Personennahverkehrs zu rechnen. Die Fahrradmitnahme in Bussen und im Stadtverkehr kann bei mehr als zwei bis drei Rädern nicht gewährleistet werden. Es empfiehlt sich, im Voraus Kontakt zur Verkehrsgesellschaft aufzunehmen.

Fahrradmitnahme auf Fähren und Schiffen

Im Untersuchungsgebiet stellt die Fahrradmitnahme auf Fähren kein Problem dar.

6.2 Radtouristische Infrastruktur

6.2.1 Ausgewiesene Radwanderrouen und bestehende Radwege

Die Mehrheit der überregional bekannten Radfern- und Rundwege kreuzt/quert das Gebiet eher am Rand. Das Potenzial des Radtourismus für das Anklamer Land ist kaum erschlossen. Die Wegebeläge der Radwanderrouen variieren stark und sind verbesserungswürdig. Des Weiteren mangelt es an notwendiger Infrastruktur. Dennoch konnte eine Verbesserung der Radwegeinfrastruktur in den vergangenen Jahren hauptsächlich für die überregionalen Radwege verzeichnet werden.¹³⁰ Die Bundesstraßen begleitenden Radwege dienen hauptsächlich der örtlichen Bevölkerung. Von hohem regi-

¹²⁹ Landkreis Ostvorpommern; Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus, Kultur und Verkehr (2008a), S. 27-28.

¹³⁰ Vgl. Landkreis Ostvorpommern; Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus, Kultur und Verkehr (2008a), S. 72.



onalen und überregionalen Wert ist der B 110 begleitende Radweg. Er erschließt und verbindet die Insel Usedom mit dem Festland. Beispielsweise folgen der Rundweg „Stettiner Haff“ und der Radfernweg „Berlin-Usedom“ seinem Verlauf.

6.2.2 Unterhaltung der Radwege

Um die Unterhaltung der Radwanderwege und Rundwege zu gewährleisten, sind eindeutig geklärte Zuständigkeiten notwendig, da der Zustand der Radwege von der Unterhaltung abhängig ist. Die Zusammenarbeit der verschiedensten Ebenen und Akteure ist von erheblicher Bedeutung. Der Bund und die Länder geben den Kommunen, die die größte Verantwortung tragen, die Rahmenbedingungen vor. Bei der Planung, dem Bau, der Finanzierung und der Förderung von Radwegen sind das Land, der Kreis und die Kommune beteiligt. Eine frühzeitige und amtsbereich übergreifende Arbeit sollte für den Radwegbau grundlegend sein. In diesem Prozess ist die Unterhaltung der Radwege ebenfalls zu klären.

Vorhandene übergeordnete Planungen

Die erarbeiteten Prioritäten sind Ansätze zur Förderung des Radtourismus im Landkreis Ostvorpommern. Das regionale Raumentwicklungsprogramm Vorpommern 2008 enthält Entwicklungsziele und Leitbilder für die Planungsregion Vorpommern. Die in der „Dringlichkeitseinschätzung des Neubaus Straßen begleitender Radwege an Bundes- und Landesstraßen“ als dringlich eingestuften Abschnitte sind nach Beschlussfassung am 25.02.2004 durch den Kreisausschuss des Landkreises Ostvorpommern bis auf einen einzigen nicht realisiert. Die Prioritätenliste zum Bau Straßen begleitender Radwege an Kreisstraßen besteht seit dem 18.12.2000 und kann von insgesamt fünf Teilstrecken nicht ein gelungenes Vorhaben aufweisen.

6.2.3 Wegenetz

Für die Bewertung der Wegewidmungen und Oberflächenbeläge wurde die Methode von Dr. Maik Stöckmann¹³¹ genutzt, da sie in unmittelbarem Zusammenhang mit der verwendeten Belagskodierung der Bestandserfassung unter Punkt 5.3.4 steht. Die Bewertung erfolgt nach einem allgemeinverständlichen Logik-Schema:

1. Zuordnung der Belagsklassen zu Werten:

- A -> Wert = 1 (sehr gut befahrbar),
- B (außer B5/B6) -> Wert = 2 (gut bis mäßig befahrbar),
- C -> Wert = 3 (schlecht befahrbar),
- "Minus"-Beläge -> Wert = Wert + 1.

2. Modifikation nach der Widmung

- Hauptverkehrsstraßen (Bundes-, Landes-, und viel befahrene Kreisstraßen)
-> Wert = Wert + 3,
- begleitende Wege an Bundes-, Landes-, und viel befahrene Kreisstraßen
-> Wert = Wert + 1.

3. Begrenzung

wenn Wert > 3, dann Wert = 3.

Mögliche Ergebniswerte: 1 bis 3.

¹³¹ Stöckmann (2008), unveröffentlicht, mündliche Mitteilung.



Jedem erfassten Weg im Plan „Bestandserfassung/Bewertung“¹³² wird ein Ergebniswert von 1 bis 3 zugeordnet. Dabei wird für den Wert 1 die Farbe Grün, den Wert 2 die Farbe Gelb und den Wert 3 die Farbe Rot vergeben. Für die farbige Darstellung der Wege im Plan I „Bestandserfassung/Bewertung“¹³³ entsteht durch die Bewertung das Ampelprinzip. Die Farbe Grün kennzeichnet sehr gut befahrbare Wege, die Farbe Gelb mittelmäßig bis gut befahrbare Wege und die Farbe Rot umfasst alle schlechten Wege.

Das Verkehrsaufkommen der L 31, die durch das Untersuchungsgebiet von Rathebur nach Neetzow führt, ist aufgrund der Einschätzung der Autorinnen als gering einzustufen. Sie ist durch einen sehr guten Asphaltbelag gekennzeichnet, weist aber hohe Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge auf. Daher ist ihr die Farbe Gelb zugeordnet. Vielerorts, vor allem innerhalb der Gemeinden, ist noch kulturhistorisch wertvolles Feld- bzw. Kopfsteinpflaster erhalten. Dieses befindet sich jedoch oftmals in einem so schlechten Zustand, dass, abgesehen vom Radfahrer oder Fußgänger, selbst Kraftfahrzeuge Probleme haben, diese Wegeabschnitte zu befahren. Auffallend ist eine hohe Vielzahl an Wirtschafts-, Hauptwirtschaftswegen und Kreisstraßen. Fast alle Kreisstraßen sind bisher wenig befahren, was eine Mitnutzung für den Radtourismus begünstigt.

6.2.4 Wegweisung

Zu der Wegweisung zählen die Wegweiser und die Orientierungstafeln, die im Folgenden bewertet werden.

6.2.4.1 Wegweiser

Die Wegweiser kommen flächendeckend im Untersuchungsgebiet vor. Sie befinden sich, unabhängig vom Material Holz oder Kunststoff, in guter Qualität. Eine kontinuierliche Kontrolle und Pflege scheint dennoch nicht zu erfolgen, da einige – wenn auch äußerst wenige – vorhanden sind, die sich in unleserlichem Zustand befinden (siehe Abbildungen 225 bis 227), bemoost (siehe Abbildung 228), eingewachsen (siehe Abbildung 229), verwittert sind (siehe Abbildung 230) oder zerstört wurden (siehe Abbildungen 231 bis 233).



Abb. 225: Wegweiser in Schmußgerow



Abb. 226: Wegweiser in Krien



Abb. 227: Wegweiser in Kavelpaß

¹³² Siehe Anhang.

¹³³ Siehe Anhang.



Abb. 228: Wegweiser bei
Ausbau Kiekut



Abb. 229: Wegweiser in
Kavelpaß



Abb. 230: Wegweiser in
Putzar



Abb. 231: Wegweiser in
Janow



Abb. 232: Wegweiser bei
Glien Siedlung



Abb. 233: Wegweiser in Spantekow

Da die Wegweiser hauptsächlich aus Holz bestehen, ist eine wiederkehrende Pflege unerlässlich, weil der Rohstoff Holz ohne Pflege schnell verwittert. Die Verankerung der Wegweiser an Stahl- und Holzpfählen und anderen Holzkonstruktionen variiert ohne erkennbare Bedeutung. Bei Betrachtung der Wegweiser hinsichtlich ihrer Form, Farbe und Schriftart wird deutlich, dass es keinerlei Einheitlichkeit gibt. Darüber hinaus ist oft unklar, von wem und für welche Zielgruppen sie aufgestellt wurden. Auch wenn ein geringer Anteil der Wegweiser den Radfahrern gilt, was anhand des Radpiktogramms deutlich wird, so ist der Großteil der Wegweiser nicht eindeutig zuzuordnen. Alle Wegweiser werden an Kreuzungen und Knotenpunkten eingesetzt. Aber auch am Rand von Kreisstraßen, die für den fußläufigen Verkehr sicher nicht gedacht sind, oder an unbefestigten Erdwegen, die aufgrund von Flugsand eine Befahrbarkeit mit dem Rad unmöglich machen, sind sie gegenwärtig. Viele Wegweiser wurden im Zuge von ABM-Maßnahmen aufgestellt, die kein einheitliches Konzept verfolgen. Die festgestellte Überlagerung mit Symbolen auf der Wegebeschilderung beeinträchtigt erheblich die Übersichtlichkeit und Leserlichkeit. Sie verwehrt dem Radtouristen die Orientierung und führt zu Unverständnis. Die Wegweisung verliert somit ihre Eindeutigkeit und ist zukünftig zu vermeiden. Auffallend ist ebenfalls, dass die Wegweiser hauptsächlich nur Ortschaften bzw. Gemeinden ausweisen. Nur ein Bruchteil weist auf Kulturlandschaftselemente hin. Die Beschilderung richtet sich somit wohl in erster Linie an die einheimische Bevölkerung, da der gebietsfremde Radtourist im Hinblick auf die radtouristische Erschließung des Landes allein mit Ortsnamen wenig anfangen kann. Woher soll er wissen, in welchem Ort sich eine und vor allem welche Sehenswürdigkeit befindet? Die Wegweiser, mit denen Kulturlandschaftselemente wie Gebäude, Wälder, Parks oder Gewässer, ausgewie-



sen werden, sind oftmals nur wenige hundert Meter vom Element entfernt aufgestellt, wenn sie nicht sogar unmittelbar davor stehen. Diese Wegweiser haben somit keine wegweisende Funktion, sondern nur eine punktuelle, die für den Touristen unnützlich ist, da er sich im fremden Raum nicht auskennt. Das bedeutet, dass die Ausweisung – planerisch gesehen – von touristisch relevanten Objekten weitläufiger, über mehrere Orte hinweg, geschehen muss, um eine Wege leitende Funktion zu gewährleisten. Damit dem Radtouristen eine einwandfreie Tourenführung ermöglicht wird, muss eine konkrete Ausschilderung mit Wegweisern erfolgen, die durchgängig, gut sichtbar, leicht verständlich und selbsterklärend sein sollte. Außerdem vermittelt eine eindeutige Verbindung der Wegweiser zu dem Untersuchungsgebiet dem Radfahrer einen bestimmten Wiedererkennungswert.

6.2.4.2 Orientierungstafeln

Im gesamten Untersuchungsgebiet sind nur 16 Orientierungstafeln vorhanden, was in Anbetracht der Größe des Untersuchungsraumes keinesfalls für die Übersichtlichkeit ausreichend ist. Da die Tafeln größtenteils administrativ erstellt wurden und sich somit jeweils nur auf einen bestimmten Ausschnitt des Anklamer Landes wie beispielsweise einen Amtsbereich, eine Gemeinde und einen Teil einer Gemeinde beziehen, geht das Gebiet des Amtes Anklam-Land als Gesamtheit für den Betrachter der Karte verloren.

Die Orientierungstafeln des **Amtsbereiches „Krien und Umgebung“** und **„Spantekow“** lassen durch eine einheitliche Gestaltung mit Karte, Bildern und Legende eine Zusammengehörigkeit und sogar einen Wiedererkennungswert erkennen. Sie sind optisch gut aufbereitet. Eine Legende versucht mit Elementen, wie beispielsweise Gaststätten, Rastplätzen, Burgen und Schlössern, die Tafeln zu erklären. Sie befindet sich übersichtlich am Rand der Karte mit zugehörigen Symbolen. Die Symbole sind einfach in der Karte wiederzufinden, sodass hier eine gute radtouristische und auch kulturlandschaftliche Orientierung gegeben ist. Jedoch treten diese 16 Tafeln nur im westlichen Teil des Untersuchungsraumes, beispielsweise in Görke, Krien, Landskron, Neetzow und Spantekow, auf, was ein übergreifendes Verständnis ausschließt. Dies resultiert aus der ursprünglichen Aufteilung der Amtsbereiche, die heute so nicht mehr aktuell ist, da sie unter dem Amtsbereich Anklam-Land zusammengefasst werden.

Die Übersichtstafeln der **Gemeinden** Dennin, Rebelow und Spantekow sind nach einem gemeinsamen Konzept entwickelt worden und dienen der Orientierung der Besucher in den jeweiligen Ortschaften. Daher kann auch hier von einem Wiedererkennungswert gesprochen werden. Die Karten dieser Holztafeln sind in sehr einfachen strukturellen Darstellungen gehalten, die gut und einfach lesbar sind. Einrichtungen, wie Arztpraxen oder Apotheken sowie Straßennamen, sind sicher aufschlussreich für den Betrachter, bieten aber keinen Erlebniswert für den Touristen.

Die Orientierungstafel vom **Ausschnitt der Gemeinde Stolpe** besticht durch eine ganz andere optische Aufbereitung. Auf den ersten Blick wird klar, dass sie eine Orientierung für die Wasserwanderer bieten soll, da nur die Elemente, die unmittelbar an der Peene liegen und mit dem Thema Wasserwandern in Verbindung stehen, dargestellt werden.

Eine weitere Gruppe der Orientierungstafeln veranschaulicht **Radwanderkarten**. Nur drei dieser Tafeln kommen im Untersuchungsgebiet vor. Sie stellen jeweils einen Ausschnitt der Landschaft dar und thematisieren diesen nach naturrelevanten Objekten. Strukturell einheitlich dargestellt, zeigen sie alle, farblich differenziert, Ortschaften, Wege, Wälder, Felder und Wasser, sodass hier ein Wiedererkennungswert gegeben ist. In der Legende werden folgende für den Radwanderer relevante Anlaufpunkte mit jeweiligem dazugehörigen Logo aufgeführt:

- Radwanderweg,
- Fahrradvermietung,
- Badestellen/Freibäder,
- Hallenbad,



- Bahnhof,
- Anlegestelle für Schifffahrtslinien,
- Fahrradreparaturmöglichkeit,
- Museum,
- Ausflugs-gaststätte,
- Campingplatz,
- Jugendherberge,
- Sehenswürdigkeit,
- Schutzhütte,
- Rastplatz,
- Information,
- Spielplatz,
- Kirche,
- Schloss/Burg,
- Schloss-, Burgruine,
- Flugplatz/Landebahn,
- Segelflugplatz.

Diese Elemente stellen für den Radtouristen eine gute Grundlage für die Erschließung der Gebiete dar, jedoch sind die Symbole entweder in der Karte oder in der Legende so ausgeblendet, dass die Karten nicht mehr lesbar sind. Außerdem erschließt sich dem Betrachter nicht der thematische Zusammenhang des Titels der Tafeln mit dem Verlauf der Radrouten. Der Gesamtzustand von zwei der drei Tafeln kann als gut eingeschätzt werden. Nur die Orientierungstafel der „Peenetalmoor-Landschaft“ ist stark ausgeblendet und lässt die Ortschaften und Wegeverbindungen schlecht erkennen.



Abb. 234: Orientierungstafel
„Peenetalmoor-Landschaft“
am Radwanderweg zwischen
Kamp und Bugewitz

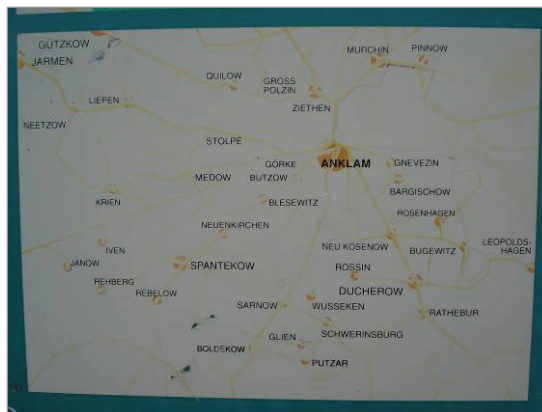


Abb. 235: Ausschnitt Orientierungstafel

Insgesamt tritt unter allen erwähnten Orientierungstafeln des Untersuchungsgebietes eine große Vielfalt im Inhalt und in der Gestaltung auf, die es dem Touristen erschwert, eine allgemein thematische Zusammengehörigkeit zu erkennen. Der Wiedererkennungswert wird wegen des geringen Vorkommens der Tafeln ebenfalls stark gemindert. Die Seltenheit der Tafeln macht es dem Besucher schwer, eine erkennbare Verbindung zwischen ihnen herzustellen. Es sollten an mehreren Standorten Tafeln explizit für den Radwanderer aufgestellt werden, um einen Leitfaden zu bilden.

Eine Orientierungstafel als Radwanderkarte muss den Inhalt gut lesbar abbilden, um eindeutig verstanden zu werden. Sie sollte dem Radwanderer einen Überblick über das gesamte radtouristisch erschlossene Gebiet geben. Dazu ist es sinnvoll, die Ortschaften, die Radtouren und die touristisch



relevanten Kulturlandschaftselemente, die die Radtouren thematisch aufgreifen, abzubilden. Darüber hinaus sollten die wichtigsten radtouristischen Elemente, wie beispielsweise Fahrradverleih und -reparatur sowie Gastronomie, aufgeführt sein. Übersichtstafeln müssen an häufig besuchten Standorten in Gemeinden oder an Wegen aufgestellt werden, so dass eine Neuorientierung jederzeit möglich ist, auch wenn der Radtourist selbst kein Kartenmaterial besitzt.

Im Allgemeinen stellt sich die gesamte Wegweisung mit Wegweisern und Orientierungstafeln als nicht einheitlich dar. Ein Hauptproblem der Wegweisung besteht auch in der fehlenden Aktualität der Beschilderung aufgrund mangelnder bzw. keiner Unterhaltung. Der Tourist wird mit veralteten, einst geplanten Überlegungen konfrontiert, die so nicht mehr nutzbar sind. Die Wegweiser, die unbefahrbare Wege ausweisen, und die Orientierungstafeln, die nicht mehr eindeutig verstanden werden können, sind übriggebliebene Relikte dieser Vorhaben.

6.2.4.3 Wege begleitende Infrastrukturelemente

Ausblicke

Ausblicke im Untersuchungsgebiet bieten drei aus Holz konstruierte Aussichtstürme. Sie befinden sich in gutem Zustand und sind jederzeit begehbar. Sie wurden so aufgestellt, dass sie einfach gefunden werden können und einen guten Blick über einen Landschaftsausschnitt ermöglichen. Die Zuwegungen sind gepflegt und begehbar.

Badestellen

Die beiden Badestellen Peene und Pelsiner See können das ganze Jahr über genutzt werden und bieten eine Abwechslung für den Radtouristen. Die angrenzenden Liegewiesen, die regelmäßig gemäht werden, laden zum Erholen und Entspannen ein. Im Untersuchungsgebiet gibt es noch einen weiteren See, den Putzarer See, der einem Landschaftsschutzgebiet angehört. Seine angrenzenden Flächen sind zugewachsen und somit nicht zugänglich. Offiziell existiert dort keine Badestelle.

Rastplätze und Schutzhütten

Rastplätze und Schutzhütten sind von großer Bedeutung für den Radtourismus, da sie angemessene Möglichkeiten zur Rast bieten. Die Rastplätze stellen vielfältige, gut erhaltene Konstruktionen dar, die eine optisch nette Abwechslung bieten und trotz ihrer eher geringen Anzahl flächendeckend im Untersuchungsgebiet vorkommen. So sind sie an Wegen, aber hauptsächlich in Ortschaften vorzufinden. Es wäre zwar nicht dringend erforderlich, aber in näherer Zukunft sollten weitere Rastmöglichkeiten außerhalb von Orten – vornehmlich an Radwanderrouten – geschaffen werden.

Bushaltestellenhäuschen

Bushaltestellenhäuschen als Schutzhütten sind so gut wie in jeder Gemeinde vorhanden und bieten somit auch eine flächendeckende Nutzung. Ihr baulicher Zustand variiert von neu gebauten über renovierten bis hin zu älteren Häuschen, an denen der Putz teilweise fehlt oder das Holz zu verwittern beginnt. Es ist aber festzustellen, dass an Bushaltestellenhäuschen zurzeit vielfach der bauliche Zustand verbessert wird. Viele neue Häuser sind erst in den letzten Jahren entstanden.

Bänke

Bänke sind von der Anzahl her genügend im Untersuchungsgebiet vorhanden. Sie stehen innerhalb und außerhalb der Gemeinden direkt an Wegen oder Plätzen. Teilweise entsteht der Eindruck, dass innerhalb der Ortschaften Bänke wahllos aufgestellt wurden. Der Standort, z.B. direkt an einer beleb-



ten Straße oder auf staubigem Untergrund, bzw. eine zu große Anzahl an einem Ort lässt auf eine geringe Nutzung durch die einheimische Bevölkerung schließen und lädt auch Touristen nicht zum Verweilen ein. Bänke sind auch außerhalb von Ortschaften aufgestellt, doch ist ihre Anzahl im Vergleich zum Dorf wesentlich geringer. Hier besteht ein deutlicher Nachholbedarf, da gerade die Natur außerhalb von Ortschaften zum Pausieren einlädt. Die Bänke variieren in Material und Konstruktion. Der Erhaltungszustand zeigt sich unterschiedlich. Einige sind angewittert, bemoost oder neu angestrichen. Neue Bänke sind eher weniger vorhanden. Trotz des unterschiedlichen baulichen Zustandes können aber alle genutzt werden.

Die Zugänglichkeit der Bänke und Rastplätze gestaltet sich problemlos, da sie direkt an Wegen stehen und eine Pflege somit leicht möglich machen. Überwiegend erfolgt eine regelmäßige Mahd der Rastplätze und Bankaufstellflächen. Dennoch kann es vorkommen, dass Bänke teilweise eingewachsen sind. Bushaltestellenhäuschen stehen vornehmlich auf baulich verdichtetem Untergrund, sodass hier ein Zuwachsen der Zuwegung selten gegeben ist.

Viele Bänke und Rastplätze sollten zukünftig, vor allem bei zunehmendem Tourismus, mit Abfallbehältern versehen werden, um unnötige Müllablagerungen an Wald- und Wiesenrändern sowie an Wegen zu vermeiden.

Wasserwanderrastplätze

Die drei Wasserwanderrastplätze des Untersuchungsgebietes sind nicht direkt für den Radtourismus relevant, da sie eine komplett andere Freizeitbeschäftigung ansprechen – den Wassersport. Dennoch kann es nur von Vorteil sein, dem Radtouristen diese Möglichkeit der Aktivität anzubieten, da sie sein Freizeitangebot aktiv erweitert. Beide Freizeitaktivitäten können gut miteinander verbunden werden. Die Wasserwanderrastplätze sind in bestem Zustand und bieten dem Wasserwanderer eine Einlassstelle für das Kanu und sanitäre Anlagen. Die drei Wasserwanderrastplätze bieten ein großes Potenzial für das Untersuchungsgebiet, welches schon jetzt von Touristen sehr gut angenommen wird.

Gastronomische Einrichtungen, Beherbergung, Fahrradverleih und -reparatur und Einkaufsmöglichkeiten

Die **Gastronomie- und Übernachtungssituation** gestaltet sich für Radtouristen, die eine mehrtägige Tour planen, als schwierig. Das Angebot in diesem Bereich ist recht gering und konzentriert sich hauptsächlich auf die größeren Orte des Untersuchungsgebietes. Auch in den Orten mit touristischen „Highlights“ bestehen Möglichkeiten der gastronomischen Versorgung und Übernachtung. In den kleinen Gemeinden existieren keine Gaststätten mehr. Die wenigen gastronomischen Einrichtungen und Beherbergungen sind jedoch so gut im Untersuchungsraum verteilt, dass es kaum neuer bedarf, wenn eine gezielte Nutzung der bestehenden vorausgesetzt wird. Das Angebot ist der Situation des ländlichen Raumes angemessen. Es entspricht ebenfalls dem momentanen Tourismuspotenzial und wäre bei leichter Zunahme des Tourismus' immer noch ausreichend. Radtouristen sollten sich jedoch bei gewünschter Nutzung der Gastronomie und Beherbergung vorher konkret über das lokale Angebot informieren. Somit können sie bei der Planung ihrer Tour genau festlegen, in welchen Orten sie gezielt Pausen nach diesem Angebot einlegen und unnütze Umwege vermeiden können.

Die Möglichkeiten für **Fahrradverleih und -reparatur** sind für den Radtouristen weitestgehend unbekannt aufgrund fehlender Ausweisung der Standorte. Ob sie genügend genutzt werden, ist nicht bekannt. Für zunehmenden Radtourismus sind die vier vorhandenen Standorte nicht ausreichend. Da das Untersuchungsgebiet sehr weitläufig ist, wäre ein Erreichen des nächsten Reparaturdienstes mit großem Aufwand verbunden.



Einkaufsmöglichkeiten sind im Untersuchungsgebiet nur in den größeren Ortschaften zu finden. Eine Kleinigkeit unterwegs einzukaufen, ist kaum realisierbar. Von Vorteil wäre es daher, wenn der Radtourist sich im Vorfeld informieren würde, wo er Einkaufsmöglichkeiten findet.

6.3 Kulturlandschaftselemente und Informationstafeln

6.3.1 Kulturlandschaftselemente

Im Hinblick auf die Systematisierung der Kulturlandschaftselemente richtet sich die Bewertung im Einzelnen auf die vier Kategorien der Bestandserfassung.

Bei den **religiösen und historischen Gedenkstätten** ist im Wesentlichen zu bemerken, dass ungefähr die Hälfte der Kulturlandschaftselemente dieser Kategorie stark vernachlässigt ist. Es gibt aber einige kirchliche Bauten, die bereits saniert wurden bzw. derzeit saniert werden. Viele Kirchen sind nicht frei zugänglich, sondern nur zur Zeit des Gottesdienstes geöffnet.

In der Kategorie der **Architektur des Landadels und der Großbauern** haben viele Gutshäuser, Schlösser und auch Burgen keinen Besitzer und stehen kurz vor dem Verfall. Andere sind privatisiert und vollkommen saniert worden. Oftmals gehören die frisch sanierten Gebäude dem Hotel- und Restaurantgewerbe an, was ihre Popularität schon heute über die Grenzen des Untersuchungsgebietes hinaus trägt. Eine vorherige Information über die Möglichkeit der Besichtigung von Gutshäusern und Schlössern ist erforderlich, da es keine feststehenden Öffnungszeiten gibt.

Viele der **geschichtsträchtigen abiotischen Einzelobjekte** wurden in den vergangenen Jahren aufbereitet und aufgewertet. Zugänglich sind sie fast alle und gut verteilt im gesamten Untersuchungsgebiet vorzufinden. Sie vermitteln Geschichte zum „Anfassen“ und lassen den Besucher sicherlich staunen. Insgesamt ist festzustellen, dass schon viele dieser Kulturlandschaftselemente mit Informationstafeln versehen sind und den Besuchern teilweise gut präsentiert werden. Touristische „Highlights“ befinden sich ebenfalls in dieser Kategorie, beispielsweise die Klosterruine und der „Fährkrug“ in Stolpe.

Das Untersuchungsgebiet weist ein großes Potenzial an **biotischen Kulturlandschaftselementen** auf. Größtenteils unterliegen diese Elemente einer kontinuierlichen Pflege. Nur bei manchen Kopfbäumen scheint sie schon seit Jahren vergessen. Dennoch prägen sie noch immer das Landschaftsbild. Auch einige Parkanlagen der früheren Schloss- und Gutsbesitzer sind nicht erhalten geblieben. Trotzdem finden sich noch viele Parks, die in ihren alten Strukturen wiederhergestellt und gepflegt werden. Biotische Kulturlandschaftselemente tragen zur optischen Aufwertung des Landschaftsbildes bei und spielen eine bedeutende Rolle bei der Erkundung des Untersuchungsgebietes durch den Radtouristen entlang von Straßen und Wegen. Aber auch die eine oder andere Gemeinde erhält durch Naturdenkmäler oder Parkanlagen einen besonderen touristischen Stellenwert.

6.3.2 Informationstafeln

Wie bereits bei den geschichtsträchtigen abiotischen Einzelobjekten festgestellt wurde, sind viele Kulturlandschaftselemente mit Informationstafeln beschildert. Mehr als die Hälfte aller kartierten Informationstafeln des Untersuchungsgebietes stehen vor Kulturlandschaftselementen. Darüber hinaus gibt es aber auch Informationstafeln mit anderen Inhalten.

Die größte Gruppe der Informationstafeln findet sich **an den Kirchen** des Untersuchungsgebietes. Fast jede Kirche ist beschildert. Unabhängig vom verwendeten Material Holz oder Kunststoff befinden sich die Tafeln größtenteils in gut lesbarem Zustand. Dennoch sind einige der Holztafeln so verwittert, dass nichts mehr erkennbar ist. Des Weiteren befinden sich wenige Kunststofftafeln, vornehmlich die mit weißem Hintergrund, durch Schmutzablagerungen in unleserlichem Zustand.



Abb. 236: Informationstafel in Bargischow



Abb. 237: Informationstafel in Rathebur

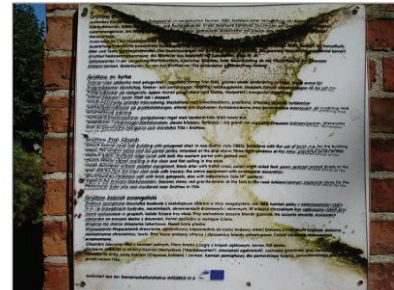


Abb. 238: Informationstafel in Grütow

Die Informationstafeln an **Park- und Burganlagen, Bodendenkmälern, Gebäuden und Kulturlandschaftselementen ohne spezielle Zuordnung** treten vereinzelt auf und präsentieren gut aufbereitete Inhalte, die anschaulich dargestellt sind. Aufgrund ihrer Konstruktionen und des inhaltlichen Aufbaus sind sie vielgestaltig. Ihr unterschiedlicher Erhaltungszustand zeigt sich anhand von Schriften und Abbildungen. Die meisten Informationstafeln befinden sich in gutem Zustand (siehe Abbildungen 239 bis 243). Nur einige sind ausgebleicht (siehe Abbildung 244), leicht verwittert (siehe Abbildung 245), unlesbar oder mutwillig zerstört (siehe Abbildung 246).



Abb. 239: Informationstafel in Ducherow

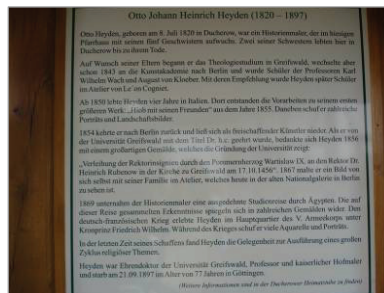


Abb. 240: Ausschnitt Informationstafel



Abb. 241: Ausschnitt Informationstafel



Abb. 242: Informationstafel in Putzar



Abb. 243: Ausschnitt Informationstafel



Abb. 244: Informationstafel in Spantekow



Abb. 245: Informationstafel in Janow



Abb. 246: Informationstafel in Stolpe

Die Informationstafeln der dritten Kategorie der Bestandserfassung, auf denen **allgemeines Wissen zu Flora und Fauna** abgebildet ist, treten recht spärlich im Untersuchungsgebiet auf. Auch sie variieren stark in Darstellung und Aufbau. Durch ihre Farbgebung wirken sie teilweise überladen. Oftmals steht die Schrift in einem unausgewogenen Verhältnis zu den Größen der Bilder.

Drei Informationstafeln präsentieren die **Eiszeitroute**. Auffallend ist der zum Teil sehr lange Text. Die Tafeln sind optisch interessant gestaltet, jedoch wirkt die Menge an Text für den „Eiszeit-Laien“ sehr überladen.

Die erfassten Informationstafeln präsentieren sich, wie auch die Wegweisung, in größter Vielfalt. Grundsätzlich sind die Inhalte bei allen Informationstafeln gut aufbereitet und interessant dargestellt. Insgesamt erfolgt die Darstellung aber so uneinheitlich, dass es dem Betrachter erschwert wird, das Wesentliche gleich zu erkennen. Anhand der dunkelgrünen Tafeln könnte erahnt werden, dass einst eine Einheitlichkeit angestrebt war. Doch diese Vermutung wird durch zu viele Beispiele widerlegt. Wie auf den Fotos der Bestandsaufnahme im (siehe 5.4.2) ersichtlich, wirkt sich diese starke Variabilität eher negativ und verwirrend statt belebend auf den Besucher aus.

6.4 Zusammenfassung

Die durchgeführte Bestandserfassung im kompletten Untersuchungsgebiet gibt Aufschluss über das Vorhandensein von Kulturlandschaftselementen und radtouristischer Infrastruktur. Das Untersuchungsgebiet ist weder ausreichend natur- oder kulturtouristisch noch radtouristisch erschlossen. Anfänge sind in allen Bereichen zwar erkennbar, doch wurden diese teilweise schlecht umgesetzt, nicht gepflegt und auch nicht weiter ausgebaut.



Das Gebiet weist ein sehr großes Potenzial an Kulturlandschaftselementen auf, welches als Voraussetzung dienen sollte, um eine touristische Erschließung voranzutreiben. Vielerorts gibt es geschichtsträchtige Bauten und kulturhistorische Flora zu sehen. Die Kulturlandschaftselemente bilden eine gute Grundlage für den Tourismus aufgrund ihrer Einzigartigkeit und ihres damit verbundenen hohen kulturhistorischen Wertes. Vor allem das naturräumliche Potenzial lädt gerade den Radtouristen ein, heute noch unbekannte Kulturlandschaftselemente mit dem Fahrrad aufzusuchen und zu erkunden.

Die Bestandserfassung der radtouristischen Infrastruktur weist einen großen Nachholbedarf in allen angeführten Bereichen auf. Nicht nur schlecht befahrbare Straßen und Wege müssen erneuert werden, auch Wegweisung und Informationstafeln benötigen ein einheitliches Konzept. Zwar sind schon Informationsquellen an kulturell bedeutenden Objekten vorhanden, jedoch weisen diese eine so große Vielfalt in Bau und Gestaltung auf, dass weder eine Einheitlichkeit noch ein eindeutiger Wiedererkennungswert gegeben sind. Eine durchgängige und eindeutig verständliche radtouristische Wegweisung und Beschilderung der Kulturlandschaftselemente sind Voraussetzung für eine gute radtouristische Vermarktung. Folgende Kriterien sind dafür von größter Wichtigkeit:

- Einheitlichkeit,
- Wiedererkennung,
- Pflege/Unterhaltung.

Einheitlichkeit in der gesamten radtouristischen Beschilderung bildet einen Leitfaden für den Radwanderer. Die Beschilderung sollte immer nach dem gleichen Prinzip erfolgen. Wert müsste dabei insbesondere auf die Anordnung und Aufbereitung der Informationen und die Gestaltung gelegt werden. Dieses einheitliche Prinzip erleichtert dem Betrachter unbewusst das Verständnis der Informationen, da er sich nicht ständig an anderen Darstellungsweisen orientieren muss. Daher bereitet es ihm keine Schwierigkeiten, sich schneller auf das Wesentliche zu konzentrieren. Einheitlichkeit in der Beschilderung der Kulturlandschaftselemente bedeutet ein gleiches, wiederkehrendes Gestaltungsprinzip bei den Informationstafeln, den Wegweisern und Orientierungstafeln. Die Format- und Farbwahl nehmen dabei eine wichtige Stellung ein. Aus einem einheitlichen Konzept entsteht unwillkürlich ein Wiedererkennungswert für den Touristen. Um den Wiedererkennungswert des Untersuchungsgebietes zu bewahren, ist es von großer Bedeutung, die Informationstafeln gestalterisch mit der Wegweisung abzustimmen. Nach radtouristischer Erschließung des Untersuchungsgebietes und Erkundung angrenzender oder anderer Gebiete versteht der Radtourist die gebietsspezifische Beschilderung. Um dem Radtourismus über Jahre hinweg diese planerischen Überlegungen zu bewahren, ist es von großer Bedeutung, eine kontinuierliche Kontrolle, Pflege und Unterhaltung der Beschilderung durchzuführen. Damit der Überblick über die anfallenden Arbeiten ständig gegeben ist, wäre es von Vorteil, diese Aufgabe einer Person bzw. Institution zu übertragen. Um den Grundgedanken der Einheitlichkeit für das Untersuchungsgebiet planerisch durchzusetzen, muss die Zusammenarbeit der Gemeinden oberste Priorität haben. Das Planen über Gemeindegrenzen hinaus ist die Voraussetzung für eine langjährig bestehende erfolgreiche radtourismusorientierte Entwicklung des Gebietes.

Auch wenn das Untersuchungsgebiet großes Potenzial für den Natur- und Erlebnisurlaub bietet, so ist dies aber keinesfalls für den Tourismus – auch nicht für den Radtourismus – systematisch erschlossen. Um den Radtourismus im Untersuchungsgebiet stetig voranzutreiben und überlegt auszubauen, wäre eine radtouristische Gesamtplanung erforderlich. Die Planung im folgenden Punkt 7 kann diese jedoch in der vorliegenden Ausführung nicht leisten. Sie versucht aber, alle festgestellten Defizite im Bestand aufzugreifen und diese durch gezielte Vorschläge für einige ausgewählte, thematisch aufbereitete Radtouren zu beheben.



7 PLANUNG

7.1 Radtouren

7.1.1 Einleitung

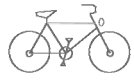
Wie in Mecklenburg und ganz Deutschland entstanden auch in Vorpommern in der Mitte des 19. Jahrhunderts viele repräsentative Bauten, wie Gutshäuser und Schlösser mit Parkanlagen. Erbaut wurden diese meist durch den wirtschaftsstarken Adel und durch bürgerliche Großgrundbesitzer. Doch auch schon vor dem 19. Jahrhundert entstanden einige architektonisch wertvolle Gebäude durch bedeutende Adelsfamilien. So haben Adelsgeschlechter wie die Familie von Schwerin unter anderem die Region durch ihre Bauten stark geprägt und einen wichtigen Teil zur Landschaftsbildgestaltung beigetragen. Darüber hinaus weist das Untersuchungsgebiet ein großes natur- und kulturlandschaftliches Potenzial auf. So ist vielerorts auf Kopfbäume – Zeugnisse einer früheren Wirtschaftsform – zu treffen. Doch auch Hecken und prächtige Naturdenkmäler sind charakteristisch für die Gestaltung der vorpommerschen Landschaft. Die Architektur und Naturlandschaft Vorpommerns laden ein in eine Zeitreise durch die Geschichte. Nicht alle attraktiven Elemente sind erhalten, aber vielfach noch gut erkennbar und lassen durchaus den Charme vergangener Tage spüren. Das Potenzial architektonischer Kulturgüter ist über die ganze Region verbreitet und bietet für verschiedene Interessengruppen Möglichkeiten zur Erkundung der Landesgeschichte Vorpommerns. Das geschichtliche Gut und die Schönheit des stark natur- und kulturlandschaftlich geprägten Landes stellen lohnende Potenziale und Herausforderungen für den Tourismus dar. Radtouren als Thementouren gestaltet, weisen eine Menge von Vorteilen für den Radtouristen in dieser Richtung auf. Thementouren ermöglichen im Gegenteil zu willkürlich selbst gewählten Touren eine ganz spezielle und zielgerichtete Erkundung des Gebietes. Sie bestehen aus einer vorgegebenen und ausgeschilderten Radtour, die themenspezifische Haltepunkte beinhaltet. Durch Wegweiser mit entsprechendem Symbol wird es dem Radtouristen ermöglicht, problemlos der jeweiligen Tour zu folgen. Informationstafeln an den einzelnen Objekten der Tour geben dem Touristen wertvolles Wissen mit auf den Weg, welches sein Interesse an der Erhaltung dieser Gegend fördern sollte.

Für das Untersuchungsgebiet wurden acht Radtouren entwickelt, die diesen Anforderungen entsprechen. Thematisch geordnet, tragen sie folgende Bezeichnungen:

- Gutshäusertour,
- Schlössertour,
- Kirchentour,
- Mühlentour,
- Tour Große Landpartie,
- Tour Kleine Landpartie,
- Tour Siedlungsgeschichte,
- Tour Familie von Schwerin.

Diese thematisch orientierten Fahrradtouren geben die Möglichkeit der Erholung, der sportlichen Aktivität und des Kennenlernens der Landesgeschichte. Jede Tour wird konkret in ihrem Verlauf, einschließlich ihrer einzelnen Sehenswürdigkeiten, beschrieben und anhand von Bildern verdeutlicht.

Jede Altersgruppe wird angesprochen. Die Touren sind immer so konzipiert, dass eine Verkürzung möglich ist. Aufgrund gut befahrbarer Beläge und eines geringen Verkehrsaufkommens sind die Wege der Radtouren kinder- und familienfreundlich gestaltet. Da es auf den Strecken auch Möglichkeiten gibt, einen Imbiss einzunehmen, ist es kein Problem, regelmäßig Pausen einzulegen und sich zu stärken.



Die hier entwickelten Touren sind vorwiegend Rundtouren. Die Stadt Anklam stellt den Anfangs- und Endpunkt dar. Das hängt damit zusammen, weil Anklam die einzige Stadt dieses Gebietes ist und aufgrund der guten Zug- und Verkehrsanbindungen einen sehr gut erreichbaren Ort darstellt. Anklam selbst bietet ein großes Angebot an sehenswerten Objekten. Diese zu besichtigen, würde schon einen guten Tag in Anspruch nehmen.

Bedeutende Orte des Untersuchungsgebietes werden durch die geplanten Touren miteinander verbunden. Dazu zählen die Hansestadt Anklam und die Gemeinden Krien, Spantekow, Ducherow und Stolpe, weil sie, bis auf den Ort Stolpe, Zentren der Versorgung für die einheimische Bevölkerung sind und alle über gastronomische Einrichtungen verfügen. Auch bieten Stolpe und Krien den kulturell höchsten Wert für den Touristen, da eine Konzentration von sehenswerten Objekten vorzufinden ist. Überschneidungen der Touren lassen ein Tourennetz entstehen, sodass dem Touristen immer noch freigestellt bleibt, wie er seine persönliche Tour nach Interesse und sportlichem Ehrgeiz fahren möchte.

Die Touren wurden so entwickelt, dass hauptsächlich die vorhandenen Wege und Straßen für den Radtouristen zu befahren sind. Ein geringes Verkehrsaufkommen im Untersuchungsgebiet und gut befahrbare Oberflächenbeläge unterstützen diese Planung. Die entwickelten Radtouren sind zur besseren Veranschaulichung graphisch in dem Plan 2 „Tourenplan“¹³⁴ dargestellt.

¹³⁴ Siehe Anhang.



7.1.2 Anklam

Die Stadt Anklam wurde im Jahre 1243 erstmals urkundlich erwähnt und erhielt 1264 das Stadtrecht. Doch wie durch archäologische Ausgrabungen belegt werden kann, waren die Anklamer Marienkirche und der sie umgebende Siedlungsbereich bereits Anfang des 13. Jahrhunderts vorhanden. Sie ist eine planmäßig angelegte Stadt, die noch heute das gitterförmige Straßennetz einer Kolonistensiedlung erkennen lässt. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Fluss Peene und des Zuganges zur Ostsee über den Peenestrom bestand eine gute Grundlage für den Binnen- und Fernhandel. Ab dem Jahr 1283 gehörte die Stadt zur Hanse und erhielt daraufhin 1292 das Lübische Stadtrecht. Neben der Pest im 16. und 17. Jahrhundert wurde Anklam auch vom Dreißigjährigen Krieg heimgesucht. Sowohl kaiserliche als auch schwedische Soldaten besetzten die Stadt. 1659 vernichtete ein Brand einen großen Teil der Stadt. Die Aufnahme der Dampfschiffahrt auf der Peene und die Bahnstrecke nach Berlin trugen im 19. Jahrhundert stark zum Wirtschaftswachstum bei. Durch die Arado-Flugzeugfabrik in Anklam wurde die Stadt im Zweiten Weltkrieg zum Ziel alliierter Luftangriffe. Die Hansestadt war am Ende des Krieges zu 70 Prozent zerstört. Nach dem Krieg kam es zum Wiederaufbau der Stadt, auch historische Gebäude wurden restauriert. Nach 1945 gehörte die Stadt zum neu gebildeten Land Mecklenburg-Vorpommern. 1952, nach Auflösung der Länder in der DDR, erhielt Anklam den Status einer Kreisstadt im Bezirk Neubrandenburg. Kreisstadt des Landkreises Ostvorpommern wurde Anklam im Jahr 1994.¹³⁵

Die Stadt Anklam bildet einen Knotenpunkt von Fernverkehrsstraßen. Sie verbinden Berlin mit Greifswald und Rostock mit der Insel Usedom.

Die **Anklam-Tour** beginnt an der Peene-Tor-Brücke.



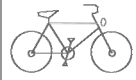
Abb. 247: Peene-Tor-Brücke

Die **Peene-Tor-Brücke** ist ein Bauwerk der Neuzeit. Anklam war schon seit der Stadtgründung im 13. Jahrhundert mit dem Gebiet nördlich der Peene durch eine Holzbrücke verbunden. Bis Ende des 19. Jahrhunderts handelte es sich um eine Holzkonstruktion, die sich für den Schiffsverkehr öffnen lassen musste. Nach mehreren Neu- und Umbauten entstand an der gleichen Stelle 1994 die Peene-Tor-Brücke. Diese Holzbrückenkonstruktion verbindet den nördlichen und südlichen Teil Anklangs miteinander. Sie ist nur für Fußgänger und Radfahrer konzipiert.¹³⁶

¹³⁵ Vgl. http://www.mecklenburg-vorpommern.eu/cms2/Landesportal_prod/Landesportal/content/de/Urlaub_und_Freizeit/Urlaubsseiten/Staedte/Anklam,_Hansestadt/Geschichte/index.jsp; 08.01.09; 18:22/

Vgl. Hobusch, E. (1993), S. 167.

¹³⁶ Vgl. Europäische Route der Backsteingotik, Hansestadt Anklam (o. J.), S. 4.



Die Tour verläuft entlang der Straße Bollwerk in Richtung **Garnisonskirche**.



Abb. 248: Garnisonskirche

Die ursprüngliche Kirche, die sich ab dem Jahre 1272 an dieser Stelle befand, war ein Geschenk des Herzogs Barnim an das St. Spiritus in Tanglym. Auf der Hufe, von Herzog Wartislaw an das Haus des heiligen Geistes vergeben, entstand 1338 die Heilig-Geist-Kirche. Im Jahre 1659 brannte diese samt 100 anderen Häusern nieder und wurde 1738 neu aufgebaut. Bestimmt war dieses Gebäude ursprünglich nur den Mitgliedern des Hospitals. Seit dem Wiederaufbau diente es auch als Garnisonskirche für französische Soldaten. Spätere Umbauten veränderten den Bau zu Wohnzwecken erst für Hospitaliten, dann für betagte Bürger und nach 1945 für alle Bürger. Der Turm allein erinnert nur noch an den kirchlichen Ursprung.¹³⁷

Die Burgstraße ist nun bis zur Frauenstraße und anschließend bis zum Pferdemarkt wegweisend. Dort kann das **Otto Lilienthal Denkmal** besichtigt werden. Ein Museum, das sich dem Thema Otto Lilienthal widmet, kann in der Ellbogenstraße besucht werden.



Abb. 249: Denkmal Otto Lilienthals

Das Otto-Lilienthal-Denkmal steht unmittelbar neben der Marienkirche. Es stellt ein Symbol eines Flugapparates von Otto Lilienthal dar. Er war Ingenieur und Flugpionier und wurde in Anklam geboren.¹³⁸ Ihm zu Ehren entstand ein **Museum**, in dem verschiedene Flugapparate ausgestellt sind.

¹³⁷ Vgl. Europäische Route der Backsteingotik, Hansestadt Anklam (o. J.), S. 6/
Vgl. Informationstafel an Garnisonskirche.

¹³⁸ Vgl. Ewe (August 2001), S. 91-95.



Abb. 250: Lilienthal-Museum

Otto Lilienthal gilt als Konstruktionsingenieur und Erfinder des Menschenfluges. Der Flugpionier kam am 23. Mai 1848 in Anklam zur Welt. Er gilt als erster Mensch, der von der Erde abgehoben und im Gleitflug eine Weite von mehr als 250 m zurückgelegt hat. Im Jahre 1891 gelangen ihm die ersten sicheren Gleitflüge der Geschichte. Das Otto-Lilienthal-Museum Anklam präsentiert zahlreiche seiner Flugapparate, die auf den ersten Blick an riesige Fledermäuse erinnern. Ebenfalls wird beschrieben, „...wie aus dem alten Menschheitstraum vom Fliegen die licht- und schattenreiche Geschichte des Flugzeuges wurde“^{139,140}

Am Pferdemarkt befindet sich ebenfalls die imposante **Marienkirche**.



Abb. 251: Marienkirche

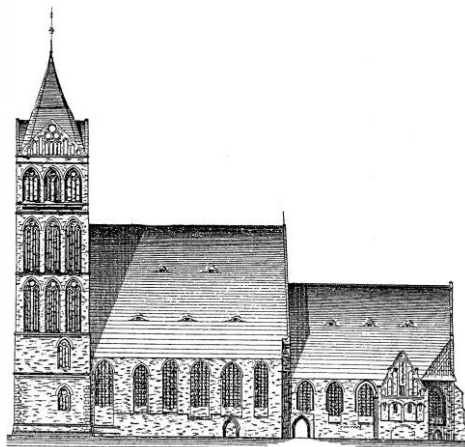


Abb. 252: Marienkirche vor dem Ausbau von 1849/1852¹⁴¹

Die Pfarrkirche zu St. Marien ist ein Backsteinbau. Sie gehört zu den schönsten gotischen Backsteinkirchen in Mecklenburg-Vorpommern. Urkundlich erwähnt wurde die Marienkirche erstmals 1296. Sie zeigt ein Gemisch verschiedener Stilformen. Dennoch können drei Bauperioden mit Sicherheit unterschieden werden.

Die erste Bauperiode fand in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts statt. Unmittelbar nach Stadtgründung wurde ein Gebäude benannt, welches bereits Merkmale des frühgotischen Stiles aufwies. Von diesem Bauwerk sind nur noch Bruchstücke erhalten wie die Nord- und Südwand des einschiffigen und zweijochigen Chores und die Außenwände einer Sakristei. Die heute vorhandenen Kreuzgewölbe des Chores stammen aus einer viel späteren Zeit, jedoch sind die Ansätze der ursprünglichen Gewölbe noch deutlich erkennbar. Der Chorbau war durch zwei einan-

¹³⁹ Europäische Route der Backsteingotik, Hansestadt Anklam (o. J.), S. 18.

¹⁴⁰ Ebd./

Vgl. Ewe (August 2001), S. 91-95.

¹⁴¹ Vgl. Lemcke (1899), S. zwischen 102 und 103.



der gegenüberliegende Portale geöffnet, von denen das eine noch vollständig erhalten ist. An diesen Chor schloss sich auf der Südseite eine kleine Sakristei an, von der die südliche Außenwand noch vorhanden ist. Der Chor und seine Anbauten stehen auf einem aus quaderförmig behauenen Granitfindlingen geschichteten Sockel. Der Oberbau wurde mit Ziegeln roter Farbe im Rohbau errichtet. Das erhaltene Hauptportal der Südseite zeigt sich frühgotisch durch die starken Viertelsäulen seiner Wände.

Die zweite Bauperiode – die gotische – schließt sich in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts an. In dieser Zeit wurde im Westen eine sechsjochige kreuzgewölbte Hallenkirche angefügt und ein mehrgeschossiger Wendeltreppen-Turm errichtet, welcher im fünften Geschoss den Glockenstuhl besitzt. Er wurde ebenfalls auf einem Fundament aus behauenen Granitfindlingen erbaut und bildet aufgrund seines Grundrisses einen selbstständigen Bauteil, der mit dem Kircheninneren keinerlei Verbindung aufweist und nur durch den einen schmalen Gang von der Nordseite zugänglich ist. Der Turm wurde ursprünglich von einer schlanken Spitze geschmückt, welche über die Jahre jedoch immer wieder Beschädigungen aufwies, was dazu führte, dass sie im Jahre 1637 eine minder schlanke steinerne Spitze erhielt und nach Zerstörung dieser 1884 einen glatten der Nikolai-Turmspitze nachgebildeten kupfergedeckten Helm bekam. Aufgrund einzelner Spuren im Mauerwerk der Kirche ist mit großer Sicherheit anzunehmen, dass ein zweiter Kirchturm an der Nordseite beabsichtigt war, der jedoch wegen der später entstandenen Marienkapelle kein bauliches Ende finden sollte. Der Ostgiebel des Langhauses ist mit acht vierteiligen, oben kreisförmigen Blenden verziert, wobei Fialenschmuck vollkommen fehlt. Die Achse des Langhauses ist gegen die des Chores etwas nach Norden gerückt. Es weist, „...trotz der im Ganzen nicht zu verkennenden Einheitlichkeit der Anlage, in der Unregelmäßigkeit seine Pfeilerstellungen und seiner Fluchtlinien einen großen Mangel an Sorgfalt bei der Bauausführung...“¹⁴² auf. „Es dürfte in Pommern nicht leicht eine zweite Kirche gefunden werden, deren Grundriss in gleicher Weise von Unregelmäßigkeiten aller Art beherrscht wird.“¹⁴³ Die Fensterprofile des Langhauses scheinen bei dem Ausbau in den Jahren 1849 – 1852 recht gewaltsam erneuert und einheitlich gestaltet worden zu sein.

Zu der dritten Bauphase gehören die Erweiterung des Chorbaus und des südlichen Langhaus-Seitenschiffes, die Anlage der Marienkapelle im Jahre 1488 und der jetzigen Sakristei zu Beginn des 16. Jahrhunderts an der Südseite. Alle diese Bauteile weisen Formen des spätgotischen Stils auf und gehören dem Mittelalter an, d.h. dem Ende des 15. und 16. Jahrhunderts. Neben der Vergrößerung des Chores wurde er von einem einschiffigen Gebäude in ein dreischiffiges umgewandelt. Auch das südliche Seitenschiff des Langhauses erfuhr nach und nach eine Erweiterung. Die Kirche ist bis heute in dieser Gestalt erhalten. Die ganze östliche Hälfte der Kirche ist aus willkürlich gestalteten Abschnitten in ziemlich roher Weise zusammengestellt. Die Wiederherstellung der Kirche in den Jahren 1849 – 1852 hat die alten Formen leider nicht überall bewahrt. Im Jahre 1887 wurde die Turmspitze nach einem Brand um fast 100 Meter erhöht. Nach schweren Beschädigungen im Zweiten Weltkrieg erfolgte die Wiederherstellung des Turmes 1947 mit Satteldach.¹⁴⁴

¹⁴² Lemcke (1899), S. 110-111.

¹⁴³ Ebd., S. 111.

¹⁴⁴ Vgl. Lemcke (1899), S. 103-116/

Vgl. Europäische Route der Backsteingotik, Hansestadt Anklam (o. J.), S. 8-9.



In der Mägdestraße steht das **gotische Giebelhaus**.



Abb. 253: Gotisches Giebelhaus

Das gotische Giebelhaus ist ein Backsteinbau und an der Ecke Frauenstraße/ Mägdestraße am Pferdemarkt zu finden. Es zählt zu den beeindruckendsten Bauwerken und ist das älteste Bürgerhaus der Stadt. Die erste Erwähnung fand es im Jahre 1406 zur Zeit der Hanse. In vielen Städten wurden die Häuser mit dem Giebel zur Straße gebaut, um somit Platz zu sparen und möglichst viele Gebäude nebeneinander errichten zu können. Der Staffelgiebel ist erhalten geblieben und mit gotischen Stilelementen geschmückt, wie sie auch beim Kirchbau zu finden sind. Ursprünglich befand sich hinter dem Giebel der Speicherraum. Seit der Sanierung im Jahre 1997 befinden sich im Gotischen Giebelhaus das Standesamt und der Sitzungssaal der Stadtvertretung der Stadt Anklam. Stellt man sich direkt neben den Giebel, ist eine leicht Krümmung in der Fassade zu erkennen. Dieses ungewöhnliche Erscheinungsbild ist auf jeden Fall einen Blick wert.¹⁴⁵

Die Frauenstraße führt im weiteren Verlauf direkt auf das **Rathaus** und den Marktplatz zu.



Abb. 254: Rathaus

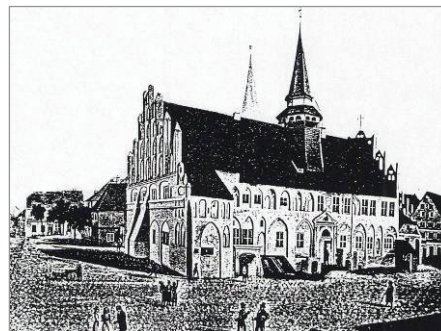


Abb. 255: Ehemaliges Rathaus Südseite¹⁴⁶

Das heutige Rathaus ist ein Bau der Neuzeit ebenso wie der Marktplatz. Es entstand im Jahr 1950. Mit seiner Platzierung auf dem Marktplatz und der Darstellung eines Turmes auf dem Dach wurde, wenn auch nur minimal, das ehemalige Rathaus versucht nachzuempfinden. Dieses befand sich nämlich ebenfalls mitten auf dem Marktplatz und wurde sowohl vom Stadtbrand im Jahre 1384 wie 1525 niedergebrannt. 1841 bis 1842 wurde das Haus dann auf Wunsch von Friedrich Wilhelm IV. komplett abgerissen. Es war ein prachtvolles Gebäude mit verzierten Giebeln und einem hoch aufsteigenden Turm, der einen schlanken Helm besaß.¹⁴⁷

¹⁴⁵ Vgl. Europäische Route der Backsteingotik, Hansestadt Anklam (o. J.), S. 7.

¹⁴⁶ Lemcke (1899), S. zwischen 153 und 154.

¹⁴⁷ Ebd., S. 153-154/ Vgl. Europäische Route der Backsteingotik, Hansestadt Anklam (o. J.), S. 2.



Neben dem Rathaus auf der gegenüberliegenden Straßenseite steht die **Nikolaikirche**.



Abb. 256: Nikolaikirche

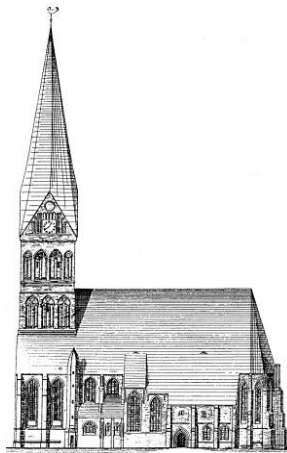


Abb. 257: Nikolaikirche vor der
Restauration von 1873¹⁴⁸

Die Pfarrkirche St. Nikolai ist eine dreischiffige Hallenkirche mit vorspringendem Chorschluss des Seitenschiffs, der einmalig im norddeutschen Raum ist. Sie besitzt einen Turm an der Westseite ohne Turmhaube, wertvolle Freskenmalereien aus dem Mittelalter und das Nikolausfenster an der Südseite der Kirche.

Die Kirche wurde im Jahre 1280 im Rohbau aus gelben Ziegeln zu Ehren des Heiligen Nikolaus, Schutzpatron der Seefahrer und Handelsleute, erbaut. Der Kirchturm galt als Lotsenzeichen, denn er grüßte die Seeleute schon weit auf dem Oderhaff. Der untere Teil des Kirchturmes sowie die auf seiner Nord- und Südseite angebauten Kapellen waren in das Innere der Kirche einbezogen. Der Sockel des Turmes bestand aus mächtigen Granitquadern. Der Sockel des Chores wurde aus kleinen quaderförmig behauenen Granitfindlingen, wie sie häufig in den Kirchenbauten des 13. Jahrhunderts vorzufinden waren, gebildet. Die Gliederungen der äußeren Leibungen der meist dreiteiligen Fenster erinnerten an die ersten Regungen des spätgotischen Haussteinbaus. Der mehrgeschossige Turm, der einst eine steile, achteckige und kupfergedeckte Holzspitze besaß, wies eine beträchtliche Höhe von 100 Metern auf. Die Kupferbedeckung erhielt er um 1580. Die oberen Geschosse der Kirche zeigten einige gute Vorbilder für Backstein – Architektur, Rosetten und Friesen. Die östlich angrenzende Sakristei entsprang der Neuzeit. Das gesamte Äußere der Kirche war, mit Ausnahme des Turmes, im Jahre 1873 ausgebessert worden. Sie erhielt im Rahmen größerer Umbauarbeiten von 1907 bis 1909 farbige, bleiverglaste Chorfenster, eine neue Orgel und neues Gestühl. Durch die Bombardierung in den letzten Kriegstagen 1945 wurde die Kirche bis auf die Umfassungsmauern zerstört. Im Jahr 1994 gründete sich der Förderkreis Nikolaikirche zum Erhalt der Kirche. Die schrittweise Nutzbarmachung des Gebäudes von der Pflasterung des Bodens, der Mauerkronensicherung und der Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit begann 1995. Seit 2003 ist die Nikolaikirche vollständig nutzbar, vor allem für Ausstellungen und Konzerte.¹⁴⁹

¹⁴⁸ Vgl. Lemcke (1899), S. zwischen 134 und 135.

¹⁴⁹ Ebd., S. 134-140.



Um zum **Steintor** zu gelangen ist nun die Steinstraße wegweisend. Bereits von weitem kann das Bauwerk gesehen werden. Im Steintor befindet ein Museum, das besucht werden kann.



Abb. 258: Steintor

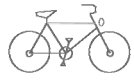


Abb. 259: Museum im Steintor

Das Steintor, das schon jahrhundertlang das Wahrzeichen der Stadt ist, gehört zu den schönsten Backsteintoren Norddeutschlands. Das spätmittelalterliche Torhaus ist das letzte von insgesamt sechs Stadttoren, welche der mittelalterlichen Befestigungsanlage angehörten. Erstmals 1404 fand es im Stadtbuch Erwähnung. Lange Zeit bildete die spitzbogige Durchfahrt den Eingang zur Hansestadt Anklam. Das Tor aus der Backsteingotik ist 32 m hoch und wird an den Staffelgiebeln mit senkrechten und waagerechten Putzfriesen und Spitzbogenblenden geziert. Es hat fünf Etagen, die mit Hilfe von 111 Stufen erklommen werden können. Erst im Jahre 1450 erhielt der Bau seine jetzige Höhe. Das Torhaus diente bis 1900 als Stadtgefängnis. In dem dazugehörigen Hof wurden Hinrichtungen durchgeführt – die letzte im Jahre 1853. Unter denkmalpflegerischen Aspekten erhielt das Tor 1963 einen neuen Ausbau und wurde 1989 als Regionalmuseum eröffnet. Zu sehen sind ständige Ausstellungen zur Stadt- und Regionalgeschichte sowie zahlreiche Sonderausstellungen zu Kunst, Natur und Volkskunde. In das Innere des Steintores gelangt man über das ehemalige Wachhaus.¹⁵⁰

¹⁵⁰ Vgl. Lemcke (1899), S. 158/

Vgl. Europäische Route der Backsteingotik, Hansestadt Anklam (o. J.), S. 10-11.



In Richtung Marktplatz/Rathaus ist die Tour fortzuführen. Die Badstüberstraße weist den Weg zum Stadtpark. Ein **Pulverturm** befindet sich am Eingang des Parks.



Abb. 260: Pulverturm

Der Pulverturm gehörte wie auch das Steintor zur mittelalterlichen Befestigungsanlage der Stadt. Um 1450 entstand dieser Bau, der ursprünglich eine kegelförmige Spitze besaß. Seine erstmalige Erwähnung fand der Turm 1462 als Vangenturm. Bis ins 16. Jahrhundert wurde er als Gefängnis und später als Pulvermagazin genutzt. Zwischen 1866 und 1874 diente er dem Sonnenfleckenforscher Gustav Spörer als Sternwarte.¹⁵¹

Im Stadtpark ist der rechte Pfad zur Parkallee zu wählen. Eine **Gingkobaumgruppe** ist seitlich der Mehrzweckhalle zu sehen.



Abb. 261: Gingkobaumgruppe

Der Ginkobaum gehört zu den Nadelgehölzen. Er stammt aus Japan und kam um 1727 nach Europa. Häufig wird er in Gärten und Parks angetroffen. Der Ginkgo kann eine Höhe von 30 m erreichen. Charakteristisch sind seine Blätter, die fächerförmig und langgestielt geformt sind. Die Ginkobaumgruppe ist ein Naturdenkmal und stellt ganz bedeutsame Bäume aufgrund ihres Alters bzw. ihrer Höhe dar. Sie stehen somit unter besonderem Schutz.¹⁵²

¹⁵¹ Vgl. Europäische Route der Backsteingotik, Hansestadt Anklam (o. J.), S. 12.

¹⁵² Vgl. <http://www.hd-fuehrungen-mit-flair.de/neuedateien/ginko.html>; 08.01.09; 12:09.



Die Tour führt nun durch die Parkallee in Richtung Leipziger Allee. Die Leipziger Allee ist zum **Theater** wegweisend.



Abb. 262: Theater

Im Jahre 1738 wurde das Fachwerkgebäude als Schützenhaus für zwei Anklamer Schützenvereine erbaut. Später erhielt das Haus noch einen Anbau eines Saals. Ab 1949 stellte es ein Theater mit eigenem Ensemble dar. Heute ist es der Stammsitz der Vorpommerschen Landesbühne Anklam. Es besitzt zwei Bühnen und die dazugehörigen Theaterwerkstätten.¹⁵³

Über die Spantekower Landstraße wird ein **Wasserturm** erreicht.



Abb. 263: Wasserturm

Der Wasserturm wurde 1905 errichtet und gehörte ab dem Jahre 1906 zur städtischen Wasserversorgungsanlage. Der 35 m hohe, runde Backsteinbau besitzt eine neogotische Fassadengestaltung und Spitzbogenfenster als gotische Stilelemente. Der Wasserbehälter aus Stahl weist einen Durchmesser von 9,40 m auf und umfasst 400 m³ Wasser. Der Wasserdruck betrug 3 bar. Aufgrund rückläufiger Wasserentnahme wurde der Turm 1997 aus der städtischen Wasserversorgung genommen. Heute steht der wohl letzte aktive Wasserturm der Region unter Denkmalschutz.¹⁵⁴

Die Anklam-Tour endet an diesem Wasserturm. Um in die Innenstadt zu gelangen ist die Spantekower Landstraße wegweisend. Anschließend kann über die Demminer Landstraße das Zentrum erreicht werden.

¹⁵³ Vgl. Europäische Route der Backsteingotik, Hansestadt Anklam (o. J.), S. 14/
Vgl. Informationstafel am Theater.

¹⁵⁴ Vgl. Europäische Route der Backsteingotik, Hansestadt Anklam (o. J.), S. 15.



7.1.3 Gutshäusertour

Ein Gutshaus oder auch Herrenhaus ist „ein Wohnhaus eines Gutsherren [...], das in Verbindung zur Wirtschaftsanlage des Gutes steht [...] Unabhängig von der Größe des Gutes gehören Scheunen, Ställe und Speicher sowie ein Herrenhaus, oft mit einer mehr oder weniger großen Garten- bzw. Parkanlage ausgestattet, und gelegentlich ein Verwalter- bzw. Inspektorenhaus zum Gutshof [...] Die Gebäude waren nahezu immer um eine Freifläche, den Hof, gruppiert...“¹⁵⁵, der den Mittelpunkt der Gutsanlage bildete. Vielfach sind die Gutsanlagen nicht mehr erkennbar. Die Gutshäuser jedoch sind als Hauptbestandteil eines Gutes vielerorts noch vorhanden und finden daher in der Tour ihre Beachtung. Wie in ganz Mecklenburg-Vorpommern sind Gutshäuser im Untersuchungsgebiet zahlreich vorhanden. Der bauliche Zustand der Häuser ist je nach Besitzverhältnissen sehr unterschiedlich. Viele in Privatbesitz befindliche Herrenhäuser wurden liebevoll saniert und restauriert. Die Gutshäusertour berücksichtigt Gebäude unterschiedlicher baulicher Zustände. Die verschiedensten Baustile bieten faszinierende Anblicke. Mit Hilfe von Informationstafeln werden dem Touristen Einblicke in die Entwicklung des Gutshauses eröffnet. Anhand von noch existierenden Stallungen kann sich eine Vorstellung entwickeln, wie sich das Leben auf dem Gutshof gestaltete.

Tourenverlauf

Anklam - Dargibell - Lüskow - Blesewitz - Tramstow - Medow - Stolpe - Quilow - Groß Polzin - Ziethen - Anklam (Streckenlänge ca. 45,1 km)

Ausgangspunkt der Gutshäusertour ist die Hansestadt Anklam. Dem Verlauf der K 53 folgend, ist Gellendin in Richtung Dargibell zu verlassen. Ein Gutshaus befindet sich in Dargibell.

Gutshaus Dargibell



Abb. 264: Gutshaus Dargibell

Bei dem abgebildeten Bauwerk handelt es sich um ein Rittergutshaus. Die architektonische Geschicklichkeit ist nicht nur am Gutshaus zu erkennen, sondern auch an dem dazugehörigen barocken Speicher. Auch wenn sich das Gebäude in sehr schlechtem Zustand befindet, so lohnt es sich doch, es einmal zu betrachten. Erst wenn man direkt davor steht, sind bauliche und liebevolle Details und Verzierungen zu erkennen.¹⁵⁶

Ein attraktiver Wirtschaftsweg ist nach Lüskow wegweisend. Eine Möglichkeit zur Rast bieten Sitzgelegenheiten, die am Wegrand platziert sind. Die Bundesstraße ist vorsichtig zu queren, um Lüskow zu erreichen. Eine gering befahrene Straße, die von Kopfweiden begleitet wird, führt nach Lüskow. In dem Dorf kann ein Gutshaus mit Parkanlage besichtigt werden.

¹⁵⁵ Bock (2007), S. 10.

¹⁵⁶ Vgl. Ducherower Land (2000), S. 11.



Gutshaus Lüskow



Abb. 265: Parkhaus Lüskow



Abb. 266: Wassergraben der Parkanlage

Das so genannte Parkhaus wurde im 18. Jahrhundert erbaut. Es ist ein eingeschossiges Fachwerktraufenhaus mit Mansardendach. Aufgrund seiner Fachwerkbauweise zählte es zu den schönsten und seltensten Gutshäusern im Altkreis Anklam. Das Herrenhaus blieb über all die Jahre in seiner Originalsubstanz größtenteils erhalten und macht es damit zu einem ausgezeichneten Denkmal der Gutsarchitektur. Hinter dem Haus erstreckt sich der ebenfalls im 18. Jahrhundert mit Errichtung des Parkhauses angelegte Gutspark. Über eine Brücke, die über den Wassergraben führt, kann der Park erreicht werden. Zwar ist er schon stark zugewachsen, doch sind die alten Bäume noch gut zu erkennen. Das Landesamt für Denkmalpflege stellte den Park 1995 unter Denkmalschutz.¹⁵⁷

Der weitere Tourenverlauf folgt einem Wirtschaftsweg, der sich linksseitig innerhalb der Gemeinde in Richtung Blesewitz erschließt. In Blesewitz sind riesige Stallungen und überformte Wohngebäude zu erkennen, die auf Gutshofstrukturen hinweisen. Eine kleine Parkanlage mit Gutshaus ist ebenfalls vorhanden.

Gutshaus Blesewitz



Abb. 267: Gutshaus Blesewitz

Das Herrenhaus wurde um 1800 erbaut. Nach mehreren Umbauten gelangte es zu Beginn des 19. Jahrhunderts in den Besitz der Familie Kolbe. Der Familie gehörte dieses Gutshaus bis zur Enteignung während der Bodenreform. Später diente es der Gemeinde als Kulturhaus. Heute steht das Gutshaus leer.¹⁵⁸

¹⁵⁷ Vgl. Informationstafel vor Gutshaus.

¹⁵⁸ Vgl. http://www.gutshaeuser.de/gutshaeuser_b/blesewitz.html; 08.01.09; 15:59.



Ausgehend von Blesewitz kann die B 199 erreicht werden. Die Bundesstraße ist nach Tramstow vorsichtig zu queren. Dem Verlauf der K 62 ist bis nach Medow zu folgen. Ein alter Gutshof befindet sich inmitten des Dorfes.

Gutshof Medow



Abb. 268: Gutshaus Medow

Das Dorf Medow wurde im Jahre 1310 dem Kloster Neuenkamp verkauft und 1455 schon zurückerworben. Nach jahrelangem Leerstand wurde es als Domänenhof neu gegründet und gehörte 1700 zu zwei Domänen im Amt Goldberg. Das Gutshaus, in der Literatur auch als Pächterhaus betitelt, stammt vermutlich aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Es war eine Zeit lang bewohnt und ist jetzt baufällig. Trotzdem bietet die Architektur einen speziellen Reiz. Die Hofanlage ist heute noch zu erkennen und befindet sich westlich vom Haus. Die Gebäude dienen als Wohnhäuser. Direkt neben dem Gutshaus ist eine Eiche als Naturdenkmal zu bestaunen.¹⁵⁹

Eine Gemeindestraße führt von Medow zur B 110 und anschließend nach Stolpe. In Stolpe befindet sich eine der schönsten Gutsanlagen.

Gutsanlage Stolpe



Abb. 269: Gutshaus Stolpe

Das Gut in Stolpe zeigt sich in sehr gutem Zustand. Es erlebte eine wechselvolle Geschichte und wurde nach der Wiedervereinigung Deutschlands vom Sohn des letzten Besitzers Herrn Stürken zurückgekauft. Dieser baute es zu einem Hotel und Restaurant aus. Das Gut befindet sich gegenüber der Wartslaw-Gedächtnis-Kirche. Eine Baumallee führt an Stallungen vorbei zu einem Vorplatz direkt vor dem Gutshaus. Durch einen durch Säulen getragenen Dreiecksgiebel gelangt man in das Innere des Gebäudes.¹⁶⁰

¹⁵⁹ Vgl. <http://www.gutshaeuser.de/domaenen/medow.html>; 08.01.09; 16:02.

¹⁶⁰ Vgl. Flyer: Wege in die Geschichte (o. J.), Rückseite: Das Kloster Stolpe.



In diesem historischen Dorf laden ein Gasthaus und ein Gutshausrestaurant zum Dinieren ein. Eine Personen- und Fahrradfähre befördert auf Wunsch auf die gegenüberliegende Seite. Auf der anderen Uferseite angelangt, führt ein Wirtschaftsweg durch das Landschaftsschutzgebiet. Eine abwechslungsreiche und attraktive Umgebung erschließt sich dem Radausflügler. In Quilow angekommen, ist die Landstraße 263 nach Groß Polzin wegweisend. In diesem Dorf sind ebenfalls Gutshofstrukturen erhalten.

Gutshof Groß Polzin



Abb. 270: Gutshaus Groß Polzin

Das Gutshaus ließ die Familie Westphal-Rewoldt im Jahre 1860 bauen. Es ist ein eingeschossiger Bau, dessen mittiger Eingang durch vier Pfeiler und ein Giebeldreieck betont wird. Teilweise ist die Putzquaderung noch zu erkennen. Das Herrenhaus wird durch einen Anbau mit den Wirtschaftsgebäuden verbunden. Der gesamte Gutshof ist von einer Mauer umgeben. Die aus dem 19. Jahrhundert stammenden Ställe und Scheunen sind noch erhalten. Im Jahre 1939 wurde der Hof um einen Schweinestall erweitert. Nach 1945 fand eine Nutzung durch ein Kinderheim statt.¹⁶¹

Bis nach Ziethen ist die Landstraße wegweisend. In dem Dorf kann ein Gutshof, der sich im Besitz der Familie von Schwerin befand, besichtigt werden.

Gutshaus Ziethen



Abb. 271: Gutshaus Ziethen

Hellmuth Friedrich Otto Dettlof Graf von Schwerin kaufte das Gut im Jahre 1858. Das Herrenhaus wurde aber bereits im Jahre 1818 errichtet. Es handelt sich um ein eingeschossiges, langgestrecktes Gutshaus, das aus zwei nebeneinander liegenden Häusern besteht und heute weitgehend schmucklos ist. Über dem einen Portal des Hauses sind das Schwerin'sche Wappen in Form einer Raute und die Jahreszahlen 1818 und 1922 zu sehen. Zu erreichen ist das Gebäude über eine Kopfsteinpflasterstraße, die mit Bäumen gerahmt wird. Unmittelbar vor dem Herrenhaus be-

¹⁶¹ Vgl. Oberdörfer (2006), S. 97/

Vgl. http://www.gutshaeuser.de/gutshaeuser_g/gr_polzin.html; 02.04.09; 12:56.

findet sich ein großes Rondell. In den Jahren 1905 und 1922 erfolgten Umbauten des Gebäudes, wie beispielsweise der Anbau des Musiksaals. Der letzte Besitzer des Gutes ab dem Jahr 1908 bis zur Enteignung 1945 war Bernhard Graf von Schwerin, Landrat des Kreises Usedom-Wollin. Das Gutshaus wurde nach 1945 als Konsum, Kindergarten und für die Gemeindeverwaltung genutzt. Hinter dem Herrenhaus erstreckt sich bis zur B 109 ein großer Landschaftspark mit Teich. Teile des schönen Parks sind noch vorhanden. Vor dem Zweiten Weltkrieg umfasste das Gut 746 Hektar.¹⁶²

Das Dorf ist entlang der Bundesstraße 109 in Richtung Anklam zu verlassen. Ein Radweg lenkt die Ausflügler bis an eine Kreuzung heran. Die weitere Tour verläuft nach Relzow über eine Landstraße. Anschließend ist ein Radweg zur Hansestadt wegweisend.

¹⁶² Vgl. http://www.gutshaeuser.de/gutshaeuser_z/ziethen.html; 18.02.09; 18:17/
http://www.burgeninventar.de/html/mv/OVP_big.html#950; 17.02.09; 21:17/
Vgl. Oberdörfer (2006), S. 95/
Vgl. Neuschäffer (1993), S. 220-221.



7.1.4 Schlössertour

Die Schlössertour zeigt all die Bauten, in denen vornehmlich der Adel zu Hause war. Hier handelt es sich um die schönsten Schlösser der Region, auch wenn sie kaum saniert sind. Ein Schloss war im 18./19. Jahrhundert der „*Wohnsitz eines Fürsten oder vornehmen Herrn...*“¹⁶³ und diente nicht wie die Burg der Verteidigung.¹⁶⁴ Aufgrund des geschichtlichen Wandels ist im Untersuchungsgebiet nicht jedes Schloss nach der angeführten Definition erkennbar. Es wurden daher die unterschiedlichen Gebäude nach ihrer optischen Attraktivität als Schlösser eingeordnet und anschließend mit Geschichtsdaten verglichen, die die Ausgangsdefinition bestätigten. Die Literatur zeigt, dass ein Großteil der Schlösser von dem Adelsgeschlecht der Familie von Schwerin erbaut wurde. Aufgrund unterschiedlicher Besitzverhältnisse können Besichtigungen vom Schlossinneren nur teilweise erfolgen. Ist die Möglichkeit einer Besichtigung gegeben, wird diese zu festgelegten Zeiten angeboten.

Tourenverlauf

Anklam - Bargischow - Auerose - Neu Kosenow - Ducherow - Rossin - Schmuggerow - Sophienhof - Putzar - Boldekow - Zinzow - Spantekow (Streckenlänge ca. 51,2 km)

In Anklam beginnt die Schlössertour und führt über eine gering befahrene Straße nach Bargischow. In Richtung Woserow der K 49 folgend, verlässt die Tour vor Erreichen der Bahnschienen die Straße. Ein Wirtschaftsweg, der entlang der Schienen verläuft, ist nach Auerose wegweisend. In diesem Dorf befindet ein mondänes Schloss.

Schloss Auerose



Abb. 272: Schloss Auerose

Das Schloss wurde zwischen 1848 und 1849 von der Familie von Borchten errichtet. Sie „gehörte neben den Grafen von Schwerin zu den reichsten und einflussreichsten Großgrundbesitzern im Anklamer Kreis“¹⁶⁵. Das Schloss zeigt sich heute als unbewohnte und leicht verfallene Ruine. Trotzdem zählt sie zu den Schmuckstücken des Untersuchungsgebietes. Das Gebäude ist ein zweigeschossiger und quadratischer Putzbau, der ein hohes Kellergeschoss besitzt. Der leicht erhöhte zweiachsige Eingangsbereich ist mit Putzschmuckelementen aufwendig gestaltet. Dieser Mittelrisalit lenkt das Augenmerk auf ein liegendes ovales Fenster, ein so genanntes Ochsenauge. Auch die spitzbogigen Portale als Eingänge sowie die Fensterüberdachungen ziehen Blicke auf sich. Neben der Südfassade mit ihren Stilelementen des Neobarocks, der in Vorpommern eher selten vorkommt, erhält das Schloss seinen Glanz durch einen Turm mit Haube an der nördlichsten Ecke. Dieser existierte ursprünglich nicht, er entstand wohl erst durch Umbauten im Jahre 1902. Diese Jahreszahl ist auch auf der Wetterfahne zu erkennen. Mit der Erneuerung der Ziegeldacheindeckung im Jahre 1988/ 89 verschwanden auf der südlichen Dachseite zwei große Gauben. Die heute noch erhalte-

¹⁶³ Bock (2007), S. 10.

¹⁶⁴ Vgl. Bock (2007), S. 10.

¹⁶⁵ Krauß; Fischer (1991), S. 14.



nen schlanken und eckigen Türmchen, die mit Zinnen gekrönt wurden, sind an den Ecken des Hauses vorzufinden und stammen aus einer Zeit, in der das Schloss noch streng neogotisch war. Umbauarbeiten an Gutshäusern und Schlössern im neogotischen Stil waren ungewöhnlich, da dieser Stil lange Zeit Beachtung fand. Zu erwähnen ist noch die durch beide Geschosse reichende Halle mit gläsernem Oberlicht.¹⁶⁶

Ein landschaftlich attraktiver Weg ist für den Verlauf nach Neu Kosenow maßgebend. Ein Bundesstraßen begleitender Radweg kann von Neu Kosenow nach Ducherow genutzt werden. In Ducherow stehen den Radausflüglern Einkaufsmöglichkeiten und ein Fahrradhandel zur Verfügung. Eine Gaststätte sowie mehrere kleine Imbisse sorgen bei Bedarf für das leibliche Wohl. Die Kreisstraße 54 in Richtung Rossin weist nun den weiteren Verlauf. Hierbei handelt es sich um eine gering befahrene, von Bäumen gesäumte Straße. Ein Schloss mit Schlosspark kann in Rossin besichtigt werden.

Schloss Rossin



Abb. 273: Schloss Rossin



Abb. 274: Schloss Rossin

Im Jahre 1834 erwarb August Friedrich Theodor Kolbe das Gut Rossin von der Familie Köppern. Sie war über 500 Jahre Besitzer des über 300 Hektar großen Anwesens. Theodor Kolbe ließ 1880 das Schloss für sich und seine Frau erbauen. Das Gebäude ist ein kastiger Zweckbau mit Putzquadern im klassizistischen Stil. Es war bescheiden eingerichtet. Im Laufe der Bodenreform 1945 kam es zur Enteignung der Gutsbesitzer Kolbe und zur Aufteilung der Flächen. Neben der Nutzung des Gebäudes durch die LPG diente es auch als Internat. Heute befindet sich das Schloss in Privatbesitz und wird zurzeit renoviert. Gelegentlich finden Ausstellungen statt.¹⁶⁷

Die K 54 ist bis kurz vor Charlottenhof zurückzufahren. Ein landschaftlich abwechslungsreicher Wirtschaftsweg führt nach Schmußgerow. Ein Schloss mit Parkanlage befindet sich in diesem Dorf.

¹⁶⁶ Vgl. Krauß; Fischer (1991), S. 14-15.

¹⁶⁷ Vgl. Oberdörfer (2006), S. 44/

Vgl. Ducherower Land (2000), S. 10/Vgl. http://www.amt-anklam-land.de/cms/-front_content.php?idcat=33; 12.02.09; 17:30/

Vgl. [http://www.burgeninventar.de/html/mv/OVP_big.html#921;](http://www.burgeninventar.de/html/mv/OVP_big.html#921) 13.02.09; 15:52/

Vgl. [http://www.gutshaeuser.de/gutshaeuser_r/rossin.html;](http://www.gutshaeuser.de/gutshaeuser_r/rossin.html) 13.02.09; 15:53.



Schloss Schmuggerow



Abb. 275: Schloss Schmuggerow

Das Gut Schmuggerow wurde im Jahre 1815 von einem Kaufmann erworben, der ein Gutshaus westlich des Schlosses erbauen ließ. Das neubarocke Schloss selbst entstand 1870/71 und gehörte zum Besitz der Familie von Schwerin. Es wurde von dem bekannten Architekten Paul Otto Brückwald für die Tochter des Grafen Maximilian von Schwerin erbaut. Es ist zweigeschossig und besitzt einen Keller. Der Eingang bildet die Mitte des symmetrischen Baus und führt über eine breite Treppe ins Innere. Auffallend ist auch der Mittelrisalit mit Dreiecksgiebel. Im Jahr 1997 wurde das Schloss nach alten Zeichnungen saniert und präsentiert sich heute als Familienschloss mit 17 Schlafzimmern und einem Festsaal in der ersten Etage. Der Park kann jederzeit begangen werden. In ihm liegt das Grab der Erna Raabe, einer Malerin und Freundin der Familie von Schwerin.¹⁶⁸

In Schmuggerow besteht die Möglichkeit, ein Restaurant zu besuchen oder auch ein Ferienappartement zu nutzen.

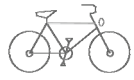
Von Schmuggerow ausgehend, erschließt sich ein attraktiver Wirtschaftsweg in Richtung Löwitz. Der L 31 ist im weiteren Tourenverlauf nach Sophienhof zu folgen. Eine Kastanienallee begleitet die Radausflügler. In Sophienhof kann ein Schloss mit umliegenden Wirtschaftsgebäuden in Augenschein genommen werden.

¹⁶⁸ Vgl. Informationstafel vor Schloss/

Vgl. <http://www.dansommer.de/ferienhaeuser/deutschland/ferienwohnungen-schloss-schmuggerow.nsf>; 08.01.09; 14:53/

Vgl. <http://www.schlossschmuggerow.de/index.php?z=15>; 08.01.09; 14:57/

Vgl. http://www.cofman.de/deutschland/mecklenburg-vorpommern/schloss_schmuggerow/260144.html; 08.01.09; 15:02.



Schloss Sophienhof



Abb. 276: Schloss Sophienhof

Das Schloss ist ab dem Jahre 1885 für den Grafen Gerd von Schwerin erbaut worden. Das Gebäude, sehr aufwendig mit Türmen und Erkern gestaltet, wurde durch einen großen Brand stark beschädigt und 1933 in etwas schlichteren Formen wiederhergestellt. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands begann ein Bauunternehmer mit der Sanierung des Schlosses. Er verkaufte es aber wieder und so steht es heute leer. Der Ort Sophienhof wurde nach der Schwester von Feldmarschall Curt Christopf, Sophie Juliane, benannt.¹⁶⁹

Der kleine Ort wird über einen mit Bäumen eingefassten Hauptwirtschaftsweg in Richtung Putzar verlassen. In Putzar ist die Besichtigung der Ulrichs- und Joachimsbauruine zu empfehlen. Ein Park umgibt die im Stil der Renaissance erbauten Schlossüberreste.

Ulrichs- und Joachimsbau und Parkanlage Putzar



Abb. 277: Ulrichsbau Putzar



Abb. 278: Joachimsbau Putzar



Abb. 279: Parkanlage Putzar

Der Ort Putzar gehört zu den Dörfern an der pommerschen-mecklenburgischen Grenze, mit dem Landgraben als Grenzfluss. Zwei Schlossruinen sind hier zu besichtigen. Ulrich I. von Schwerin – der Großhofmeister des pommerschen Herzogs Philipp I. – hat im 16. Jahrhundert ein Renaissanceschloss, heute betitelt als Ulrichsbau, errichten lassen. Das ruinöse Gebäude besteht größtenteils aus Feldsteinen. Backsteine wurden nur zum Ausgleich an Tür- und Fensteröffnungen genutzt. Das Schloss ist in Nord- Süd- Richtung ausgerichtet und besaß ursprünglich drei Geschosse. Seit dem 18. Jahrhundert stellt es eine Ruine dar, die aber immer noch Details der Renaissancebaukunst aufweist, wie beispielsweise an der Ostseite ein mit Stabwerk verziertes rundbogiges Portal. An den Kanten des Bauwerkes lässt sich noch die alte Eckquadrirung erkennen.

¹⁶⁹ Vgl. Oberdörfer (2006), S. 42.



An der Nordseite trifft man auf ein rundes Verlies, das einst mit einem Kuppelgewölbe versehen war. Ulrich von Schwerin, der 1575 starb, hinterließ Putzar seinen Söhnen Ludolf und Joachim. Während Ludolf, der jüngere Sohn, auf Reisen ging, ließ Joachim von Schwerin ein neues Schloss erbauen. Das zweigeschossige im Renaissancestil gestaltete Gebäude entstand zwischen 1577 und 1580 direkt neben dem so genannten Ulrichbau. Dieser Bau steht durch seine Ost-West-Richtung im rechten Winkel zum ursprünglichen Schloss und wendet dem ankommenden Besucher den Treppenturm zu. Der so genannte Joachimsbau besteht aus Backsteinen, welche mit Putz verdeckt wurden. Nach mehreren Umbauarbeiten erhielt der Joachimsbau erst im Jahre 1753 ein drittes Geschoss. Nach dem Aussterben der Ludolfschen Familienlinie wurde nur noch der Joachimsbau von Bürgern bewohnt. 1785 entfernte der damalige Pächter die dritte Etage des Ulrichsbau. Nach 1945 wurde das Gebäude erst von Flüchtlingen bewohnt und später diente es als Lager. In den 70er Jahren verfiel auch dieses Schloss zu einer Ruine. Umgeben werden diese Bauten durch einen Park, welcher direkt an den Friedhof angrenzt, mit vielen alten Bäumen und einem Wassergraben. Die heutige Gestalt erhielt der Park größtenteils 1840 unter Graf Max.¹⁷⁰

Die K 55, eine gering befahrene Straße, verläuft über den Peene-Südkanal nach Boldekow. Eine kleine Einkaufsmöglichkeit steht den Ausflüglern in diesem Dorf zur Verfügung. In Richtung Zinzow ist Boldekow zu verlassen. Nachdem Zinzow erreicht ist, können das Schloss, der Landschaftspark und die Gutsbrennerei besichtigt werden.

Schoss Zinzow, Landschaftspark Zinzow und Gutsbrennerei Zinzow



Abb. 280: Schloss Zinzow



Abb. 281: Gutsbrennerei



Abb. 282: Landschaftspark

Das Dorf Zinzow gehört seit 1553 ebenfalls zum Besitz der Familie von Schwerin. Der 1908 durch Maximilian Graf von Schwerin im Neobarockstil errichtete Landsitz stammt zum Teil aus dem 16. Jahrhundert. Es handelt sich um einen zweigeschossigen Putzbau mit Souterrain und ausgebautem Mansarddach. An der Hof- und Gartenseite ist der dreiachsige Mittelrisalit mit Kolossalpilastern vorzufinden. Der flache Rundbogengiebel der Hoffront wird durch ein Wappenrelief verziert. Das Schloss steht mitten in einem 13 ha großen geschützten Landschaftspark. Dieser wirkt durch die alten Bäume und Gehölze sowie durch die wiederhergestellten Sichtachsen anziehend. Abseits vom Schloss befindet sich der Gutsbetrieb, so wie es zu Zeiten des Barocks üblich war. Das Gut verfügt über sehenswerte Stallungen und eine in Betrieb stehende Brennerei. Die Gutsanlage und das Schloss befinden sich in Privatbesitz und stehen unter Denkmalschutz. Hier können Ferienwohnungen gemietet werden und Besichtigungen sind nach vorheriger Absprache möglich.¹⁷¹

Dem Verlauf der K 56 gilt es zu folgen, die zum Teil vom Spantekower Forst begleitet wird. Die Kreisstraße mündet in die L 31, die nach Spantekow führt. In diesem Dorf besteht die Möglichkeit eine Apotheke, einen Einkaufs- oder Getränkemarkt zu nutzen. Etwas außerhalb des Dorfzentrums

¹⁷⁰ Vgl. Krauß; Fischer (1991), S. 16-18/

Vgl. Lemcke (1899), S. 229-230.

¹⁷¹ Vgl. Gutsche (2006), S. 70-71.



ist die Festung Spantekow gelegen, die auf Wunsch besichtigt werden kann. Ein Schloss im Stil der Renaissance ist Teil der Veste. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite erstreckt sich ein Park.

Festung Spantekow



Abb. 283: Flachlandfestung Spantekow



Abb. 284: Schloss Spantekow¹⁷²

Die noch gut erhaltene Ruine einer Flachlandfestung war eine der ersten großen Wehranlagen der Renaissance-Epoche in Pommern. Spantekow war die Hauptburg der Familie von Schwerin. Die Festung ging im 14. Jahrhundert in den Besitz der Schwerins über. Ulrich I. von Schwerin ließ die noch heute vorhandene Festungsanlage mit Feldsteinmauern, Kasematten, Schloss, Wirtschaftsgebäude und Wassergraben zwischen 1558 und 1567 errichten. Die Wehranlage entstand entsprechend den damaligen militärischen Anforderungen auf unregelmäßigem Grundriss. Fast zur selben Zeit ließ Ulrich I. das Schloss Putzar erbauen. Steil aufragende Festungsmauern und 50 m breite Wassergräben boten den nötigen Schutz. In der Mitte des viereckigen Hofes ist ein rechteckiges Schloss im Stil der Renaissance zu sehen. Dies ist heute noch, wenn auch leicht verändert, vorzufinden. Bis 1748 lag nördlich des Wirtschaftsgebäudes eine Schlosskapelle, welche aber durch einen Brand zerstört wurde. Ein Steinrelief über dem Festungseingang erinnert an den Großhofmeister Ulrich I. und seine Frau Anna von Arnim. Über viele Jahre wechselten die Besitzer der Anlage. In den Jahren 1899 bis 1901 wurden umfangreiche Erneuerungen vorgenommen. Neben dem eigentlichen Festungseingang mit Festungstor gibt es noch einen Zuweg über eine Brücke, die über den Festungsgraben führt. Besichtigungen der Festung sind jederzeit möglich, denn erst ein Rundgang lässt dem Besucher die Größe der Anlage bewusst werden.¹⁷³

Die Schlössertour bietet im weiteren Verlauf mehrere Möglichkeiten an, die Tour nach persönlichem Interesse und Kondition fortzuführen. Die kleinere Schlössertour kann, ausgehend von Spantekow, über Neuenkirchen, Müggenburg, Alt Teterin, Stretense, Pelsin und Anklam erfolgen. Die erweiterte Schlössertour führt über Dennin nach Iven. In Iven kann die Tour nach Janow zur Burgruine Landskron oder aber nach Krien erfolgen. In Krien besteht nun die Möglichkeit, nach Neetzow zu fahren. Ausgehend von Krien können ebenfalls Medow, Stolpe, Quilow, Groß Polzin, Ziethen und Anklam erreicht werden.

Tourenverlauf

Spantekow - Neuenkirchen - Müggenburg - Alt Teterin - Stretense - Pelsin - Anklam (Streckenlänge ca. 19,5 km)

Der gering befahrenen Kreisstraße 58 ist nach Neuenkirchen zu folgen. Der weitere Verlauf wird nun durch die K 57 bestimmt. Die Straße wird von einer Baumreihe nach Müggenburg begleitet. In Müg-

¹⁷² <http://www.kirschbaum-online.de/WarenMueritz/PutzarI.htm>; 08.01.09; 15:32.

¹⁷³ Vgl. Lemcke (1899), S. 243-250/
Vgl. Krauß; Fischer (1991), S. 20-21/
Vgl. Gutsche (2006), S. 74.



genburg lädt am Wochenende ein Café zu einem Stück Kuchen und einer Tasse Kaffee ein. In dem idyllisch anmutenden Dorf befindet sich die Müggenburg.

Die Müggenburg in Müggenburg



Abb. 285: Wasserburg Müggenburg



Abb. 286: Kreuzgewölbe in der Eingangshalle

Der Fangelturm der Wasserburg ist der Rest der mittelalterlichen Burg. Im Jahre 1434 sollen Anklamer Bürger den gesamten Bau mit Ausnahme des Turmes zerstört haben. Die heutige Burg wurde kurz vor dem letzten Jahrhundert zwischen 1889 und 1891 um den mittelalterlichen Burgfried erbaut. Es wird vermutet, dass er zu der Zeit mit einem Ziegelmantel umgeben wurde, denn die ursprüngliche Burg bestand komplett aus Feldsteinen. Der neogotische Backsteinbau steht auf einem ausgebauten Feldsteinsockel. Das Dach ist mit Ziegeln, die vielen Türmchen sind mit Schiefer gedeckt. Den Mittelpunkt des Gebäudes bildet der Bergfried, der eine Besteigung und Besichtigung wert ist. Die ausgemalte Eingangshalle des Hauses mit ihrem Kreuzgewölbe bietet den Charme einer gotischen Kirche. Seit Anfang der 80er Jahre stand das Bauwerk leer. Heute ist es in Privatbesitz.¹⁷⁴

Das vorletzte Etappenziel wird in Richtung Alt Teterin nach Stretense verlassen. In Stretense befindet sich ein Schloss mit umliegenden Wirtschaftsgebäuden.

Schloss Stretense



Abb. 287: Schloss Stretense

Das Schlösschen in einem Mischstil der Neogotik besitzt einen Treppengiebel, einen Erker sowie Türmchen. Der zweigeschossige Bau wurde 1886 für die Familie von Heyden - Linden erbaut. Auf das Schloss zu führt eine Allee mit jeweils zwei Bäumen von Linde, Rosskastanie, Roteiche und Platane. Hinter dem Gebäude erstreckt sich ein kleiner Park mit einer Vielfalt an Gehölzen. Bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts zählte Stretense zu den umfangreichsten Besitzungen der Gra-

¹⁷⁴ Vgl. Krauß; Fischer (1991), S. 21-22/
Vgl. Gutsche (2006), S. 72-73.



fen von Schwerin. Heute befindet sich das sanierte Schloss in Privatbesitz und bleibt Besuchern verschlossen. Dennoch sollte die Einzigartigkeit dieses Baus betrachtet werden.¹⁷⁵

Eine Lindenallee verläuft zur B 197. Die stark befahrene Straße ist vorsichtig zu queren. Ein Radweg führt über Pelsin nach Anklam zurück.

Tourenverlauf

Spantekow - Dennin - Iven (Streckenlänge ca. 8 km)

Von Spantekow ausgehend, ist für den weiteren Tourenverlauf die L 31 maßgebend. In Dennin führt ein Wirtschaftsweg nach Iven. Der Weg ist als landschaftlich attraktiv zu bewerten, da er von einer alten Baumreihe begleitet wird.

In Iven angelangt bietet die Schössertour im weiteren Verlauf diverse Möglichkeiten an, die Tour nach persönlichem Interesse und Kondition fortzuführen. In Iven kann die Tour nach Janow zur Burgruine Landskron oder aber nach Krien erfolgen. In Krien besteht nun die Möglichkeit, nach Neetzow zu fahren. Ausgehend von Krien können ebenfalls Medow, Stolpe, Quilow, Groß Polzin, Ziethen und Anklam erreicht werden.

Tourenverlauf

Iven - Janow - Burgruine Landskron - Iven (Streckenlänge ca. 12,3 km)

Nachdem Iven erreicht ist, verläuft ein weiterer Wirtschaftsweg nach Janow. In Janow kann ein Schloss mit Parkanlage besichtigt werden.

Schloss Janow und Parkanlage



Abb. 288: Schloss Janow



Abb. 289: Schlosspark Janow

In den Jahren 1812 bis 1816 entstand in Janow ein einfaches Gutshaus. Da es den Krieg nur mit großen Beschädigungen überstand, wurde zwischen 1870 und 1877 im Zeitstil ein neues Herrenhaus mit gewolltem Schlosscharakter für Albert Julius Graf von Ziethen - Schwerin erbaut. An der Ostseite besaß dieses Schloss einen hohen Turm. Heute steht das Gebäude größtenteils leer.¹⁷⁶

Seit 1997 ist in vier Räumen eine Heimatstube zu besichtigen. Zu sehen sind hier „Gegenstände, die über die Lebensweise der Landbevölkerung mehrerer Generationen Auskunft geben...“¹⁷⁷. Das kleine

¹⁷⁵ Vgl. Krauß; Fischer (1991), S. 15-16.

¹⁷⁶ Vgl. Flyer: Wege in die Geschichte, Heimatstube im Schloß Janow (o. J.), Rückseite: Rittergut Janow.

¹⁷⁷ Flyer: Wege in die Geschichte, Heimatstube im Schloß Janow (o. J.), Rückseite: Heimatstube im Schloss Janow.



Museum zeigt neben einem ausgestalteten Herrenzimmer eine Küche aus dem 19. Jahrhundert. Es gibt über 500 Ausstellungsstücke aus Haus, Hof und Feld zu bestaunen. Geöffnet ist die Heimatstube mittwochs von 12.30 bis 14.30 Uhr und sonntags von 14.00 bis 16.00 Uhr.¹⁷⁸

Hinter dem Gutshaus schließt sich ein 10 ha großer Park mit umfangreichem Wegenetz, einem Teich und einem Turmhügel an. Er „wurde in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts im Stil einer englischen Parklandschaft angelegt“¹⁷⁹. Viele einheimische Gehölze sind hier zu finden wie Blutbuchen, Stieleichen und Lärchen. Zu den gestalterischen Elementen des Parks gehören ein großes Oval aus 15 alten Sommerlinden und ein Rondell mit sieben Rotbuchen.¹⁸⁰

Nicht weit von Janow entfernt, befindet sich die Burgruine Landskron. Ein Wirtschaftsweg führt auf direktem Weg zur romantisch anmutenden Ruine.

Burgruine Landskron



Abb. 290: Burgruine Landskron

Die Burgruine Landskron, einst Veste von Ulrich II. von Schwerin, befindet sich unweit der Ortschaft Janow und liegt unmittelbar an der pommerschen – mecklenburgischen Grenze, dem Großen Landgraben. Die Veste wurde zwischen 1576 und 1579 auf einem festen Hügel inmitten des sumpfigen Tales des Großen Landgrabens errichtet. Den sicheren Schutz erhielt sie durch wasserführende Gräben und Erdwälle. Laut LEMCKE nannte Ulrich II. die Veste selbst „Landeskron“. „Als ihm diese Benennung am herzoglichen Hofe übel vermerkt wurde, soll er den Namen in „Lanzkron“ verändert haben. Er habe die Mittel zur Erbauung mit der Lanze erworben. Richtig ist, dass der Name bald in der einen und bald in der anderen Schreibung begegnet.“¹⁸¹ Die wehrhafte aus Findlingen erbaute Anlage bestand aus einem Vorschloss mit unregelmäßigem Grundriss, einem Wirtschaftsgebäude mit Pferdeställen, einer Küche, einer Burgkapelle, einem Burghof und dem Schloss. All diese Gebäude wurden von der Ringmauer umschlossen. „Noch vor 100 Jahren befand sich über dem Eingang zu dem eigentlichen Schlosse ein jetzt verschwundenes Steinbild, das in ähnlicher Weise wie in Spantekow von dem Erbauer und dem Baue selbst Kunde gab. Es zeigte die Brustbilder Ulrichs und seiner Gemahlin Katharina von Waldenfels in Lebensgröße...“¹⁸² Viele der Gebäude sind, bis auf das

¹⁷⁸ Vgl. Flyer: Wege in die Geschichte, Heimatstube im Schloß Janow (o. J.), Rückseite: Heimatstube im Schloss Janow/

Vgl. Informationsschild im Dorf Janow.

¹⁷⁹ Flyer: Wege in die Geschichte, Heimatstube im Schloß Janow (o. J.), Rückseite: Rittergut Janow.

¹⁸⁰ Vgl. Krauß; Fischer (1991), S. 22-23/

Vgl. Flyer: Wege in die Geschichte, Historische Sehenswürdigkeiten zwischen Landgraben und Peene (o. J.), Rückseite: Park Janow/

Vgl. Flyer: Wege in die Geschichte, Heimatstube im Schloß Janow (o. J.), Rückseite: Rittergut Janow.

¹⁸¹ Lemcke (1899), S. 209, 212.

¹⁸² Ebd., S. 212.



Küchengebäude und die Kapelle, noch gut zu erkennen. Die Anlage konnte durch eine Zugbrücke betreten werden. Auch das Schloss war nur über eine zweite Zugbrücke zu erreichen. Neben einem Kellergeschoss besaß das Schloss noch drei weitere Etagen. Die Ecken des Gebäudes bildeten viergeschossige mit Zinnen bedeckte Türme, die einen Durchmesser von 3,50 m aufwiesen. Noch heute ist einer der Türme gut erhalten und kann bestiegen werden. Das Schloss ist 25 m lang und 15 m breit. Mit dem Ende des Dreißigjährigen Krieges und dem Aussterben des Familienzweiges, der diese Anlage jahrelang bewohnte, verfiel die Burg. Erst im 19. Jahrhundert weckte sie wieder Interesse und zählt seit dieser Zeit zu den romantischsten Burgruinen. Auch wenn die mächtigen Bäume rund um die Ruine kaum Blicke auf die Burg ermöglichen, so erschließt sich dem Besucher die Größe und Schönheit beim Betreten der Anlage.¹⁸³

Der Rückweg nach Janow erfolgt über den bekannten Wirtschaftsweg. Nachdem Janow erreicht ist, ist das Dorf in Richtung Iven über einen weiteren Wirtschaftsweg zu verlassen. Der Weg ist schützend durch Hecken und Bäume eingefasst.

Tourenverlauf

Iven - Krien (Streckenlänge ca. 4 km)

Von Iven aus ist die Tour nun nach Krien fortzuführen. Die Bundesstraße (B 199) gilt es vorsichtig zu queren. Entlang des gering befahrenen Wirtschaftsweges sind Felder, Wiesen und Kopfweiden landschaftsprägend. In Krien lädt eine Gaststätte zum Einkehren ein. Ein Frischemarkt und ein Dorfladen sind ebenfalls vorhanden. Übernachtungsmöglichkeiten stehen den Radausflüglern zur Verfügung.

Die Schlössertour bietet im weiteren Verlauf verschiedene Möglichkeiten an, die Tour nach persönlichem Interesse und Kondition fortzuführen. In Krien besteht nun die Möglichkeit, nach Neetzow oder nach Medow, Stolpe, Quilow, Groß Polzin, Ziethen und Anklam zu touren. Eine Kombination der vorgeschlagenen Touren ist selbstverständlich möglich.

Tourenverlauf

Krien - Steinmocker - Neetzow - Anklam (Streckenlänge ca. 28,1 km)

Das Dorf ist über Steinmocker nach Neetzow zu verlassen. Hervorzuheben sind die zahlreichen Kopfweiden sowie Kopfpappeln entlang des Straßenverlaufs. Eine Kastanienallee begleitet den Radfahrer nach Neetzow. Das Dorf ist bekannt für sein imposantes Schloss und die beeindruckende Parkanlage. Anmutig thront das Schloss auf einer leichten Anhöhe.

¹⁸³ Vgl. Krauß; Fischer (1991), S. 23-24/

Vgl. Flyer: Wege in die Geschichte, Heimatstube im Schloß Janow (o. J.), Rückseite: Burgruine Landskron/

Vgl. Flyer: Wege in die Geschichte, Historische Sehenswürdigkeiten zwischen Landgraben und Peene (o. J.), Rückseite: Burgruine Landskron/

Vgl. Lemcke (1899), S. 209-216.



Schloss Neetzow und Parkanlage



Abb. 291: Schloss Neetzow



Abb. 292: Schloss Neetzow
Hinterseite



Abb. 293: Parkanlage Neetzow

Inmitten eines 20 ha großen Parks wurde das Schloss im englischen Landhausstil von 1848 bis 1851 nach den Plänen des Schinkel-Schülers Friedrich Hitzig errichtet. Den Auftrag zum Bau erteilte der Rittmeister Wilhelm von Kruse, dessen Familie von 1803 bis 1845 auf Neetzow residierte. Das Gebäude wurde auf asymmetrischem Grundriss konzipiert und besticht durch seine teils neogotischen, teils neoromanischen Formen. Schon von Weitem ist das Schloss gut zu sehen, weil als Baumaterial untypische gelbe Ziegel Verwendung fanden, die in der gutseigenen Ziegelei hergestellt wurden. Trotz der Vereinfachung der Fassade in den 1960er Jahren weist sie neben dem Terrakottafries und Säulenkapitellen figürliche Darstellungen und zwei unterschiedlich große Türme an zwei Ecken des Schlosses auf. Auffällig ist auch der imposante Säulenvorbau an der Ostseite des Bauwerkes. Ebenso bemerkenswert ist das Innere des Schlosses. Viele Räume befinden sich in äußerst gutem Originalzustand, wie zum Beispiel die säulengeschmückte Eingangshalle und der Festsaal. Im Sommer des Jahres 2004 wurde das Schloss nach dreijähriger Restaurierung als Hotel und Restaurant eröffnet. Auch Konzerte und Kunstausstellungen finden hier statt. Der Landschaftspark des Schlosses entstand zeitgleich mit dessen Bau. Die Parkanlage kann über verschiedene Pfade erschlossen werden. Geprägt wird sie durch fremdländische Gehölze, wie die Kaukasische Flügelnuss und die Orientalische Fichte. Im kleinen See des Parks spiegelt sich das Schloss und vermittelt trotz mangelnder Pflege der Parkanlage romantische Momente.¹⁸⁴

In einer Gaststätte oder einem Schlossrestaurant kann in Neetzow eingekehrt werden. Ein Hotel bietet Übernachtungsmöglichkeiten an.

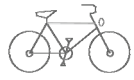
Von Neetzow ausgehend, erfolgt der Rückweg über einen Straßen begleitenden Radweg nach Anklam.

Tourenverlauf

Krien - Medow - Stolpe - Quilow - Groß Polzin - Ziethen - Anklam (Streckenlänge ca. 27 km)

Das Dorf Krien ist in Richtung Medow zu verlassen. Besonders auffällig sind die Straßen begleitenden Kopfbäume. Nachdem Medow erreicht ist, führt der weitere Tourenverlauf über eine Gemeindestraße nach Stolpe. In diesem historischen Dorf lädt ein Gasthaus und ein Hotel- Restaurant zum Dinieren ein. Eine Personen- und Fahrradfähre befördert auf Wunsch auf die gegenüberliegende Seite. Auf der anderen Uferseite angelangt, führt ein Wirtschaftsweg durch das Landschaftsschutzgebiet. Eine abwechslungsreiche und attraktive Umgebung erschließt sich dem Radausflügler. Der Wirtschaftsweg ist in Richtung Quilow wegweisend. Ein mondänes Wasserschloss befindet sich in diesem Dorf.

¹⁸⁴ Vgl. Krauß; Fischer (1991), S. 27-28/
Vgl. Gutsche (2006), S. 88-89.



Wasserschloß Quilow



Abb. 294: Wasserschloß Quilow



Abb. 295: Wasserschloß Quilow mit Dorfteich

Das Wasserschloß wurde in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts im Stil der norddeutschen Renaissance erbaut. Bauherr war Roleff von Owstin, ein wichtiger Mann am Hof der Wolgaster Herzöge. Der Baustil war stark von sächsischen Baumeistern beeinflusst. So wurde der Bau Anfang des 17. Jahrhunderts um quer zum Dach stehende so genannte Zwerchhäuser ergänzt. Sie sind die einzigen in ganz Vorpommern und machen das Quilower Wasserschloß so besonders. Die Originalsubstanz ist bis heute erhalten, da sie vom Dreißigjährigen Krieg verschont wurde wie nicht viele andere architektonisch attraktive Bauwerke. Auch die verschiedenen Bauherren unternahmen keinerlei Verschönerungen am Gebäude. Wie auch andere Bauten überlebte es mehrere Besitzer und auch Leerstand. Im Jahre 1978 wurde es vom ehemaligen Rat des Bezirkes Neubrandenburg in die Denkmalliste aufgenommen. Seit Oktober 2007 gehört es der Stiftung Kulturerbe und soll in den folgenden Jahren für eine neue Nutzung fachgerecht saniert werden. Das Schloss ist nach Vereinbarung öffentlich zugänglich.¹⁸⁵

Die Landstraße ist für den weiteren Tourenverlauf nach Ziethen maßgebend. Nachdem Ziethen erreicht ist, ist das Dorf in Richtung Anklam zu verlassen. Ein Radweg lenkt die Ausflügler bis an eine Kreuzung heran. Die weitere Tour verläuft nach Relzow über eine Landstraße. Anschließend ist ein Radweg zur Hansestadt wegweisend.

¹⁸⁵ Vgl. Informationstafel an Schloss/
Vgl. Diekhoff (17.03.2009), S. 14.



7.1.5 Kirchentour

Die Kirchentour befasst sich in den einzelnen Stationen mit den Kirchen des Untersuchungsraumes. Kirchbauten gibt es viele in dem Gebiet. So gut wie jede Gemeinde besitzt ein Gotteshaus. Aufgrund fehlender Gelder ist es unmöglich, die Kirchen im besten baulichen Zustand zu bewahren. Mehr als die Hälfte könnte einen neuen Anstrich gebrauchen. Zwar bröckelt bei der einen oder anderen der Putz, doch macht das keinerlei Abtrag an der Attraktivität dieser Bauten. Die meisten Dorfkirchen sind Findlingsbauten und weisen kaum Fassadenschmuck auf. Lohnenswert ist ein Besuch dennoch, da sich jede Kirche rein äußerlich in ihrer Eigenart unterscheidet. Die verschiedenen Stilformen, die sie aufweisen, reichen bis ins 13. Jahrhundert zurück. Aufgrund dieser Vielfalt teilt sich die eigentliche Kirchentour in mehrere kleine Touren auf. Leider sind offene Kirchen kaum vorzufinden. Die meisten sind nur in der Zeit des Gottesdienstes geöffnet, da mehrere Gemeinden von einem Pfarrer betreut werden. Trotzdem ist aber häufig die Möglichkeit gegeben, das Innere der Gebäude zu erkunden. Direkt an den Kirchgebäuden gibt es Aushänge, auf denen Telefonnummern vermerkt sind, über welche der Schlüssel ausgeliehen werden kann.

Tourenverlauf

Anklam - Bargischo - Auerose - Neu Kosenow - Bugewitz - Neuendorf A - Rathebur (Streckenlänge ca. 27,9 km)

In Anklam beginnt die Kirchentour und führt über eine gering befahrene Straße nach Bargischo. In diesem Dorf kann eine imposante Kirche besichtigt werden.

Kapelle Bargischo



Abb. 296: Kirche Bargischo

Die Pfarrkirche in Bargischo stellt einen gotischen Findlingsbau dar. Sie besitzt einen eingezogenen geradlinig geschlossenen Chor und abgesetzten Turm. Der Oberbau des Turmes besteht aus Fachwerk und trägt eine achteckige Pyramidenspitze. Die ursprünglich spitzbogigen Fenster am Ostgiebel wurden vermauert.¹⁸⁶

In Richtung Woserow, der K 49 folgend, verlässt die Tour vor Erreichen der Bahnschienen die Straße. Ein Wirtschaftsweg, der entlang der Schienen verläuft, ist nach Auerose wegweisend. Eine Kirche und ein Mausoleum befinden sich auf dem Kirch- und Friedhof in Auerose.

¹⁸⁶ Vgl. Lemcke (1899), S. 180-181.



Kapelle Auerose und Mausoleum Auerose



Abb. 297: Kapelle Auerose



Abb. 298: Mausoleum Auerose

In Auerose handelt es sich um eine kleine, rechteckige Kapelle. Erstmalige Erwähnung fand sie 1572. Sie besteht aus Findlingen, die mit Putz verdeckt sind. Im Westen besitzt sie seit dem Jahre 1670 einen kleinen Fachwerksturm, aus dem eine Wetterfahne mit der Jahreszahl 1774 emporsteigt. Diese Jahreszahl deutet mit großer Wahrscheinlichkeit auf das Jahr der Renovierung hin. Auf dem Friedhof, direkt neben der Kirche, befindet sich ein architektonisch imposantes Mausoleum. Säulen mit Kapitellen am Eingang verdeutlichen den klassizistischen Stil und machen den Bau damit einzigartig im Raum Anklam. Am Giebel ist der Spruch „Selig sind die Toten, die in dem Herrn sterben“ zu lesen. Die Familie Borcken - Auerose ließ 1898 das Mausoleum über bereits vorhandene Familiengrüfte errichten. Die Jahreszahlen 1841 und 1845 sind auf den ältesten Särgen der Gruft zu finden.¹⁸⁷

Ein landschaftlich attraktiver Weg ist nach Neu Kosenow maßgebend. Als eine Besonderheit unter den Kirchen im Untersuchungsgebiet reiht sich die Kirche in Neu Kosenow ein.

Kirche Neu Kosenow



Abb. 299: Kirche Neu Kosenow

Im Jahre 1307 wurde die Kirche zu Kosenow zu Ehren der heiligen Jungfrau Maria erbaut. Der heute vorhandene Findlingsbau stammt aus dem späten Mittelalter und vereint durch vielerlei bauliche Veränderungen Elemente mehrerer Stilrichtungen, u. a. aus der Gotik, der Gründerzeit und dem Barock. Jedoch verschwanden viele der alten Formen durch Vergrößerungs- und Erneuerungsmaßnahmen zum Ende des 18. Jahrhunderts. Erhalten und gut sichtbar ist der Ostgiebel mit halben Spitzbogen und geschlossene Blenden. Der aus Ziegeln errichtete Westturm wurde 1878 erbaut und besitzt eine Höhe von 27,50m. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts erhielt die Kir-

¹⁸⁷ Vgl. Lemcke (1899), S. 180/
Vgl. Informationstafel an Kirche.



che die beeindruckende Innenmalerei im Jugendstil, die von 1992 bis 1997 inklusive des gesamten Innenraumes restauriert wurde. Die Ausmalung ist einmalig im Untersuchungsgebiet.¹⁸⁸

Das nächste Etappenziel, Bugewitz, kann über die gering befahrene K 50 erreicht werden. In Bugewitz besteht die Möglichkeit, in einer Gaststätte einzukehren. Ein Landladen lädt zum Stöbern ein. Wer sich beim Anblick der idyllischen Umgebung spontan entschließt, auf den „Drahtesel“ zu steigen, der kann den örtlichen Fahrradverleih nutzen. Müde Radwanderer können in Bugewitz in einem Bett&Bike- Betrieb nächtigen. Die im 15. Jahrhundert entstandene Kirche erscheint sehr attraktiv.

Kirche Bugewitz



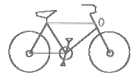
Abb. 300: Kirche Bugewitz

Die Kirche von Bugewitz wurde 1718 ausgebaut und erhielt ihre jetzige Form. Hierbei handelt es sich um einen spätmittelalterlichen Findlingsbau, der durch den Umbau starke Veränderungen erfuhr. Der Grundriss ist rechteckig gehalten. Der Ostgiebel wird mit Fialtürmchen geschmückt und zeigt zwei über Putzfriesen geordnete Reihen sehr schmaler, ungeteilter Blenden. Der niedrige Kirchturm aus Fachwerk erhebt sich über dem Dach und trägt ein mit Ziegeln gedecktes Zeldach.¹⁸⁹

Der Kreisstraße gilt es im weiteren Verlauf zu folgen. Die landschaftlich attraktive Umgebung ist durch Felder, Wiesen, Weiden und den Anklamer Stadforst geprägt. Die stark befahrene L 31, die die K 50 kreuzt, ist vorsichtig zu queren. Die Straße in Richtung Neuendorf A ist wegweisend. In Neuendorf A befindet sich eine Gaststätte, die zum Pausieren einlädt. Die Kirche in diesem Dorf ist einen Besuch wert.

¹⁸⁸ Vgl. Lemcke (1899), S. 205/
Vgl. Informationstafel an Kirche.

¹⁸⁹ Vgl. Lemcke (1899), S. 186/
Vgl. Informationstafel an Kirche.



Kirche Neuendorf A

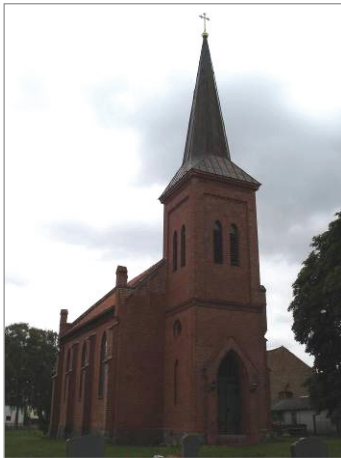


Abb. 301: Kirche Neuendorf A

Die Backsteinkirche des Ortes im neugotischen Stil bildet den Mittelpunkt des Ortes. Der 1892 errichtete Bau durch Rittmeister Erich von Borcke, zum Gedenken an seine Frau Agnes, besitzt einen eingezogenen, quadratischen Westturm mit achteckiger Haube. Sie entstand an der Stelle, wo sich schon früher eine kleinere Feldsteinkirche befand. Die Glocke der Kirche stammt aus dem Jahre 1743.¹⁹⁰

Die in Richtung Ducherow weisende Straße gilt es ein Stück zurückzufahren. Über einen Wirtschaftsweg wird Rathebur nun erreicht. In Rathebur kann eine Gaststätte besucht werden. Die Kirche in Rathebur besticht durch ihre Schlichtheit.

Kirche Rathebur



Abb. 302: Kirche Rathebur

Der geräumige Findlingsbau der Pfarrkirche Rathebur besitzt einen abgesetzten, geradlinig geschlossenen Chor. Im Westen und im Süden befinden sich spitzbogige Portale. Nachdem das Dorf 1657 niedergebrannt wurde und die Kirche dabei großen Schaden erlitt, fand ihre Wiederherstellung wohl erst 1690 statt. Sie weist heute rechteckige Fenster auf. Der einstige hölzerne Oberbau zeigt sich jetzt als Fachwerk. Auch der von LEMCKE erwähnte Kirchturm mit achteckiger schlanker Spitze ist nicht mehr vorzufinden.¹⁹¹

¹⁹⁰ Vgl. Ducherower Land (2000), S. 12/
Vgl. Informationstafel an Kirche.

¹⁹¹ Vgl. Lemcke (1899), S. 235-236/
Vgl. Ducherower Land (2000), S. 13.



Die kleine Kirchentour verläuft von Rathebur über Ducherow, Rossin, Stretense, Pelsin nach Anklam. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, die Tour von Rathebur nach Schmuggerow, Löwitz, Putzar, Boldekow und Spantekow fortzuführen. Von Spantekow ausgehend, kann die Kirchentour nach Neuenkirchen, Alt Teterin, Stretense, Pelsin, Anklam oder aber über Japenzin, Iven, Krien, Medow, Grüttow, Stolpe, Anklam bestritten werden.

Tourenverlauf

Rathebur - Ducherow - Rossin - Stretense - Pelsin - Anklam (Streckenlänge ca. 21,2 km)

Ein Straßen begleitender Radweg verläuft von Rathebur nach Ducherow. In Ducherow stehen den Radausflüglern diverse Einkaufsmöglichkeiten und ein Fahrradhandel zur Verfügung. Eine Gaststätte sowie mehrere kleine Imbisse sorgen bei Bedarf für das leibliche Wohl. Die attraktive Kirche besticht durch ihr barockes Erscheinungsbild.

Kirche Ducherow



Abb. 303: Kirche Ducherow



Abb. 304: Kirche Ducherow Innenraum

Die Pfarrkirche von Ducherow gehört zu den ältesten Kirchen dieser Gegend und ist ein mittelalterlicher Findlingsbau mit rechteckigem Grundriss. Sie stammt aus dem 15. Jahrhundert und wurde Mitte des 18. Jahrhunderts völlig umgebaut, nachdem sie im Jahre 1657/58 bis auf den Ostgiebel, welcher bis heute erhalten ist, niedergebrannt wurde. In der Zeit des Umbaus erhielt die Kirche auch den geschickt gegliederten barocken Turm. Er wurde 1744 fertig gestellt. Diese Jahreszahl ist auf der Wetterfahne ersichtlich. 1990 bekam die Kirche einen neuen Innenanstrich und 1991 folgte eine neue Turm- und Dacheindeckung. Den neuen Außenputz erhielt sie im Jahre 2002. Dabei wurde über dem Eingang der Spruch „Gesegnet wirst du sein bei deinem Eingang und gesegnet wirst du sein bei deinem Ausgang“ angebracht.¹⁹²

Die Kreisstraße 54 in Richtung Rossin weist nun den weiteren Verlauf. Hierbei handelt es sich um eine gering befahrene, von Bäumen gesäumte Straße. In Rossin kann eine spätgotische attraktive Kirche besichtigt werden.

¹⁹² Vgl. Lemcke (1899), S. 189/
Vgl. Informationstafel vor Kirche.



Kirche Rossin



Abb. 305: Kirche Rossin

Die Kirche, ein spätgotischer rechteckiger Bau, ist wahrscheinlich um 1500 errichtet worden. Bestätigt wird diese Annahme durch die erhaltene Glocke aus dem Jahre 1506. Der mit Brettern verkleidete Turm ist mit einer schlanken achteckigen Spitze bedeckt. Er war ursprünglich mit Eichenschindeln versehen. Diese wurden aber im Laufe der Zeit durch Schiefer ausgetauscht.¹⁹³

In Richtung Stretense ist Rossin zu verlassen. Von Feldern und Hecken begleitet, erschließt sich die Kreisstraße. Ein Bundesstraßen begleitender Radweg ist bis nach Stretense wegweisend. In Stretense ist der Kirch- und Friedhof von einer Feldsteinmauer umgeben. Dezent stellt sich die Kapelle durch ihre Architektur in den Vordergrund.

Kapelle Stretense



Abb. 306: Kapelle Stretense

Die Kapelle von Stretense entstand in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Sie ist eines der jüngsten Kirchgebäude der Region. Bei der Kapelle handelt es sich um einen achteckigen verputzten Zentralbau. Sie besitzt eine steinsichtige Gliederung in neuromantischen Formen und einen quadratischen Dachhelm. Aus diesem steigt ein Dachturm aus Holz mit Pyramidenhelm empor.¹⁹⁴

Das nächste Etappenziel, Pelsin, wird über einen Bundesstraßen begleitenden Radweg erreicht. Eine Feldsteinkirche ist beim Durchfahren des Dorfes unübersehbar.

¹⁹³ Vgl. Lemcke (1899), S. 237/
Vgl. Informationstafel an Kirche.

¹⁹⁴ Vgl. <http://www.kulturportal-mv.de/index.phtml?showdata-182&Instanz=634&Datensatz=110&SpecialTop=180;08.01.09;15:14>.



Kirche Pelsin



Abb. 307: Kirche Pelsin

Die Kirche von Pelsin stellt einen einfachen rechteckigen Findlingsbau ohne Westturm dar. Aufgrund ihrer Schlichtheit gibt es keine architektonischen Formen, die auf ihre zeitliche Entstehung hinweisen.¹⁹⁵ Die Fenster sind rundbogig und die Fassade ist teilweise verputzt. Am Giebel, der zur Straße gerichtet steht, befindet sich eine vorstehende Holzkonstruktion mit Glocke.

Diverse Sitzgelegenheiten entlang der Strecke laden zum Rasten ein. Der Straßen begleitende Radweg führt auf direktem Weg nach Anklam zurück.

Tourenverlauf

Rathebur - Schmuggerow - Löwitz - Putzar - Boldekow - Spantekow (Streckenlänge ca. 29,2 km)

Für die erweiterte Tour ist im Folgenden der Ort über die L 31 zu verlassen. Die gering befahrene Landstraße ist eine von Linden gesäumte Allee. In Schmuggerow, dem nächsten Etappenziel, lädt ein Restaurant zum Verweilen ein. Ferienappartements stehen Urlaubern ebenfalls zur Verfügung. Die attraktiv wirkende Kirche ist mit Friedhof von einer Feldsteinmauer umgeben und befindet sich im Kern des Dorfes.

Kirche Schmuggerow

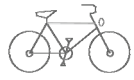


Abb. 308: Kirche Schmuggerow

Die Kirche zu Schmuggerow ist ein rechteckiger Backsteinbau der Neuzeit mit romanischen Formen. Sie wurde im Jahre 1710 errichtet und erhielt über die Jahrhunderte eine detailliertere Gestaltung. Der querrechteckige Westturm, ebenfalls ganz aus Backstein, findet seinen Abschluss durch einen achteckigen Helm. Fenster und Eingänge sind mit Rundbögen verziert.¹⁹⁶

¹⁹⁵ Vgl. Lemcke (1899), S. 229.

¹⁹⁶ Vgl. <http://www.mietferien.de/deutschland/mecklenburgische-seenplatte/schmuggerow/>; 08.01.09; 15:19/
Vgl. <http://www.kirche-mv.de/Schmuggerow.5877.0.html>; 08.01.09; 15:26.



Von Schmuđerow ausgehend, erschließt sich ein attraktiver Wirtschaftsweg in Richtung Löwitz. Auf dem Kirch- und Friedhof in Löwitz befinden sich eine Kirche und eine Leichenhalle sowie das Schwerin'sche Erdbegräbnis.

Kirche, Leichenhalle Löwitz und Schwerin'sches Erdbegräbnis



Abb. 309: Kirche Löwitz



Abb. 310: Leichenhalle



Abb. 311: Erdbegräbnis

Die Kirche stellt einen Findlingsbau mit rechteckigem Grundriss dar, der zu Beginn des 17. Jahrhunderts auf Wunsch von Liess Margarethe von Krassow neu errichtet wurde. Der aus dem 19. Jahrhundert stammende Backsteinturm erhielt 1990 auf dem spitzen, stark eingezogenen Helm eine Kupfereindeckung.¹⁹⁷

Ebenfalls auf dem Friedhof vorzufinden ist die Leichenhalle, die aufgrund ihres Fassadenschmuckes optisch hervorsteht.

Ein architektonisches Highlight dieses Ortes bzw. der Radtour bietet das Schwerin'sche Erdbegräbnis vom Ende des 19. Jahrhunderts. In dem backsteinernen Portal in der Mitte dieser Grabstätte befindet sich eine Nachbildung des segnenden Christus.¹⁹⁸

Für den weiteren Verlauf ist die L 31 bis nach Sophienhof wegweisend. Die Tour folgt einem von Bäumen eingefassten Hauptwirtschaftsweg nach Putzar. Von besonderer Bedeutung ist die Feldsteinkirche.

¹⁹⁷ Vgl. Lemcke (1899), S. 223/

Vgl. Informationstafel vor Kirche.

¹⁹⁸ Vgl. Informationstafel vor Kirche.



Feldsteinkirche Putzar



Abb. 312: Kirche Putzar

Die Kirche stellt einen Feldsteinbau mit rechteckigem Grundrisses dar, der 1560 unter Großhofmeister Ulrich von Schwerin errichtet wurde. Nachdem sie 1636 niedergebrannt wurde, erfuhr das Gebäude in der Phase des Wiederaufbaus Anfang des 18. Jahrhunderts mehrere Umbauten und Veränderungen. Dazu zählt auch der im Westen aus dem Dach aufsteigende, verputzte Kirchturm aus Backsteinen. Dieser trägt einen schlanken achteckigen Helm, der mit Schindeln gedeckt ist. Sämtliche Fenster und Portale weisen Rundbögen auf. Hinzuweisen ist auf die Inschrift über dem Portal auf der Südseite.¹⁹⁹

Die K 55, eine gering befahrene Straße, verläuft über den Peene-Südkanal nach Boldekow. Eine kleine Einkaufsmöglichkeit steht den Radausflüglern in diesem Dorf zur Verfügung. Durch ein Eingangsportal erschließt sich der Kirch- und Friedhof.

Kirche und Kirchhofsportal Boldekow



Abb. 313: Kirche Boldekow



Abb. 314: Kirchhofsportal Boldekow

Die Pfarrkirche soll 1728 neu erbaut worden sein, jedoch ist dies nicht eindeutig nachweisbar. Sie ist ein spätmittelalterlicher Findlingsbau, der einen eingezogenen rechteckigen Chor zeigt und einen eingezogenen Turm. Die Kirche weist Formen auf, die in das 16. Jahrhundert gehören und müsste somit schon früher erbaut worden sein. 1728 müsste es sich also nur um einen Ausbau gehandelt haben. In diese Zeit fällt auch die Errichtung des Kirchturmoberbaus aus Fachwerk mit seiner stumpfen viereckigen und geschweiften Haube.²⁰⁰

Alte Kirchhofsportale sind im Kreis Anklam selten vorzufinden, nur in Boldekow, Krien und Qui-low sind noch welche vorhanden. Der Besucher wird in Boldekow durch ein schlichtes Eingangs-

¹⁹⁹ Vgl. Lemcke (1899), S. 229-230/

Vgl. Informationstafel an Kirche.

²⁰⁰ Vgl. Lemcke (1899), S. 184.



portal in der verputzten Friedhofsmauer auf den Friedhof geleitet. Es zeigt eine große rundbogige Durchfahrt mit zwei Flügeltüren aus Holz.

In Richtung Zinzow ist Boldekow zu verlassen. Nachdem Zinzow erreicht ist, gilt es dem Verlauf der K 56 zu folgen, die zum Teil vom Spantekower Forst begleitet wird. Die Kreisstraße mündet auf der L 31, die nach Spantekow führt. In diesem Dorf besteht die Möglichkeit, eine Apotheke, einen Einkaufs- oder Getränkemarkt zu nutzen. In Spantekow befindet sich eine attraktiv wirkende Kirche, die mit Friedhof von einer Feldsteinmauer umgeben ist.

Kirche Spantekow



Abb. 315: Kirche Spantekow

Bei dieser Pfarrkirche handelt es sich um einen stark veränderten Findlingsbau des späten Mittelalters. Die Fenster weisen keine einheitliche Form und Größe auf. Sie sind alle flachbogig geschlossen. Der Westturm ist recht niedrig und wurde aus Fachwerk in der Breite des Kirchenschiffes vorgebaut. Er besitzt eine viereckige, stark geschweifte Haube.²⁰¹

Es besteht die Möglichkeit, ausgehend von Spantekow, die Tour nach Neuenkirchen, Alt Teterin, Stretense und Pelsin fortzuführen. Wenn Interesse und Kondition des Weiteren bestehen, ist die große Kirchentour zu empfehlen. Ebenfalls von Spantekow ausgehend, erfolgt die Tour über Japenzin, Iven, Krien, Medow, Grüttow, Stolpe und Anklam.

Tourenverlauf

Spantekow - Neuenkirchen - Alt Teterin - Stretense - Pelsin - Anklam (Streckenlänge ca. 20 km)

Die gering befahrene Kreisstraße 58 ist von Spantekow aus nach Neuenkirchen maßgebend. Die Kirche in Neuenkirchen besticht durch ihre Schlichtheit und ist einen Besuch wert.

²⁰¹ Vgl. Lemcke (1899), S. 243.



Kirche Neuenkirchen



Abb. 316: Kirche Neuenkirchen

Die im Mittelalter genutzte Pfarrkirche soll nach literarischen Niederschriften über das Adelsgeschlecht der Nienkerken schon 1249 existiert haben. Es handelt sich um einen rechteckigen gotischen Findlingsbau, der einen Westturm mit stumpfem Zeldach besitzt.²⁰²

Das Dorf Neuenkirchen ist in Richtung Müggenburg nach Alt Teterin zu verlassen. In Alt Teterin befinden sich eine attraktiv wirkende Kirche sowie ein Mausoleum auf dem Kirch- und Friedhof.

Kirche und Mausoleum Alt Teterin



Abb. 317: Kirche Alt Teterin



Abb. 318: Mausoleum

Der spätmittelalterliche Findlingsbau der Pfarrkirche weist einen rechteckigen Grundriss auf, der allerdings mit der Zeit stark verändert und mit ziemlich kleinen, flachbogigen Fenstern versehen wurde. Vom ursprünglichen Bau sind nur noch zwei Strebepfeiler und eine Spitzbogennische über dem Südportal erhalten.²⁰³ Der Turm ist im Unterbau aus Feldsteinen, der Oberbau aus Backsteinen errichtet worden und trägt eine achteckige Spitze.

Zu erwähnen ist hier aber auch das Mausoleum, welches sich mit auf dem Friedhof befindet und den Spruch „Friede ihrer Asche“ auf Eisen über dem Eingangsportal zeigt. Es besteht ebenfalls aus Findlingen. Bei genauerem Betrachten des Mausoleums sticht ein Anklang des gotischen Baustils hervor. Backsteine rahmen die gotischen Elemente und stützen somit den Eindruck. Hauptsächlich besteht die Begräbnisstätte aus Feldsteinen.

²⁰² Vgl. Lemcke (1899), S. 227-228.

²⁰³ Ebd., S. 253.



Ein Wirtschaftsweg ist für den weiteren Verlauf nach Stretense wegweisend. In Stretense ist der Kirch- und Friedhof von einer Feldsteinmauer umgeben. Dezent stellt sich die Kapelle durch ihre Architektur in den Vordergrund.

Kapelle Stretense



Abb. 319: Kapelle Stretense

Die Kapelle von Stretense entstand in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Sie ist eines der jüngsten Kirchgebäude der Region. Bei der Kapelle handelt es sich um einen achteckigen verputzten Zentralbau. Sie besitzt eine steinsichtige Gliederung in neuromantischen Formen und einen quadratischen Dachhelm. Aus diesem steigt ein Dachturm aus Holz mit Pyramidenhelm empor.²⁰⁴ Der Kircheingang ist als Portal mit Säulen gestaltet worden, über dem sich die Glocke in einer Holzkonstruktion befindet.

Eine Lindenallee verläuft zur B 197. Die stark befahrene Straße ist vorsichtig zu queren. Ein Radweg führt nach Pelsin. Eine Feldsteinkirche ist beim Durchfahren Pelsins unübersehbar.

Kirche Pelsin



Abb. 320: Kirche Pelsin

Die Kirche von Pelsin stellt einen einfachen rechteckigen Findlingsbau ohne Westturm dar. Aufgrund ihrer Schlichtheit gibt es keine architektonischen Formen, die auf ihre zeitliche Entstehung hinweisen.²⁰⁵ Die Fenster sind rundbogig und die Fassade ist teilweise verputzt. Am Giebel, der zur Straße gerichtet steht, befindet sich eine vorstehende Holzkonstruktion mit Glocke.

²⁰⁴ Vgl. <http://www.kulturportal-mv.de/index.phtml?showdata-182&Instanz=634&Datensatz=110&SpecialTop=180>; 08.01.09; 15:14.

²⁰⁵ Vgl. Lemcke (1899), S. 229.



Diverse Sitzgelegenheiten entlang der Strecke laden zum Rasten ein. Der Straßen begleitende Radweg führt auf direktem Weg nach Anklam zurück.

Tourenverlauf

Spantekow - Japenzin - Iven - Krien - Medow - Grüttow - Stolpe - Anklam (Streckenlänge ca. 35 km)

Die K 60, eine gering befahrene Allee, verläuft von Spantekow nach Japenzin. In Japenzin befindet sich die evangelische Kirche mitten im Dorf.

Kirche Japenzin

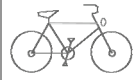


Abb. 321: Kirche Japenzin

Die Kirche von Japenzin ist ein spätmittelalterlicher Findlingsbau aus dem 15. Jahrhundert in ziemlich regelmäßiger Schichtung und dreiseitigem Chorschluss. Der mit Holz verkleidete Westturm ist freistehend und wurde im Jahre 1667 mit neuem Holz verstärkt und zuletzt Mitte der 1990er Jahre saniert. Den Abschluss erhält er durch einen über den viereckigen Unterbau gekragten kräftigen, achteckigen Helm, der mit Schindeln bedeckt ist.²⁰⁶

Das Dorf Japenzin ist nach Iven zu verlassen. In Iven kann eine prächtig ausgestattete Kirche besichtigt werden.

²⁰⁶ Vgl. Lemcke (1899), S. 200-201/
Vgl. Informationstafel an Kirche.



Kirche Iven



Abb. 322: Kirche Iven

Die Kirche in Iven ist ein Findlingsbau mit abgewalmten Dach, die im 17. Jahrhundert entstand. Sie wurde auf den Fundamenten und Mauerresten der ursprünglichen mittelalterlichen Kirche errichtet. Sie besitzt einen eingebundenen querrechteckigen Westturm. Er ist aus Holz und trägt einen kräftigen, überkragten achteckigen Helm. Die Fenster der Kirche sind klein, mit sehr flachen Bögen geschlossen und hochgelegen. Die Kapellen, die jeweils an der Nord- und Südseite angebaut wurden, sind schlicht gehalten.²⁰⁷

Für den weiteren Verlauf ist die B 199 vorsichtig zu queren und ein Wirtschaftsweg nach Krien maßgebend. In Krien lädt eine Gaststätte zum Einkehren ein. Ein Frischemarkt und ein Dorfladen sind ebenfalls vorhanden. Durch ein verputztes Backsteinportal wird der Kirch- und Friedhof betreten. Die Kirche entstand bereits im 13. und 14. Jahrhundert.

Kirche und Kirchhofsportal Krien



Abb. 323: Kirche Krien



Abb. 324: Kirchhofsportal Krien

Die Kirche von Krien stellt das älteste Bauwerk im Dorf dar. Es gehört zu den bedeutendsten im Kreise Anklam. Die Kirche ist ein recht umfangreicher und größtenteils gotischer Bau, dessen wesentliche Elemente dem 14. Jahrhundert angehören. „Der älteste Teil des langgestreckten Backsteinbaus ist der noch im 13. Jahrhundert fertig gestellte rechteckige Chor mit einer von Blenden gerahmten Dreifenstergruppe im Osten und Kreuzrippengewölbe.“²⁰⁸ Neben dem abgesetzten Westturm besitzt sie einen nicht abgesetzten geradlinig geschlossenen Chor und je einen Kapellenan-

²⁰⁷ Vgl. Lemcke (1899), S. 201-202/
Vgl. Informationstafel an Kirche.

²⁰⁸ Baier; Buske (1984), S. 192.



bau an der Nord- und Südseite. Das Langhaus ist ein Backsteinbau, welches wie auch die Südkapelle einige Findlinge aufweist. Das Untergeschoss des Kirchturmes besteht ganz aus Findlingen, während das Obergeschoss als Fachwerk errichtet wurde und durch eine schlanke Helmspitze abgeschlossen wird. Hingegen wurden die Nordkapelle und der Chor komplett aus Backsteinen im Rohbau hergestellt. Beide werden im Inneren durch Kreuzgewölbe charakterisiert. In chronologischer Reihenfolge stellen die Nordkapelle und der Chor die ältesten Bauteile der Kirche dar. Dann schließen sich das Langhaus sowie der Kirchturm an. Die Südkapelle ist einer der jüngsten Anbauten.²⁰⁹

Das Kirchhofportal in der Feldsteinmauer des Friedhofes in Krien ist sehr besonders, aufgrund seiner architektonischen Konstruktion. Es ist ein Portal mit rundbogiger Durchfahrt und einer ebenso gestalteten Eingangspforte. Auffallend sind die vier ungleichmäßig verteilten Halbkreisblenden sowie die fünf spitzen Türmchen.²¹⁰

Nach Medow ist die, von Kopfbäumen begleitete, K 62 wegweisend. Die attraktive Kirche in Medow lädt zum Bestaunen ein.

Kirche Medow



Abb. 325: Kirche Medow

Die Pfarrkirche, ein ursprünglich mit Feldsteinen durchsetzter spätgotischer Backsteinbau des 15. Jahrhunderts, wurde um 1695 nach Süden erweitert und erhielt um 1900 eine neugotische Überformung. Der Westturm, die Südvorhalle und die Fenster stammen aus dieser Zeit. Im Westen erhielt die Kirche einen Anbau aus Fachwerk. Auffällig ist der Eingang, der mit vier Türmchen aus Backsteinen geziert wird.²¹¹

Eine Gemeindestraße führt nach Grüttow. In Grüttow befindet sich eine zwar kleine, aber architektonisch interessante Kirche.

²⁰⁹ Vgl. Lemcke (1899), S. 205, 207/

Vgl. Baier; Buske (1984), S. 192/

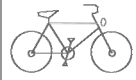
Vgl. Archiv Krien „De olle School“ (1253-2003)/

Vgl. Wolatz (1967), S. 27.

²¹⁰ Vgl. Lemcke (1899), S. 94, 209.

²¹¹ Ebd., S. 224-225/

Vgl. Informationstafel an Kirchhofsmauer.



Kirche Grüttow



Abb. 326: Kirche Grüttow

Bei der evangelischen Kirche in Grüttow handelt es sich um einen Bau aus Feldsteinen in neugotischer Form mit Polygonchor. Für die Gebäudekanten wurden vorrangig Backsteine verwendet. Die schmalen hohen Fenster sind rundbogig. Der Westgiebel wird durch einen offenen gemauerten Giebelreiter mit Glocke und den Eisenziffern des Baujahres 1882 verziert.²¹²

Nachdem das Dorf in Richtung B 110 verlassen worden ist, ist am Wegrand der Wartislawstein vorzufinden.

Wartislawstein bei Grüttow



Abb. 327: Wartislawstein

Das älteste historische Denkmal Pommerns und zugleich das erste Steindenkmal aus historischen Zeiten stellt der im Volksmund genannte Wartislawstein dar. Er ist ca. 1 km nördlich des Dorfes Grüttow unmittelbar an der B 110 auf einer Wiese zu finden. Erst bei dem Bau der damaligen Steinstraße wurde er hierher versetzt. Der Denkstein besteht aus rotem Granit und ist an den Flachseiten bearbeitet. Die Südseite zeigt ein sehr flach eingemeißeltes lateinisches Kreuz und ein gekrümmtes mit der Spitze nach unten gerichtetes Horn. Auf der nördlichen Seite ist eine menschliche Figur in Umrisslinien zu erkennen, die ganz nach der Art abgebildet ist, „...die auf den ältesten, aus heidnischen Zeiten stammenden Steinbildern Rügens vorkommt. Der Stein wird von der Ortssage als ein Denkmal aufgefasst, das dem ersten christlichen Fürsten Pommerns, Wartislaw dem Bekenner, errichtet sei, der unweit von Stolpe am Peenestrand von einem heidnischen Wenden 1135 erschlagen wurde“^{213, 214}

²¹² Vgl. Informationstafel an Kirche.

²¹³ Lemcke (1899), S. 199.

²¹⁴ Vgl. Lemcke (1899), S. 198-200.



Ein Bundesstraßen begleitender Radweg führt im weiteren Tourenverlauf nach Stolpe. Die Bundesstraße ist vorsichtig zu queren. Das nächste Etappenziel, Stolpe, ist erreicht. In diesem Dorf befindet sich die Ruine des ältesten pommerschen Klosters.

Kloster Stolpe



Abb. 328: Klosterruine

Zwischen Neetzow und Anklam, direkt an der Peene, liegt das schöne Dorf Stolpe. Bevor im Jahre 1648 die Schweden Pommern einnahmen und aus Stolpe ein schwedisches Krongut wurde, war es bis dahin ein Klostergut. In Stolpe fand die älteste Klostergründung Pommerns statt. Um 1150 stifteten der erste Pommersche Bischof Adalbert und der Herzog Ratibor I. das Gebäude als Benediktinerkloster. Im Jahre 1304 ging das Kloster in das Eigentum des Zisterzienserordens über. „Nach der Reformation in Pommern 1534 wurde es aufgelöst und in ein herzogliches Amt umgewandelt.“²¹⁵ Nach Beschuss wurde das Kloster im Jahre 1637 durch einen großen Brand heimgesucht. Heute ist von dem Kloster nur noch ein Tonnengewölbe zu sehen. Es besteht wie einst das ganze Bauwerk aus Findlingen und besitzt eine Länge von 16 m, eine Breite von 4 m und die Höhe von 5 m. Es bildete einen Teil des Unterbaus der damaligen Klosterkirche – einer dreischiffigen Basilika.²¹⁶

²¹⁵ Gutsche (2006), S. 91.

²¹⁶ Vgl. Krauß; Fischer (1991), S. 30/
Vgl. Gutsche (2006), S. 90-91/
Vgl. Lemcke (1899), S. 252-253.



Die Wartislaw-Gedächtniskirche präsentiert sich an der Dorfstraße im neugotischen Stil.

Wartislaw-Gedächtniskirche Stolpe



Abb. 329: Kirche Stolpe



Abb. 330: Figurenrelief über Eingang

Die ursprüngliche Kirche existiert nicht mehr. Sie wurde aus Findlingen und Backsteinen ohne Turm, wahrscheinlich nach der Zerstörung der Klosterkirche im Jahre 1637, errichtet. Ersetzt wurde diese Ende des 19. Jahrhunderts durch einen einheitlichen Neubau aus Backsteinen mit Chornebenkapellen und Westturm in neugotischen Formen. Sie ist auf dem Grundriss eines griechischen Kreuzes zum Gedächtnis an den ersten christlichen Pommernherzog Wartislaw I. (der Bekenner) erbaut worden. Im Bogenfeld des Westportals über dem Eingang ist ein figürliches Relief zu sehen, auf dem Christus, Herzog Wartislaw I. und Otto Bischof von Bamberg dargestellt sind.²¹⁷

In diesem historischen Dorf laden ein Gasthaus und ein Hotel-Restaurant zum Dinieren ein.

Von Stolpe ausgehend, erfolgt der Rückweg über einen Straßen begleitenden Radweg nach Anklam.

²¹⁷ Vgl. Lemcke (1899), S. 253/
Vgl. Informationstafel an Kirche.



7.1.6 Mühlentour

Mühlen sind Maschinen oder Anlagen, die ihre Arbeit verrichten, indem sie nur durch die Naturkräfte Wind oder Wasser angetrieben werden. In Mecklenburg- Vorpommern sind Mühlen seit der Entstehung von Dörfern und Städten bekannt. Sie waren unter anderem Voraussetzung für die Lage einer Ortschaft. Im Laufe des 18. Jahrhunderts erfolgte der Bau von Holländerwindmühlen. Das charakteristische Merkmal dieser Windmühlen ist, dass sich nur die Kappe mit den Flügeln im Wind bewegt, nicht die ganze Mühle. Es können drei Typen unterschieden werden: Erdholländer, Galerieholländer und Turmholländer. Die Stilllegung der ersten Holländerwindmühle erfolgte um 1920 und führte zu großem Verfall von etlichen Windmühlen des Landes. Im Untersuchungsgebiet können noch drei Holländerwindmühlen bestaunt werden. Von diesen dreien befinden sich zwei in sehr gutem Zustand. Sie dienen jedoch nur noch zu privaten Wohnzwecken und sind nicht mehr in Betrieb. Dennoch lohnt sich ein Blick, um zu verstehen, wie einst so ein Bauwerk funktionierte und von größter Wichtigkeit für die Menschen eines Dorfes war.²¹⁸

Tourenverlauf

Anklam - Pelsin - Lüskow - Alt Teterin - Müggenburg - Spantekow - Nerdin - Neu Sanitz - Neuenkirchen - Müggenburg - Alt Teterin - Lüskow - Pelsin - Anklam (Streckenlänge ca. 43,8 km)

In Anklam beginnt die Mühlentour an der Wesselschen Mühle in der Greifswalder Straße, am alten Peenedamm.

Wesselsche Mühle



Abb. 331: Wesselsche Mühle Anklam

Die Wesselsche Mühle entstand im Jahr 1728 als erste Holländerwindmühle in Anklam. Ihr Eigentümer, der Müller Christian Papke, ließ sie für 1650 Reichstaler errichten. Im Jahr 1872 ging die Mühle in die Wesselschen Familienbesitztümer über. Während der Schwedenzeit beherbergte die Mühle das Peenedammsche Niedergericht bis ins Jahr 1806. Der Ortsvorstand der Gemeinde „Anklamer Damm“ nutzte die Örtlichkeit von 1815 bis 1874. Die Stilllegung der ersten Holländerwindmühle erfolgte um 1920.²¹⁹

²¹⁸ Vgl. <http://www.deutsche-muehlen.de/>; 20.11.08; 12:21/

Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Muehle>; 20.11.08; 12:42/

Vgl. <http://www.zwillingswindmuehlen.de/index.html>; 02.12.08; 23:25.

²¹⁹ Vgl. Informationstafel an der Mühle.



Nach dem Überqueren der Peene gelangt man in die Innenstadt. Es empfiehlt sich, der Tourenausschilderung durch Anklam zu folgen. Die geplante Tour verlässt über einen Bundesstraßen begleitenden Radweg die Hansestadt in Richtung Pelsin. In diesem Ort besteht die Möglichkeit zu einer Rast. Nach Verlassen Pelsins ist der Radweg für ein kurzes Stück weiterhin wegweisend. Um Lüskow erreichen zu können, muss die B 197 vorsichtig überquert werden. Die gering befahrene Straße nach Lüskow wird von landschaftstypischen Kopfweiden begleitet. Dem Verlauf der K 57 folgend, wird Müggenburg über Alt Teterin erreicht. In Müggenburg lädt am Wochenende ein Café zu einem Stück Kuchen und einer Tasse Kaffee ein. Das idyllisch wirkende Dorf wird in Richtung Drewelow zurückgelassen. Der landschaftlich sehr attraktive Weg wird von Stieleichen begleitet und führt über den Peene-Südkanal. Die L 31 ist für den weiteren Tourenverlauf nach Spantekow maßgebend. In diesem Dorf besteht die Möglichkeit, eine Apotheke, einen Einkaufs- oder Getränkemarkt zu nutzen. Etwas abseits des Dorfkerns gelegen, steht eine Mühle des Typs Galerieholländer.

Mühle Spantekow



Abb. 332: Mühle Spantekow

Die Mühle in Spantekow gehört zum Typ der Galerieholländer. Diese, bis 1948 mit Wind betriebene Mühle wurde 1912 aus der Lassaner Ecke nach Spantekow umgesetzt. Nachdem der Anschluss ans Stromnetz erfolgte, konnte der Betrieb bis ins Jahr 1960 vollautomatisch mit Motor-kraft ausgeführt werden. Infolge der Produktionseinstellung wurden die Räumlichkeiten leerge-räumt und dienten als Lager des ZV-Katastrophenschutzes. Die Nichtnutzung der Mühle nach 1990 führte zum völligen Verfall. Neben dem Einbruch der Kappe lösten sich die Schindeln groß-flächig. Im Jahre 1998 erwarb ein neuer Besitzer die Mühle, sanierte und baute sie für Privatzwe-cke zu einer Wohnmühle um.²²⁰

Das Dorf ist in Richtung Thurow zu verlassen. Die Kreisstraße 59, die über den Peene-Südkanal ver-läuft, ist nach Nerdin wegweisend. Die Tour führt durch die Gemeinde zum Ortsausgang Neu Sanitz und erreicht die Mühle Nerdin.

²²⁰ Vgl. <http://www.zwillingswindmuehlen.de/muehlen/ovp/wind/spanteko/spantek3.htm>; 02.12.08; 23:29.



Mühle Nerdin



Abb. 333: Mühle Nerdin



Abb. 334: Mühle Nerdin

Die Mühle Nerdin gehört ebenfalls zum Typ der Galerieholländer. Sie steht etwas außerhalb des Ortes. Diese Mühle wurde sehr stark vernachlässigt und stellt heute nur noch eine Ruine dar. Die Seitenwände sind aufgerissen und die Kappe ist eingestürzt. Trotz alledem beeindruckt das überbliebene Skelett immer noch mit seiner Größe. Das quadratische aus Feldsteinen gebaute Erdgeschoss ist noch gut zu erkennen. In den 50er Jahren gehörte die Mühle zu einem Privatbetrieb. Später wurde sie von der örtlichen LPG genutzt. Nach 1990 gab es private Bestrebungen zur Sanierung und zum Umbau der Mühle zu Wohnzwecken, welche aber leider keine Umsetzung fanden.²²¹

Nachdem der Ort Neu Sanitz zurückgelassen wurde, wird erneut die K 58 erreicht. Auf der gering befahrenen Allee gelangt man wiederkehrend nach Neuenkirchen. Das Dorf ist in Richtung Müggenburg zu verlassen. Die geplante Strecke schlägt nun einen mit Bäumen gesäumten Wirtschaftsweg vor. In Alt Teterin angekommen, erfolgt nun der weitere Rückweg über Lüskow und Pelsin zum Ausgangspunkt, Anklam.

²²¹ Vgl. <http://www.zwillingswindmuehlen.de/muehlen/ovp/wind/nerdin/nerdin1.htm>; 02.12.08; 23:32.



7.1.7 Tour Landpartie

Die Bezeichnung der Tour mit „Landpartie“ soll auf den Charakter des Landes und seine Vielfalt verweisen. Der Name soll Neugier und Interesse wecken. Die Landpartie stellt zwei ganz besondere Touren dar. Hierbei handelt es sich nicht um bedeutende Gottes- oder Adelshäuser, sondern um Spuren der Geschichte, die ebenso beachtet werden sollten wie die vorherigen Touren. Die Tour wird durch zahlreiche Objekte gekennzeichnet. So findet man neben Naturdenkmälern Gebäude, wie Geburtshäuser bedeutender Persönlichkeiten, eine Feuerwehr und eine Eisenbahnbrücke. Gerade diese Vielfalt zeigt, wie groß das Potenzial dieser Gegend ist, mit dem Fahrrad viel erleben und sehen zu können. Es handelt sich bei der Landpartie um unterschiedlich lange Touren. Sie tragen die Namen „Kleine Landpartie“ und „Große Landpartie“. Je nach Lust können die beiden Touren auch miteinander verbunden und dadurch die Länge der Tour geändert werden. Die kürzere Variante – die „Kleine Landpartie“ – ist ideal für einen Nachmittagsausflug geeignet.

Tourenverlauf Große Landpartie

Anklam - Pelsin - Stretense - Neuenkirchen - Spantekow - Dennin - Iven - Janow - Krien - Medow - Grütow - Stolpe - Anklam (Streckenlänge ca. 58,3 km)

Die Tour beginnt in der Hansestadt Anklam und verläuft über einen Straßen begleitenden Radweg nach Pelsin. In Pelsin befindet sich eine kleine Ausstellung landwirtschaftlicher Geräte, die besichtigt werden kann.

Landwirtschaftliche Geräte und Pelsiner See



Abb. 335: Landwirtschaftliche Geräte



Abb. 336: Pelsiner See

Die gut erhaltenen landwirtschaftlichen Geräte am Straßenrand der B 197 sind auf einem Wiesenstück hinter der Bushaltestelle gut positioniert und beschildert. Sie erinnern an frühere Zeiten, als die Erntezeit noch sehr viel beschwerlicher und aufwendiger vonstatten ging als heute.

Der Pelsiner See liegt 1,7 km vom eigentlichen Ort entfernt und ist über einen unbefestigten Weg zu erreichen. Er bietet einen idyllischen Ort zum Nachdenken oder Baden. Am Rande des Sees ist ein Naturlehrpfad mit Baumbeschilderungen, Bruthilfen und Insektenhotel angelegt, der eine Länge von 2 km besitzt.

Eine Raststätte lädt zum Verweilen ein. Der Radweg ist für den weiteren Verlauf maßgebend und führt zu einer weiteren Raststätte. Eine Informationstafel befindet sich vor Ort, die zu einem Abstecher zum nahe gelegenen Pelsiner See einlädt. Um Stretene zu erreichen, ist der Straßen begleitende Radweg weiterhin wegweisend. Die Bundesstraße ist vorsichtig in Richtung Stretense zu queren. Eine Lindenallee begleitet den Ausflüger ins Dorf.



Ein Eiskeller aus dem Jahr 1886 kann besichtigt werden.

Eiskeller Stretense



Abb. 337: Eiskeller

Ein Eiskeller ist ein unterirdisches oder teilweise unterirdisches Bauwerk, das früher zum Aufbewahren von Eis genutzt wurde. Er ist sozusagen der Vorgänger/Prototyp des heutigen Tiefkühlschranks. Seine Größen variierten stark, je nach Größe der einzelnen Wirtschaften. Bis Mitte des 20. Jahrhunderts wurden kleinere Eiskeller immer noch genutzt. Aufgrund ihrer unverständenen Bedeutung erfolgte oftmals die Beseitigung. Daher sind heutzutage kaum noch solche Relikte vorzufinden.

Der Eiskeller in Stretense ist der besterhaltenste im Untersuchungsgebiet. Anhand seiner Pflege bietet er Touristen ein gutes Beispiel dafür, dass geschichtliches Gut erhalten werden kann und damit für die zukünftigen Generationen zugänglich bleibt.²²²

Für den weiteren Verlauf ist ein Wirtschaftsweg nach Alt Teterin maßgebend. Nach Verlassen des Dorfes führt ein von Bäumen begleiteter Weg nach Neuenkirchen. In Neuenkirchen wird die K 58 erreicht. Der gering befahrenen Allee ist bis nach Spantekow zu folgen. In Spantekow besteht die Möglichkeit, eine Apotheke, einen Einkaufs- oder Getränkemarkt zu nutzen. Das Geburtshaus von Johann Christoph Adelung, einem deutschen Sprachmeister, befindet sich am direkten Straßenverlauf zur Veste.

²²² Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Eiskeller>; 08.01.09; 15:36.



Geburtshaus von Johann Christoph Adelung



Abb. 338: Geburtshaus

Der deutsche Sprachmeister Johann Christoph Adelung wurde am 8. August 1732 in dem abgebildeten Haus im Ort Spantekow geboren. Er war deutscher Bibliothekar, Lexikograph, Germanist und Sprachforscher. Nach einem Studium der Theologie von 1752 bis 1758 in Halle wurde er bereits mit 28 Jahren in die „Kurfürstliche Mainzische Akademie der nützlichen Wissenschaften“ in Erfurt aufgenommen. Johann Adelung gab 11 Zeitungen und Zeitschriften heraus, die er größtenteils selbst verfasste, und arbeitete an einem mehrbändigen deutschen Wörterbuch mit. Später wurde er zum Oberbibliothekar und Leiter der Kurfürstlichen Bibliothek, der heutigen Landesbibliothek in Dresden. Am Haus sind zwei Tafeln angebracht. Auf der oberen ist das Geburtsdatum niedergeschrieben und die untere stellt eine Gedenktafel zum 200. Geburtstag Adelungs dar.²²³

Die L 31 ist für den weiteren Tourenverlauf nach Dennin maßgebend. In Dennin führt ein Wirtschaftsweg nach Iven. Der Weg ist als landschaftlich attraktiv zu bewerten, da er von einer alten Baumreihe begleitet wird. Nachdem Iven erreicht ist, verläuft ein weiterer Wirtschaftsweg nach Janow. In Janow kann eine Heimatstube besichtigt werden.

Heimatstube Janow



Abb. 339: Heimatstube

Seit 1997 ist in vier Räumen des Schlosses Janow eine Heimatstube zu besichtigen. Zu sehen sind hier „Gegenstände, die über die Lebensweise der Landbevölkerung mehrerer Generationen Auskunft geben...“²²⁴. Das kleine Museum zeigt neben einem ausgestatteten Herrenzimmer eine Küche aus dem 19. Jahrhundert. Es gibt über 500 Ausstellungsstücke aus Haus, Hof und Feld zu bestaunen.

²²³ Vgl. Grewolls (1995), S. 9/
Vgl. Informationstafel am Haus.

²²⁴ Flyer: Wege in die Geschichte, Heimatstube im Schloß Janow (o. J.), Rückseite:
Heimatstube im Schloss Janow.



Geöffnet ist die Heimatstube mittwochs von 12.30 bis 14.30 Uhr und sonntags von 14.00 bis 16.00 Uhr.²²⁵

Ein alter Grenzstein befindet sich an der Weggabelung nach Landskron.

Postmeilenstein Janow



Abb. 340: Postmeilenstein

Ein Postmeilenstein oder Meilenstein markiert einen bedeutenden Punkt zur Orientierung. Er besaß bestimmte Entfernungsangaben und wurde früher als Distanzpunkt für Postkutschen an wichtigen Verkehrsstraßen aufgestellt. Auch heute sind noch einige gut erhaltene Meilensteine im Untersuchungsgebiet zu finden. Ihre Gestaltung ist sehr variabel. Viele besitzen ein Symbol. Der Postmeilenstein in Janow ist achteckig und läuft nach oben leicht kegelförmig zu. Er ist eben und besitzt keinerlei Symbolik. Zu finden ist er an der Weggabelung Rehberg - Janow - Burgrüne Landskron.²²⁶

Das Dorf ist über einen Wirtschaftsweg in Richtung Iven zu verlassen. Der Weg ist schützend durch Hecken und Bäume eingefasst. Die Tour ist nun nach Krien fortzuführen. Die Bundesstraße B 199 gilt es vorsichtig zu queren. Entlang des gering befahrenen Wirtschaftsweges sind Felder, Wiesen und Kopfweiden landschaftsprägend. Nachdem Krien erreicht ist, lädt eine Gaststätte zum Einkehren ein. Ein Frischemarkt und ein Dorfladen sind ebenfalls vorhanden. Eine Übernachtungsmöglichkeit steht den Radausflüglern zur Verfügung. Bei Ankunft ist ein altes Feuerwehrgebäude aus dem Jahr 1890 im Dorfinneren direkt an der Hauptstraße nicht zu übersehen.

²²⁵ Vgl. Flyer: Wege in die Geschichte, Heimatstube im Schloß Janow (o. J.), Rückseite: Heimatstube im Schloss Janow/
Vgl. Informationsschild im Dorf Janow.

²²⁶ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Meilenstein>; 29.04.09; 15:33.



Feuerwehrgebäude Krien



Abb. 341: Alte Feuerwehr

Mit der Fertigstellung des Feuerwehrhauses am 05.06.1890 gründete sich die Kriener Feuerwehr. Der erste Wehrleiter bis zum Jahre 1918 ist Reinhard Meyer. Neben der Anschaffung einer neuen Feuerwehrspritze und eines neuen Wasserbringers, wird sich 1936 die erste Motorspritze, 1969 das Löschfahrzeug 15 und 1972 ein neues Löschfahrzeug, mit modernen Geräten ausgestattet, zugelegt. Am 11. Juli 1965 feierte die Freiwillige Feuerwehr ihr 75-jähriges Bestehen mit einem Festumzug. Am 14.08.1999 wurde mit einer feierlichen Übergabe das neue Feuerwehrhaus eröffnet. Die Alte Feuerwehr dient heute als Garage für eines der Löschfahrzeuge.²²⁷

Der Mittelstraße folgend, ist auf der rechten Seite die „Alte Schule“ zu sehen.

Schulgebäude Krien



Abb. 342: Alte Schule

Das Gebäude „De olle School“ wurde 1910 auf einem Grundstück an der Mittelstraße erbaut. Das Schulhaus besaß zwei Klassenräume und zwei Lehrerwohnungen. 1935 fand ein Um- und Ausbau statt, bei dem für den ersten Lehrer eine Veranda angebaut und für den zweiten Lehrer ein gesonderter Treppenaufgang geschaffen wurde. Neben dem Ausbau von zwei Kammern zur Verbesserung der Lebensverhältnisse fand 1995 eine vollständige Sanierung statt, mit deren Hilfe der Einbau einer Ölheizung erfolgte, durch welche die drei Wohnungen mitversorgt wurden. Anfangs teilten sich mehrere Klassenstufen einen Klassenraum. Später dann mit dem Bau einer neuen Schule verblieben noch zwei Klassen der Grundschule in den Räumlichkeiten des Gebäudes. Ab 2006 zogen dann auch die letzten beiden Grundschulklassen in das neuere Gebäude.²²⁸

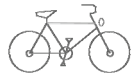
²²⁷ Vgl. Materialsammlung zur Chronik der Gemeinde Krien (1253-2003)/

Vgl. Mündliche Aussage vom Bürgermeister von Krien, Herrn Burkhard Wank, 07.12.2008.

²²⁸ Vgl. Materialsammlung zur Chronik der Gemeinde Krien (1253-2003)/

Vgl. Wolatz (1967), S. 28-29/

Vgl. Mündliche Aussage vom Bürgermeister von Krien, Herrn Burkhard Wank, 07.12.2008.



Ein attraktives Pfarrhaus kann in der Rundstraße besichtigt werden.

Pfarrhaus Krien



Abb. 343: Pfarrhaus

Das heutige Pfarrhaus Kriens wurde 1883 erbaut. Durch den Beschluss der Nordelbischen Landeskirche zur Erhaltung alter Pfarrhäuser wurde es 1995 grundlegend saniert. Es wurde die komplette Fassade abgespült und neuverfugt sowie zwei Schornsteine abgenommen. Außerdem bekam es ein neues Dach und neue Fenster. Auch der Innenbereich des Hauses wurde neu gestaltet. Durch die Sanierung sollte das Bild des Pfarrhauses wieder so hergestellt werden, wie es vor 100 Jahren einst aussah.²²⁹

Am Ende der Rundstraße wird erneut der Hauptstraße gefolgt, bis der Abzweig in die Molkereistraße erreicht ist. Ein Brunnen, der sich in der Nähe des Sportplatzes befindet, erinnert an längst vergangene Zeiten.

Brunnen Krien



Abb. 344: Alter Brunnen

Der Brunnen an der Molkereistraße gehörte zu dem ältesten Haus der Gemeinde Krien. Auch wenn es sich dem Anschein nach nur um einen ganz normalen für die damalige Zeit typischen Brunnen handelt, so stellt er doch eine Besonderheit dar, weil er sich im Inneren des Hauses befand und nicht wie üblich auf dem Hof des Grundstückes. Trotz Bemühungen, das schon sehr verfallene Haus zu erhalten, musste dieses im Jahr 1991 abgerissen werden. Der Brunnen allerdings wurde durch die Bestrebungen des Bürgermeisters wiederhergestellt. Seit seiner Sanierung wird er jeden Abend mit Licht erleuchtet.²³⁰

²²⁹ Vgl. Materialsammlung zur Chronik der Gemeinde Krien (1253-2003)/ Vgl. Wolatz (1967), S. 28-29.

²³⁰ Vgl. Mündliche Aussage vom Bürgermeister von Krien, Herrn Burkhard Wank, 07.12.2008.



Das Dorf ist in Richtung Medow zu verlassen. Besonders auffällig sind die Straßen begleitenden Kopfbäume. Nachdem Medow erreicht ist, sollte der Tourist beim Durchfahren der Gemeinde nicht ver säumen, die beiden riesigen Naturdenkmäler zu bestaunen.

Naturdenkmäler



Abb. 345: Naturdenkmal
Eiche neben
Gutshaus Medow



Abb. 346: Naturdenkmal
Winterlinde beim
Pfarrhaus Medow (1)



Abb. 347: Naturdenkmal
Winterlinde beim
Pfarrhaus Medow (2)

Es handelt sich um eine Eiche und um eine Winterlinde. Die Winterlinde befindet sich gegenüber dem Pfarrhaus und die Eiche auf dem Gelände des Gutshofes unmittelbar neben dem Gutshaus. Das gelbe Schild mit der Eule weist auf den Status des Baumes als Naturdenkmal hin. Wichtige Kriterien zur Einstufung eines Baumes sind das Alter sowie der Stammumfang, die darauf hinweisen, dass er schon mehrere Generationen von Menschen und ihren Lebensweisen überdauert hat. Die beiden Exemplare weisen neben einem beachtlichen Stammumfang eine beeindruckende Höhe auf. Aufgrund ihres stattlichen Alters von mehr als einem halben Jahrhundert stehen sie unter Naturschutz, um so für zukünftige Generationen erhalten zu bleiben.

Der weitere Tourenverlauf führt über eine Gemeindestraße nach Grüttow. Das Dorf wird gequert und direkt in Richtung B 110 verlassen. Etwas abseits Grüttows gelegen, befindet sich der Wartislawstein.

Wartislawstein bei Grüttow



Abb. 348: Wartislawstein

Das älteste historische Denkmal Pommerns und zugleich das erste Steindenkmal aus historischen Zeiten stellt der im Volksmund genannte Wartislawstein dar. Er ist ca. 1 km nördlich des Dorfes Grüttow unmittelbar an der B 110 auf einer Wiese zu finden. Erst bei dem Bau der dama-



ligen Steinstraße wurde er hierher versetzt. Der Denkstein besteht aus rotem Granit und ist an den Flachseiten bearbeitet. Die Südseite zeigt ein sehr flach eingemeißeltes lateinisches Kreuz und ein gekrümmtes mit der Spitze nach unten gerichtetes Horn. Auf der nördlichen Seite ist eine menschliche Figur in Umrisslinien zu erkennen, die ganz nach der Art abgebildet ist, „...die auf den ältesten, aus heidnischen Zeiten stammenden Steinbildern Rügens vorkommt. Der Stein wird von der Ortssage als ein Denkmal aufgefasst, das dem ersten christlichen Fürsten Pommerns, Wartislaw dem Bekenner, errichtet sei, der unweit von Stolpe am Peenestrand von einem heidnischen Wenden 1135 erschlagen wurde“^{231,232}

Ein Bundesstraßen begleitender Radweg führt im weiteren Tourenverlauf nach Stolpe. Die Bundesstraße ist vorsichtig zu queren. Das nächste Etappenziel, Stolpe, ist erreicht. In diesem Dorf befindet sich die Ruine des ältesten pommerschen Klosters.

Kloster Stolpe



Abb. 349: Klosterruine

Zwischen Neetzow und Anklam, direkt an der Peene, liegt das schöne Dorf Stolpe. Bevor im Jahre 1648 die Schweden Pommern einnahmen und aus Stolpe ein schwedisches Krongut wurde, war es bis dahin ein Klostergut. In Stolpe fand die älteste Klostergründung Pommerns statt. Um 1150 stifteten der erste Pommersche Bischof Adalbert und der Herzog Ratibor I. das Gebäude als Benediktinerkloster. Im Jahre 1304 ging das Kloster in das Eigentum des Zisterzienserordens über. „Nach der Reformation in Pommern 1534 wurde es aufgelöst und in ein herzogliches Amt umgewandelt.“²³³ Nach Beschuss im Jahre 1637 wurde das Kloster durch einen großen Brand heimgesucht. Heute ist von dem Kloster nur noch ein Tonnengewölbe zu sehen. Es besteht wie einst das ganze Bauwerk aus Findlingen und besitzt eine Länge von 16 m, eine Breite von 4 m und die Höhe von 5 m. Es bildete einen Teil des Unterbaus der damaligen Klosterkirche – einer dreischiffigen Basilika.²³⁴

²³¹ Lemcke (1899), S. 199.

²³² Vgl. Lemcke (1899), S. 198-200.

²³³ Gutsche (2006), S. 91.

²³⁴ Vgl. Krauß; Fischer (1991), S. 30/

Vgl. Gutsche (2006), S. 90-91/

Vgl. Lemcke (1899), S. 252-253.



Fährkrug, Personenfähre und Wasserwanderrastplatz



Abb. 350: Fährkrug



Abb. 351: Personenfähre



Abb. 352: Wasserwanderrastplatz

Ein geschichtlich wertvolles Gebäude des Ortes ist der denkmalgeschützte „Fährkrug“. Im 19. Jahrhundert gab es in Stolpe eine Peenefähre. Zu dieser Zeit entstand auch das Gasthaus des Dorfes der heutige „Fährkrug“. Der frühere Fährkrug war ein Fachwerkbau mit einer offenen mit Rohr gedeckten Seitenlaube. Das heutige Gebäude ist eine Rekonstruktion, die als Gaststätte Besucher anlockt.²³⁵

Unmittelbar hinter dem „Fährkrug“ fließt die Peene, auf der immer noch eine Fähre für Radfahrer und Fußgänger verkehrt. Sollte sich der Fährmann am gegenüberliegenden Ufer befinden, kann er mit dem Spruch „Hol öwer“ und der Betätigung der Instrumente am Metallgerüst herangerufen werden. Ein paar Meter weiter westlich befindet sich ein Wasserwanderrastplatz. Dort können Kanus und Kleinboote zu Wasser gelassen werden.

In diesem historischen Dorf laden ein Gasthaus und ein Hotel- Restaurant zum Dinieren ein.

Von Stolpe ausgehend, erfolgt der Rückweg über einen Straßen begleitenden Radweg nach Anklam.

²³⁵ Vgl. Krauß; Fischer (1991), S. 30/
Vgl. Flyer: Wege in die Geschichte (o. J.), Rückseite: Fährkrug.



Tourenverlauf Kleine Landpartie

Anklam - Bargischow - Kamp - Bugewitz - Neu Kosenow - Kagendorf - Dargibell - Gellendin - Anklam
(Streckenlänge ca. 39 km)

In Anklam beginnt die Kleine Landpartie und führt über eine gering befahrene Straße nach Bargischow. Bereits am Ortseingang Bargischow wird auf die Franzosenlinde hingewiesen.

Franzosenlinde Bargischow



Abb. 353: Franzosenlinde (1)



Abb. 354: Franzosenlinde (2)

Die Franzosenlinde in Bargischow ist eine Sommerlinde, deren Alter auf 500 Jahre geschätzt wird. Sie ist ein Naturdenkmal. Die Linde stellt dabei eines von sehr vielen in dieser Region dar. Ihr Stammumfang ist gewaltig mit 7,28 Metern und die Krone erstreckt sich meterweit. Sie steht direkt am Friedhofseingang und ist unübersehbar.²³⁶ Einer Sage nach heißt es, „...dass zur Zeit, als Napoleon Pommern besetzt hatte, französische Soldaten im Inneren des Lindenstamms Bier ausschenkten“²³⁷.

Ein Abstecher nach Kamp ist von Bargischow ausgehend in jedem Fall lohnenswert. In dem alten Fischerdorf besteht die Möglichkeit zu einem Imbiss. Die beeindruckende Karniner Eisenbahnbrücke ist im Hintergrund des Peenestroms und des Stettiner Haffs als Relikt unübersehbar erhalten geblieben und bietet einen einmaligen Anblick.

²³⁶ Vgl. Ducherower Land (2000), S. 8.

²³⁷ Ducherower Land (2000), S. 8.



Karniner Eisenbahnbrücke und Wasserwanderrastplatz Kamp



Abb. 355: Karniner Eisenbahnbrücke



Abb. 356: Wasserwanderrastplatz

Die Eisenbahnbrücke stellt eine beachtliche Ruine mitten im Peenestrom dar. Die zweiarmige Drehbrücke für den eingleisigen Verkehr wurde von 1874 bis 1876 erbaut und ist schon frühzeitig aufgrund ihrer Größe gut sichtbar. Bereits 1873 wählte man für den Brückenbau die nur 500 Meter breite Stelle des Peenestroms zwischen den Dörfern Kamp und Karnin. Um den Peenestrom auf 360 Meter einzuengen und somit Kosten für den Brückenbau zu sparen, wurden land- und inselständig Dämme aufgeschüttet. Bis zum Jahre 1908 wurde die Brücke manuell angetrieben. Danach erfolgte die Mechanisierung der Drehteile. Ebenfalls in diesem Jahr erhielt sie die Freigabe für den zweigleisigen Verkehr. In den 30er Jahren wurde das Mittelteil durch eine Hubbrücke mit Fahrstuhlantrieb ersetzt. Am 15.09.1933 feierte man sie als größte Hubbrücke Europas. Auf Befehl der deutschen Wehrmacht kam es zur Zerstörung der Brücke Ende April 1945. Im Mai 1988 wurde sie dann unter Denkmalschutz gestellt. Die Eisenbahnbrücke konnte eine Nutzlast von 115 Tonnen aushalten und ist nach dem Vorbild der Rotterdamer Königsbrücke erbaut worden.²³⁸

Seit dem Jahre 1999 findet man in Kamp einen gut ausgebauten Wasserwanderrastplatz. Neben Ruder- und Motorboten, kann man in Kamp auch mit dem Kanu in See stechen oder sich von der Fähre nach Karnin übersetzen lassen.

Entlang der Rosenhäger Beck, dem schönsten Radweg im gesamten Landkreis, kann die naturbelassene Landschaft bewundert werden. Nicht grundlos ist ein Teil des Gebietes als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Direkt am Radweg ermöglicht ein Aussichtsturm einen Blick über das NSG. Es befinden sich zudem eine Informationstafel und eine Schutzhütte vor Ort.

In Bugewitz angekommen, besteht die Möglichkeit, in eine Gaststätte einzukehren. Ein Landladen lädt zum Stöbern ein. Wer sich beim Anblick der idyllischen Umgebung spontan entschließt, auf den „Drahtesel“ zu steigen, der kann den örtlichen Fahrradverleih nutzen. Müde Radwanderer können in einem Bett&Bike- Betrieb nächtigen. Das Dorf Bugewitz wird nun in Richtung Neu Kosenow verlassen. Ein Straßen begleitender Radweg führt zur K 53, die nach Kagendorf verläuft. Eine Museumskate befindet sich inmitten des idyllisch wirkenden Dorfes.

²³⁸ Vgl. Ducherower Land (2000), S. 6/
Vgl. Informationstafel am Hafen Kamp.



Museumskate Kagendorf



Abb. 357: Museumskate

Die Dorfgeschichte Kagendorfs wurde von vier Bauern geprägt, die in baulicher Hinsicht Schwerpunkte für den Ort setzten. Dank guten Umgangs mit der Geschichte, konnte das spätmittelalterliche Dorfbild bewahrt werden. Ein gutes Beispiel hierfür zeigt die Museumskate. Das Haus wurde unter Berücksichtigung alter Strukturen renoviert und ist zur Besichtigung geöffnet.²³⁹

Kate bedeutet Hütte oder kleines, niedriges Haus. In ihm waren früher die Leibeigenen des Gutsbesitzers untergebracht. Nach Aufhebung der Leibeigenschaft hießen die Bewohner einer Kate Gutsarbeiter. Sowohl die Leibeigenen als auch die Gutsarbeiter gehörten immer einem Gut an. Zu einer Kate gehörte lediglich ein kleines Stück Land zur Selbstversorgung. Ursprünglich wurden Katen in Fachwerkbauweise errichtet, erst im 19. Jahrhundert wurden sie aus Ziegeln erbaut.²⁴⁰

Der Rückweg nach Anklam erfolgt ebenfalls auf der Kreisstraße 53 über Dargibell und Gellendin. Es handelt sich dabei um eine gering befahrene Straße, umgeben von Weiden und Wiesen.

²³⁹ Vgl. Ducherower Land (2000), S. 11.

²⁴⁰ Vgl. [http://de.wikipedia.org/wiki/Kate_\(Hütte\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Kate_(Hütte)); 08.01.09; 15:46.



7.1.8 Tour Siedlungsgeschichte

In der mittleren Jungsteinzeit, nachdem auch in den nördlichen Regionen die Menschen von der Neolithischen Revolution erfasst worden waren, veränderten sich die Lebensgewohnheiten der Menschen – sie wurden sesshaft. Als Neolithische Revolution bezeichnet man den Übergang von der Jäger- und Sammlergesellschaft zu Ackerbauern und Viehzüchtern. Auch die Völkerwanderung und die frühmittelalterliche Landnahme trugen zum Wunsch des Menschen bei, die eigenen Lebensgrundlagen zu verbessern und neue Bewirtschaftungsprinzipien zu schaffen. Durch die Sesshaftwerdung bauten die Menschen Häuser und entwickelten den Handel. Auch Riten, Gebräuche und Religion waren dem Wandel unterworfen. Die Menschen begannen, Bauwerke über Jahrzehnte hinweg zu erstellen und zu nutzen. Sie wurden durch die Muttergottheit und den Kult der Sterne, die die Ernte und die Toten beschützte, bestimmt. Zu Ehren der Toten errichtete man Grabkammern aus Steinen, die nach Sonne und Mond ausgerichtet waren. Die Grabanlagen wurden mit Erde bedeckt und ähnelten somit von außen einem Hügel. Über Jahrhunderte hinweg kam es zum Abtrag des feinkörnigen Materials und es blieben nur noch Steine stehen. Grabmäler sind aus verschiedenen Epochen und Regionen der Welt bekannt. Die große räumliche und zeitliche Verbreitung verdeutlicht die allgemeingültige Form der Bestattung. Welche Vorstellungen die Menschen mit diesem Totenkult verbanden, ist bislang noch nicht ausreichend geklärt. Größe und Ausstattung der Grabanlagen können stark variieren. Oftmals wurden den Toten persönliche Gegenstände, wie Schmuck oder Waffen, mit ins Grab gelegt. Im Laufe der geschichtlichen Entwicklung wurden viele historische Gräber zerstört. Die Steine konnten anderweitig gut gebraucht werden oder sie waren der Landwirtschaft im Weg. Die größten Verluste im Bestand weisen wohl das späte 18. und die ersten zwei Drittel des 19. Jahrhunderts auf. Ganze Landschaften, die einst von Gräbern geprägt waren, sind heute geräumt. Erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurden sie nach und nach als erhaltenswerte Denkmäler der Vorzeit verstanden. Diese Zeugnisse einer alten Kultur längst vergangener Zeiten wurden hauptsächlich im norddeutschen Flachland entdeckt – auch im Untersuchungsgebiet.²⁴¹

Tourenverlauf

Anklam - Ziethen - Menzlin - Klein Polzin - Groß Polzin - Quilow - Stolpe - Medow - Tramstow - Blesewitz - Butzow - Anklam (Streckenlänge ca. 37,2 km)

Ausgangspunkt der Tour ist die Hansestadt Anklam. In Richtung Insel Usedom ist dem Radweg bis nach Relzow zu folgen. Eine Gemeindestraße ist nun zur Landstraße wegweisend. Die Landstraße trifft in ihrem Verlauf auf eine Kreuzung, von dort führt ein Radweg nach Ziethen. Die L 263, die nach Gützkow verläuft, ist für den weiteren Tourenverlauf maßgebend. Die Landstraße ist eine gering befahrene Allee. Überwiegend Äcker, einzelne Gehöfte und Dörfer begleiten den Straßenverlauf. Das Highlight der Slawentour ist das „Alte Lager“, das sich in der unmittelbaren Umgebung Menzlin befindet. Bereits am Dorfeingang weist eine Informationstafel auf die bedeutende Slawen- und Wikingersiedlung hin. Der Weg durch Menzlin ist bereits gut beschildert und stellt somit keine Schwierigkeit dar. Ein Wirtschaftsweg führt zum „Alten Lager“. Um auf die herausragende Bedeutung des Geländes hinzuweisen, befindet sich eine Informationshütte, in der u.a. auf die Siedlungsgeschichte des ehemaligen Siedlungs- und Handelsplatzes eingegangen wird, am Wegrand.

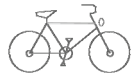
²⁴¹Vgl. http://www.zeitwanderer.de/mythos_und_logos/regionalgeschichte/dolmen/dolmen.html; 18.02.09; 00:34/

Vgl. <http://www.brockhaus.de/wissen/huenengraeber/>; 18.02.09; 00:35/

Vgl. [http://lexikon.meyers.de/wissen/Huegelgraeber+\(Sachartikel\)](http://lexikon.meyers.de/wissen/Huegelgraeber+(Sachartikel)); 17.02.09; 23:48/

Vgl. <http://www.burg-reuland.be/de/Was%20gibt%20es%20Neues/Huegelgraeber/Huegelgraeber.htm>; 17.02.09; 23:55/

Vgl. Burggraaff; Kleefeld (1998), S. 77.



„Altes Lager“ und Wasserwanderrastplatz Menzlin



Abb. 358: Wikingergräber



Abb. 359: Wasserwanderrastplatz

In den Jahren 1965 bis 1969 fanden archäologische Grabungen östlich der Siedlung Menzlin statt. Es wurden das Gräberfeld im „Alten Lager“ und die westlich angrenzende Siedlung auf dem „Peeneberg“ untersucht. Dabei entdeckte man acht Gräber in symbolischer Schiffsform und 11 kreisförmige Steinsetzungen. Sie alle sind skandinavischen Ursprungs und bisher einmalig im gesamten südlichen Ostseegebiet. Grabformen und Beigaben, wie beispielsweise eine anglo-irische Schnalle, lassen auf weitreichende Kontakte schließen.²⁴²

Führungen am „Alten Lager“ sind ebenfalls Bestandteil der Angebotspalette, um genauere Informationen zu erhalten. Diese sind ganzjährig und zu jeder Zeit möglich.

Neben dem Bestaunen der Wikingergräber kann man sich in Menzlin auch sportlich betätigen. Die Kanuausleihstation ist in der Saison täglich besetzt. Sie bietet die Möglichkeit, die Peene, den Amazonas des Nordens, zu erkunden. Auch zwei Flöße stehen für eine aufregende Fahrt bereit.

Ein Abstecher zur Station lohnt sich in jedem Fall, denn ein Biber- und ein Naturaussichtsturm sind vom Stationsgelände aus zu erreichen. Über einen schmalen Pfad, der beidseitig von Wasser eingefasst wird, gelangt man zu den Aussichtstürmen, die es erlauben, die weitgehend unberührte Natur zu erleben. Auf das Gelände der Kanustation zurückgekehrt, kann eine Pause in den dafür vorgesehenen Raststätten eingelegt werden. Auf einer Informationstafel wird u. a. über den Menzliner Seehandelsplatz informiert.

²⁴² Vgl. zwei Informationstafeln bei Gräbern.



Seehandelsplatz



Abb. 360: Blick zum Seehandelsplatz Menzlin

Der frühmittelalterliche Handelsplatz bestand vom ausgehenden 8. bis zum Anfang des 10. Jahrhunderts. Menzlin war zu dieser Zeit ein frühstädtisches Handwerker- und Kaufmannszentrum. Die günstige Lage unweit der Peene und an der *via regia*, der Königsstraße, verschaffte dem Seehandelsplatz einen überregionalen Charakter. Vor allem Slawen und Skandinavier hielten sich hier auf. Schmiedehandwerk und Schiffsbau wurden genauso betrieben wie Fernhandel, welcher beispielsweise durch arabische Münzfunde belegt werden kann.²⁴³

Um die Kanustation sowie die Slawen- und Wikingersiedlung zu verlassen, gilt es erneut, dem Wirtschaftsweg zu folgen. Nachdem auch der Ort Menzlin erfolgreich gequert wurde, ist die L 263 wegweisend. In direkter Nähe der Landstraße, Ortseinfahrt Klein Polzin, auf einem Privatgrundstück gelegen, befinden sich zwei gut erhaltene Hünengräber. Der Eigentümer gestattet ein Betreten und führt die Besucher. Ein weiteres Hünengrab kann auf der gegenüberliegenden Seite des Hofes im Acker entdeckt werden.

Hünengräber Klein Polzin



Abb. 361: Hünengrab

Die Megalith- bzw. Großsteingräber im Bereich des heutigen Ortes Polzin sind Zeugen vergangener Tage, die auf eine Besiedlung des Gebietes in der jüngeren Steinzeit, also vor etwa 4000-5000 Jahren, hinweisen. Von insgesamt 400 erhaltenen Großsteingräbern in Mecklenburg-Vorpommern befinden sich drei hier im Ort. Die auf dem Foto abgebildete Grabanlage, die ursprünglich mit Erde bedeckt war, besteht aus einem Deckstein, der die rechteckige Kammer aus senkrecht gestellten Findlingen überdacht. Der Tote wurde mitsamt seinen Grabbeigaben in eine kleine Grube gebettet, über welcher dann die Totenkammer aus riesigen Steinen entstand. In der Regel wurde die mit Erde bedeckte Grabkammer mit einer kleinen Ringmauer – dem so genannten Hünenbett – befestigt, die hier aber nicht vorhanden ist. Im Volksmund spricht man neben Großsteingräbern hauptsächlich von Hünengräbern, da Sagen von Hünen oder Riesen berichteten, die

²⁴³ Vgl. drei Informationstafeln vor Ort.



diese Grabanlagen erbaut haben müssen aufgrund der tonnenschweren Steinblöcke. Nachgewiesen ist aber, dass die Gräber tatsächlich von Ackerbauern und Viehzüchtern geschaffen wurden.²⁴⁴

Die gering befahrene L 263 ist im folgenden Tourenverlauf nicht zu verlassen. Über Groß Polzin wird Quilow erreicht. Das Dorf wird in Richtung Lüssow bis zur letzten Straßengabelung gequert. Ein attraktiver Wirtschaftsweg ist nun maßgebend. Der Wirtschaftsweg besticht durch eine abwechslungsreiche und attraktive Umgebung. Zu Beginn, beidseitig von Äckern umgeben, verändert sich mit zunehmender Nähe zur Peene die Landschaft. Am Ufer des Flusses laden zahlreiche Sitzmöglichkeiten zum Pausieren ein. Eine Personen- und Fahrradfähre befördert auf Wunsch auf die gegenüberliegende Seite nach Stolpe. In diesem historischen Dorf laden ein Gasthaus und ein Hotel-Restaurant zum Dinieren ein. Das überregional bekannte Gutsdorf Stolpe beeindruckt mit ländlichem Flair, besticht durch exquisite Angebote im Touristikgewerbe und beeindruckt mit kulturhistorischen Entdeckungen. In Richtung Bundesstraße ist der Ort zu verlassen. Nach Queren der Straße verläuft die Tour nach Medow. Über die K 62 ist der Ort Tramstow schnell erreicht. Am Ortsausgang zur Bundesstraße führend, werden anhand eines Hügelgrabquerschnittes die Primär- und Nachbestattungen auf einer Informationstafel dargestellt.

Hügelgrab Tramstow



Abb. 362: Hügelgrab

Ein Hügelgrab oder Grabhügel ist eine Erdaufschüttung, in der bzw. unter der sich ein oder mehrere Grablegen befinden. Sie wurden je nach dem ortstypischen Bodenmaterial mit Erde, Sand, Grasfladen oder Steinen überfüllt und der Hügelfuß oftmals zur Befestigung und kultischen Begrenzung mit Steinen gerahmt. Sie stammen bereits aus der Bronzezeit (1800-600 v. u. Z.) und wurden bis in die Vorrömische Eisenzeit (600-250 v. u. Z.) genutzt. Aber auch in der slawischen Periode (700-1200 u. Z.) wurden sie noch angelegt. Hauptsächlich sind sie für Einzelpersonen angelegt worden, jedoch fanden auch Nachbestattungen statt. Vergleichbar mit unseren heutigen Friedhöfen wurden Hügelgräber in Gruppen angelegt. Die Grabanlagen sind größtenteils rund aber auch länglich errichtet worden. Je nach Region und Zeitstellung variierten auch die Formen der Bestattungen. So fanden Körperbestattungen in Baumsärgen hauptsächlich in der jüngeren Steinzeit und Brandbestattungen in Urnen seit der Bronzezeit statt. „Je nach Entstehungszeitpunkt variiert die Größe der Hügelgräber erheblich. Bronzezeitliche Hügelgräber können noch heute eine Höhe von bis zu 2 m und einen Durchmesser von mehr als 20 m aufweisen. Hügelgräber der Vorrömischen Eisenzeit dagegen sind selten höher als 50 cm und werden daher markanterweise auch "Buckelgräber" genannt.“²⁴⁵ Durch natürliche Erosion und landwirtschaftliche Nutzung der Flächen wurde die ursprüngliche Größe der Hügel stark reduziert. Die Höhen der heute noch erhaltenen Grabhügel schwanken zwischen wenigen Zentimetern und einem Meter. Die Durchmesser reichen von acht

²⁴⁴ Vgl. Informationstafel vor Hünengrab/
Vgl. Informationstafel am Schloss Quilow.

²⁴⁵ Vgl. <http://www.steinzeitreise.de/huegel-einleitung.php?PHPSESSID=571f5219332c9ac79b5e16643249b8c8>;
17.02.09; 23:46.

bis 28 Meter. Da die Siedlungen der Bronze- und Eisenzeit verschwunden sind, zählen Hügelgräber zu den wichtigsten Zeugnissen der Vorgeschichte. Das bedeutendste Hügelgräberfeld mit über 400 Anlagen ist bei Ralswiek auf Rügen zu finden.²⁴⁶ Die Hügelgräber bei Tramstow sind bis heute leider noch weitgehend unerforscht.

Zurück im Dorf ist am ersten Abzweig die in Richtung B 199 weisende Straße zu befahren. Um auf die gegenüberliegende Straßenseite zu gelangen, ist Vorsicht walten zu lassen. Wegweisend ist nun ein Wirtschaftsweg, der nach Blesewitz führt. An einem hübsch angelegten Teich besteht in dieser Ortschaft die Möglichkeit zu einer Rast. Die gering befahrene Kreisstraße 58 führt auf dem Rückweg durch Butzow hindurch. Über die Anklamer Umgehungsstraße wird der Radfahrer auf einen Radweg geleitet. Der Ausgangsort, die Hansestadt Anklam ist erreicht.

²⁴⁶ Vgl. Keiling (1983), S. 5/

Vgl. <http://www.steinzeitreise.de/huegel-einleitung.php?PHPSESSID=571f5219332c9ac79b5e16643249b8c8>; 17.02.09; 23:46/

Vgl. <http://www.burg-reuland.be/de/Was%20gibt%20es%20Neues/Huegelgraeber/Huegelgraeber.htm>; 17.02.09; 23:55/

Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Huegelgrab>; 17.02.09; 23:57.



7.1.9 Tour Familie von Schwerin

Die Familie von Schwerin zählte im 19. Jahrhundert zu den wichtigsten Adelsfamilien im Untersuchungsgebiet. Erstmals Erwähnung fand das Geschlecht mit Bernhard, Vogt von Schwerin, im Jahre 1178. Der Familienname Schwerin wurde von der Stadt Schwerin übernommen. *„Drei Urenkel des Bernhard folgten dem Ruf der Kirche und des einheimischen Landesfürsten nach Pommern. Sie siedelten sich Mitte des 13. Jahrhunderts auf der Insel Usedom an.“*²⁴⁷ Zwei Nachfahren des Bernhard ließen sich an der unmittelbaren Grenze zu Mecklenburg-Strelitz nieder. So erwarben sie die Burg Altwigshagen und die Burg Spantekow. Das Geschlecht der Schwerins verteilte sich von dort aus über das heutige Vorpommern und besiedelte Orte wie Putzar, Löwitz, Schwerinsburg und Busow. Bis zum 19. Jahrhundert dominierte das Handeln des Adels in Bereichen der Legislative, der Exekutive und in der Politik. Um den bürgerlichen Umwälzungsprozessen in Deutschland, der Beseitigung des Adelsprivilegs in der Ämterbesetzung, dem *„Verlust seiner wirtschaftlichen und politischen Grundlagen oder aber Wandel seiner bisherigen Positionen und Anpassung an die neuen Verhältnisse“*²⁴⁸ und der Forderung des Bürgertums nach Machtbeteiligung entgegenzuwirken, waren für den Adel Berufswahl, Erbvorgänge, Heirat, Ausbildung und Erziehung von großer und entscheidender Bedeutung. So ist bekannt, dass ein Großteil der Schwerin'schen Nachkommen eine gymnasiale oder militärische Ausbildung genossen. Dem Trend zur höheren Bildung – einem immer mehr zunehmenden Erfordernis der damaligen bürgerlichen Leistungsgesellschaft – folgte das Adelsgeschlecht mit Universitätsbesuchen, vornehmlich in Jura. Geheiratet wurden größtenteils *„Töchter aus Häusern mit traditionell adligen Säulen, dem Grundbesitz und Militär“*²⁴⁹. Als traditionelle Adelsberufe in der Berufswahl dominierten bei den von Schwerins Großgrundbesitzer und Offizier, aber auch Beamtenpositionen. *„Die Großgrundbesitzer [...] bewirtschafteten am Beginn ihrer Tätigkeit um 1800 insgesamt 8703 ha im Kreis Anklam, [...] in den 1830er Jahren [...] 9874 ha und [...] um die 1880er Jahre [...] 5187 ha. Es wurde hier nur das Eigentumsland und nicht die Besitzvergrößerung durch Pacht erfasst.“*²⁵⁰ Später kamen noch Besitzgüter in den pommerschen Kreisen Lauenburg und Stolp hinzu. Der Grundbesitz des Adelsgeschlechtes nahm über Generationen stetig zu.²⁵¹ Zeugnisse der Besitztümer der Familie von Schwerin sind heute noch vielerorts im Untersuchungsgebiet in Form von Burgen, Schlössern und Parkanlagen vorzufinden. Der Status der Adelsfamilie veranlasste das Erschaffen von architektonisch wertvollen Bauwerken, die heutzutage immer noch als Besonderheit zwischen all den bürgerlich schlichten Bauten hervorstechen. Die Vereinigung verschiedener Baustile versetzen den Besucher in Erstaunen. Auch große Parkanlagen mit alten Gehölzen weisen noch auf die mächtige Adelsfamilie des 19. Jahrhunderts hin. Als altes, bedeutendes pommersches Geschlecht, das auch im großen Maße die preußische Geschichte bestimmt hat, sei ihm eine extra Radtour gewidmet, die dem Touristen die Adelsfamilie näher bringen soll.

Tourenverlauf

Anklam - Bugewitz - Busow - Ducherow - Rathebur - Schmuggerow - Löwitz - Sophienhof - Putzar - Schwerinsburg (Streckenlänge ca. 42,3 km)

Ausgangspunkt der Tour ist die Hansestadt Anklam. Über den vorhandenen Radfernweg, der nach Bugewitz führt, gelangt man an den Peenestrom. Entlang der Rosenhäger Beck, des schönsten Radweges im gesamten Landkreis, kann die naturbelassene Landschaft bewundert werden. Nicht grundlos ist ein Teil des Gebietes als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Direkt am Radweg ermöglicht ein Aussichtsturm einen Blick über das Naturschutzgebiet, es befinden sich zudem eine Informationstafel und eine Schutzhütte vor Ort.

²⁴⁷ Buchsteiner (1998), S. 62.

²⁴⁸ Ebd., S. 65.

²⁴⁹ Ebd., S. 68.

²⁵⁰ Ebd., S. 69.

²⁵¹ Vgl. Buchsteiner (1998), S. 62-76.



In Bugewitz angekommen, besteht die Möglichkeit in einer Gaststätte zu speisen oder einen Landladen zu besuchen. Wer sich beim Anblick der idyllischen Umgebung spontan entschließt, auf den „Drahtesel“ zu steigen, der kann den örtlichen Fahrradverleih nutzen. Müde Radwanderer können in einem Bett&Bike- Betrieb nächtigen. Das Dorf Bugewitz wird nun in Richtung Neu Kosenow verlassen. Ein mit Hecken gesäumter Hauptwirtschaftsweg führt nach Busow. In der Gemeinde erinnert nur noch eine Parkanlage an längst vergangene Zeiten.

Parkanlage des ehemaligen Schlosses in Busow



Abb. 363: Ehemalige Einfahrt zum Schlosspark Busow



Abb. 364: Ehemaliger Schlosspark Busow

Der ehemalige Schlosspark ist 3 Hektar groß und wird durch alte Bäume, z.B. Linden, geprägt. Noch heute zu sehen ist die ursprüngliche Einfahrt, die durch zwei Steinpoller am Straßenrand gekennzeichnet ist. Der Park findet in der Tour Erwähnung, da in ihm einst ein prachtvoller langgestreckter zweigeschossiger weißer Putzbau mit rundbogigem Portal stand. Das in 12 Achsen gegliederte Gebäude trug ein Krüppelwalmdach und bildete den Mittelpunkt des Gutshofes, eines Schwerin'schen Lehengutes. Der Bau wurde im 18. Jahrhundert von einem Grafen von Schwerin erbaut. Um 1900 erhielt er noch seitliche Anbauten. Heute erinnert nichts mehr an das Gebäude, da es um 1996 abgerissen wurde.²⁵² Der Park, wenn auch kaum gepflegt, lässt dennoch die ehemalige Pracht erahnen.

Über eine gering befahrene Lindenallee wird das Grundzentrum Ducherow erreicht. In Ducherow stehen den Radausflüglern Einkaufsmöglichkeiten zur Verfügung. Eine Gaststätte sowie mehrere kleine Imbisse sorgen bei Bedarf für das leibliche Wohl. Ein Fahrradhandel befindet sich ebenfalls in diesem Ort.

Über den die B 109 begleitenden Radweg wird Rathebur erreicht. In Rathebur kann eine Gaststätte besucht werden. Der Ort ist über die L 31 nach Schmuggerow zu verlassen. Die gering befahrene Landstraße ist eine von Linden gesäumte Allee. Ein Schloss mit Parkanlage befindet sich in Schmuggerow.

²⁵² Vgl. Ducherower Land (2000), S. 5/

Vgl. http://www.gutshaeuser.de/gutshaeuser_b/busow.html; 25.05.2009/

Vgl. Oberdörfer (2006), S. 37, 38/

Vgl. Neuschäffer (1993), S. 48, 49.



Schloss Schmuggerow



Abb. 365: Schloss Schmuggerow

Das Gut Schmuggerow wurde im Jahre 1815 von einem Kaufmann erworben, der ein Gutshaus westlich des Schlosses erbauen ließ. Das neubarocke Schloss selbst entstand 1870/ 71 und gehörte zum Besitz der Familie von Schwerin. Es wurde von dem bekannten Architekten Paul Otto Brückwald für die Tochter des Grafen Maximilian von Schwerin erbaut. Es ist zweigeschossig und besitzt einen Keller. Der Eingang bildet die Mitte des symmetrischen Baus und führt über eine breite Treppe ins Innere. Auffallend ist auch der Mittelrisalit mit Dreiecksgiebel. Im Jahr 1997 wurde das Schloss nach alten Zeichnungen saniert und präsentiert sich heute als Familienschloss mit 17 Schlafzimmern und einem Festsaal in der ersten Etage. Der Park kann jederzeit begangen werden. In ihm liegt das Grab der Erna Raabe, einer Malerin und Freundin der Familie von Schwerin.²⁵³

In Schmuggerow besteht die Möglichkeit, ein Restaurant zu besuchen oder auch ein Ferienappartement zu nutzen.

Von Schmuggerow ausgehend, erschließt sich ein attraktiver Wirtschaftsweg in Richtung Löwitz. In diesem Dorf befindet sich das Schwerin'sche Erdbegräbnis. Die Parkanlage, heute ein Naturpark, kann in Augenschein genommen werden.

²⁵³ Vgl. Informationstafel vor Schloss/

Vgl. <http://www.dansommer.de/ferienhaeuser/deutschland/ferienwohnungen-schloss-schmuggerow.nsf>; 08.01.09; 14:53/

Vgl. <http://www.schlossschmuggerow.de/index.php?z=15>; 08.01.09; 14:57/

Vgl. http://www.cofman.de/deutschland/mecklenburg-vorpommern/schloss_schmuggerow/260144.html; 08.01.09; 15:02.



Schwerinsches Erdbegräbnis



Abb. 366: Erdbegräbnis

Ein architektonisches „Highlight“ dieses Ortes bzw. der Radtour bietet das Schwerin'sche Erdbegräbnis vom Ende des 19. Jahrhunderts auf dem angrenzenden Kirch- und Friedhof. In dem backsteinernen Portal in der Mitte dieser Grabstätte befindet sich eine Nachbildung des segnenden Christus.²⁵⁴

Ehemaliges Schloss Löwitz und Naturpark



Abb. 367: Ehemaliges Schloss Löwitz
von der Parkseite²⁵⁵



Abb. 368: Naturpark Löwitz

Das Rittergut Löwitz zählte zum Familienbesitz der Familie von Schwerin. Der preußische Generalfeldmarschall Curt Christoph Graf von Schwerin wurde im Jahre 1684 auf dem Gut geboren. Das Anwesen hatte drei Besitzer – die Herren von Gerstenberg, Edler von Zech und Graf von Schwerin. Das Schloss, welches 1995 abgerissen wurde, war ein prachtvoller Neorenaissancebau mit zwei spitzen Türmen. Hans Graf von Schwerin ließ es im Jahre 1880 zusammen mit dem Park errichten. Während des Krieges diente das Schloss als Lazarett und später als Kinderheim. Es verkam in den 1960er Jahren vollkommen zu einer Ruine. Im Jahre 1987 wurde der Bau gesprengt. Der Naturpark lädt heute auf einen Spaziergang ein. Er erfuhr von 1994 bis 1995 eine Neugestaltung. Der Park zeigt viele alte Bäume, unter denen sich Besonderheiten, wie die gelb blühende Kastanie und eine ca. 200 jährige Blutbuche, befinden.²⁵⁶

Der L 31 ist im weiteren Tourenverlauf nach Sophienhof zu folgen. Eine Kastanienallee begleitet die Radausflügler. In Sophienhof kann ein Schloss mit umliegenden Wirtschaftsgebäuden in Augenschein genommen werden.

²⁵⁴ Vgl. Informationstafel vor Kirche.

²⁵⁵ Oberdörfer (2006), S. 40.

²⁵⁶ Vgl. Neuschäffer (1993), S. 124-125/

Vgl. http://www.gutshaeuser.de/gutshaeuser_/loewitz_anklam.html; 02.04.09; 12:52/

Vgl. Informationstafel im Naturpark.



Schloss Sophienhof



Abb. 369: Schloss Sophienhof

Das Schloss ist ab dem Jahre 1885 für den Grafen Gerd von Schwerin erbaut worden. Das Gebäude, sehr aufwendig mit Türmen und Erkern gestaltet, wurde durch einen großen Brand stark beschädigt und 1933 in etwas schlichteren Formen wiederhergestellt. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands begann ein Bauunternehmer mit der Sanierung des Schlosses. Er verkaufte es aber wieder und so steht es heute leer. Der Ort Sophienhof wurde nach der Schwester von Feldmarschall Curt Christopf, Sophie Juliane, benannt.²⁵⁷

Der kleine Ort wird über einen mit Bäumen eingefassten Hauptwirtschaftsweg in Richtung Putzar verlassen. In Putzar ist die Besichtigung der Ulrichs- und Joachimsbauruine zu empfehlen. Ein Park umgibt die im Stil der Renaissance erbauten Schlossüberreste.

Ulrichs- und Joachimsbau und Parkanlage Putzar



Abb. 370: Ulrichsbau Putzar



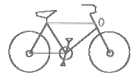
Abb. 371: Joachimsbau Putzar



Abb. 372: Parkanlage Putzar

Der Ort Putzar gehört zu den Dörfern an der pommerschen – mecklenburgischen Grenze, mit dem Landgraben als Grenzfluss. Zwei Schlossruinen sind hier zu besichtigen. Ulrich I. von Schwerin – der Großhofmeister des pommerschen Herzogs Philipp I. – hat im 16. Jahrhundert ein Renaissanceschloss, heute betitelt als Ulrichsbau, errichten lassen. Das ruinöse Gebäude besteht größtenteils aus Feldsteinen. Backsteine wurden nur zum Ausgleich an Tür- und Fensteröffnungen genutzt. Das Schloss ist in Nord- Süd- Richtung ausgerichtet und besaß ursprünglich drei Geschosse. Seit dem 18. Jahrhundert stellt es eine Ruine dar, die aber immer noch Details der Renaissancebaukunst aufweist, wie beispielsweise an der Ostseite ein mit Stabwerk verziertes rund-

²⁵⁷ Vgl. Oberdörfer (2006), S. 42.



bogiges Portal. An den Kanten des Bauwerkes lässt sich noch die alte Eckquadrirung erkennen. An der Nordseite trifft man auf ein rundes Verlies, was einst mit einem Kuppelgewölbe versehen war. Ulrich von Schwerin, der 1575 starb, hinterließ Putzar seinen Söhnen Ludolf und Joachim. Während Ludolf, der jüngere Sohn, auf Reisen ging, ließ Joachim von Schwerin ein neues Schloss erbauen. Das zweigeschossige im Renaissancestil gestaltete Gebäude entstand zwischen 1577 und 1580 direkt neben dem so genannten Ulrichbau. Dieser Bau steht durch seine Ost-West-Richtung im rechten Winkel zum ursprünglichen Schloss und wendet dem ankommenden Besucher den Treppenturm zu. Der so genannte Joachimsbau besteht aus Backsteinen, welche mit Putz verdeckt wurden. Nach mehreren Umbauarbeiten erhielt der Joachimsbau erst im Jahre 1753 ein drittes Geschoss. Nach dem Aussterben der Ludolfschen Familienlinie wurde nur noch der Joachimsbau von Bürgern bewohnt. 1785 entfernte der damalige Pächter die dritte Etage des Ulrichsbau. Nach 1945 wurde das Gebäude erst von Flüchtlingen bewohnt und später diente es als Lager. In den 70er Jahren verfiel auch dieses Schloss zu einer Ruine. Umgeben werden diese Bauten durch einen Park, welcher direkt an den Friedhof angrenzt, mit vielen alten Bäumen und einem Wassergraben. Die heutige Gestalt erhielt der Park größtenteils 1840 unter Graf Max.²⁵⁸

Die Tour führt über Neu Putzar in Richtung Schwerinsburg weiter. Das Dorf kann heute nur noch mit seiner Parkanlage beeindrucken, vom alten Glanz des ehemaligen Schlosses sind nur noch Reste erhalten.

Ehemaliges Schloss und Parkanlage Schwerinsburg



Abb. 373: Ehemaliges Schloss Schwerinsburg²⁵⁹



Abb. 374: Schloss Schwerinsburg
Teil des Westflügels

²⁵⁸ Vgl. Krauß; Fischer (1991), S. 16-18/
Vgl. Lemcke (1899), S. 229-230.

²⁵⁹ Vgl. Oberdörfer (2006), S. 44.

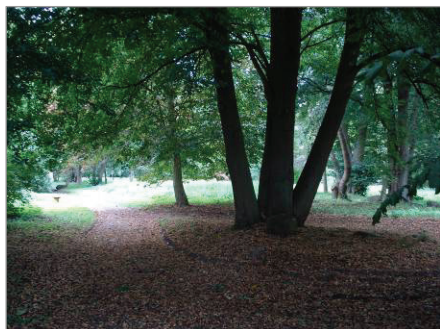


Abb. 375: Parkanlage Schwerinsburg



Abb. 376: Reste der Parkmauer

Das ehemalige Schloss im Barockstil ließ Generalfeldmarschall Curt Christoph Graf von Schwerin zwischen 1720 und 1733 errichten. Es war mit 100 Zimmern und 200 Fenstern das größte Barockschloss Vorpommerns. Das einstige Gut Kummerow erhielt bei der Einweihung des herrschaftlichen Bauwerkes im Jahre 1734 seinen heutigen Namen Schwerinsburg. Sogar der König Friedrich I. befand sich unter den Gästen. Das Schloss besaß im Westflügel eine durch zwei Etagen reichende Kapelle und ein Schlosstheater. Im Jahre 1945 brannte der Bau ab. Nur noch Überreste von Steinen sind heute im Park zu sehen. Ein Teil des Westflügels ist noch einigermaßen gut zu erkennen. Die Parkanlage wurde Mitte des 19. Jahrhunderts nach englischem Stil umgestaltet. Sie ist durch die Anlage einer Kleingartenanlage nur noch teilweise vorhanden und wird durch erhaltene Parkmauerreste umschlossen. Im Park gibt es zahlreiche unter Schutz stehende Bäume.²⁶⁰

Die Tour Familie von Schwerin kann in ihrem weiteren Verlauf ausgehend von Schwerinsburg über Rossin, Charlottenhof, Dargibell und Gellendin nach Anklam verkürzt werden. Ebenfalls von Schwerinsburg erfolgt der weitere Tourenverlauf über Sarnow, Spantekow, Müggenburg, Alt Teterin, Lüskow und Pelsin letztendlich nach Anklam.

Tourenverlauf

Schwerinsburg - Rossin - Dargibell - Gellendin - Anklam (Streckenlänge ca. 18,5 km)

Die Etappe Schwerinsburg – Rossin besticht durch die ruhige und ländliche Umgebung. Nachdem Rossin erreicht ist, ist die K54 bis kurz vor Charlottenburg zu nutzen. Hierbei handelt es sich um eine gering befahrene Allee. Linksseitig erstreckt sich eine von jungen Eichen gesäumte Straße in Richtung Dargibell. Dem Verlauf der Kreisstraße 53 folgend, ist Gellendin und schließlich Anklam schnell in Sicht.

Tourenverlauf

Schwerinsburg - Sarnow - Spantekow - Müggenburg - Alt Teterin - Lüskow - Pelsin - Anklam (Streckenlänge ca. 30 km)

Die erweiterte Tour ist im Folgenden über die L 31, nach Sarnow, fortzuführen. In Sarnow besteht die Möglichkeit, einen Imbiss zu sich zu nehmen. Eine Pension befindet sich ebenfalls in dem Dorf.

²⁶⁰ Vgl. Oberdörfer (2006), S. 43, 44/

Vgl. Neuschäffer (1993), S. 180, 181/

Vgl. http://www.gutshaeuser.de/gutshaeuser_s/schwerinsburg.html; 02.04.09; 12: 48/

Vgl. Informationstafel am Parkeingang.



Die gering befahrene L 31 gilt es bis Spantekow nicht zu verlassen. Der Jungfernberg verlangt ein wenig Kondition, doch die landschaftliche Attraktivität lässt „alle Anstrengung“ sofort vergessen. Die Landstraße wird von jungen Bäumen und Feldern begleitet. Nachdem Spantekow erreicht ist, besteht die Möglichkeit, eine Apotheke, einen Einkaufs- oder Getränkemarkt zu nutzen. Die Tour leitet die Radausflügler zur Festung. Auf Wunsch kann die Festung Spantekow, am Ortsausgang in Richtung Neuenkirchen gelegen, besichtigt werden.

Festung Spantekow



Abb. 377: Flachlandfestung Spantekow



Abb. 378: Schloss Spantekow²⁶¹

Die noch gut erhaltene Ruine einer Flachlandfestung war eine der ersten großen Wehranlagen der Renaissance – Epoche in Pommern. Spantekow war die Hauptburg der Familie von Schwerin. Die Festung ging im 14. Jahrhundert in den Besitz der Schwerins über. Ulrich I. von Schwerin ließ die noch heute vorhandene Festungsanlage mit Feldsteinmauern, Kasematten, Schloss, Wirtschaftsgebäude und Wassergraben zwischen 1558 und 1567 errichten. Die Wehranlage entstand entsprechend den damaligen militärischen Anforderungen auf unregelmäßigem Grundriss. Fast zur selben Zeit ließ Ulrich I. das Schloss Putzar erbauen. Steil aufragende Festungsmauern und 50 m breite Wassergräben boten den nötigen Schutz. In der Mitte des viereckigen Hofes ist ein rechteckiges Schloss im Stil der Renaissance zu sehen. Dies ist heute noch, wenn auch leicht verändert, vorzufinden. Bis 1748 lag nördlich des Wirtschaftsgebäudes eine Schlosskapelle, welche aber durch einen Brand zerstört wurde. Ein Steinrelief über dem Festungseingang erinnert an den Großhofmeister Ulrich I. und seine Frau Anna von Arnim. Über viele Jahre wechselten die Besitzer der Anlage. In den Jahren 1899 bis 1901 wurden umfangreiche Erneuerungen vorgenommen. Neben dem eigentlichen Festungseingang mit Festungstor gibt es noch einen Zuweg über eine Brücke, die über den Festungsgraben führt.²⁶² Besichtigungen der Festung sind jederzeit möglich, denn erst ein Rundgang lässt dem Besucher die Größe der Anlage bewusst werden.

Über die gering befahrene K 58 gelangt man nach Neuenkirchen. Das Dorf ist in Richtung Müggenburg zu verlassen. Den weiteren Verlauf bestimmt die K 57. Die Straße wird von einer Baumreihe nach Müggenburg begleitet. In Müggenburg lädt am Wochenende ein Cafe zu einem Stück Kuchen und einer Tasse Kaffee ein. In dem altertümlich und idyllisch anmutenden Dorf befindet sich die Müggenburg.

²⁶¹ Vgl. <http://www.kirschbaum-online.de/WarenMueritz/PutzarI.htm>; 08.01.09; 15:32.

²⁶² Vgl. Lemcke (1899), S. 243-250/
Vgl. Krauß; Fischer (1991), S. 20-21/
Vgl. Gutsche (2006), S. 74.



Die Müggenburg in Müggenburg



Abb. 379: Wasserburg Müggenburg



Abb. 380: Kreuzgewölbe in der Eingangshalle

Der Fangelturm der Wasserburg ist der Rest der mittelalterlichen Burg. Im Jahre 1434 sollen Anklamer Bürger den gesamten Bau mit Ausnahme des Turmes zerstört haben. Die heutige Burg wurde kurz vor dem letzten Jahrhundert zwischen 1889 und 1891 um den mittelalterlichen Burgfried erbaut. Es wird vermutet, dass er zu der Zeit mit einem Ziegelmantel umgeben wurde, denn die ursprüngliche Burg bestand komplett aus Feldsteinen. Der neogotische Backsteinbau steht auf einem ausgebauten Feldsteinsockel. Das Dach ist mit Ziegeln, die vielen Türmchen sind mit Schiefer gedeckt. Den Mittelpunkt des Gebäudes bildet der Bergfried, der eine Besteigung und Besichtigung wert ist. Die ausgemalte Eingangshalle des Hauses mit ihrem Kreuzgewölbe bietet den Charme einer gotischen Kirche. Seit Anfang der 80er Jahre stand das Bauwerk leer. Heute ist es in Privatbesitz.²⁶³

Das letzte Etappenziel wird in Richtung Alt Teterin verlassen. Auf der Kreisstraße 57 gelangt man nach Lüskow. Von diesem Ort ausgehend, erfolgt der Rückweg nach Pelsin. Die Straße wird von landschaftsprägenden Kopfweiden gesäumt. Nach Erreichen der B 197 ist diese vorsichtig zu queren. Ein Straßen begleitender Radweg führt nun auf direktem Weg zum Ausgangspunkt Anklam zurück.

²⁶³ Vgl. Krauß; Fischer (1991), S. 21-22/
Vgl. Gutsche (2006), S. 72-73.



7.2 Radtouristische Beschilderung

7.2.1 Informationstafeln

Um dem Radtouristen die kulturhistorischen Objekte näherzubringen, wurde eine Informationstafel entwickelt, die dafür vorgesehen ist, sie an jedem in den Radthementouren angeführten Objekt aufzustellen. Sie wird auf dem Plan 3 „Entwurf Informationstafel für touristisch relevante Objekte“²⁶⁴ dargestellt. Der einheitliche Aufbau ermöglicht dem Touristen ein vereinfachtes Erfassen der Informationen. Die Vorlage der Informationstafel zeigt, wie die verschiedenartigen Informationen angeordnet und dargestellt werden. So besteht eine Tafel immer aus einem Titel, einem textlichen und einem bildlichen Teil. Da das Lesen bekanntlich von links nach rechts erfolgt, bietet es sich an, den anspruchsvolleren Abschnitt – den Text – links zu positionieren, also an den Anfang der Informationsaufnahme. Der Titel sollte den abgebildeten Inhalt der Tafel einleiten und daher oben links in einem bestimmten Abstand zu Text und Bildern positioniert sein. Die Bilder dienen zum besseren Verständnis des Textes und runden somit das Gesamtbild ab. Insgesamt handelt es sich um drei bildliche Darstellungen, wobei die obere eine leicht verständliche Planzeichnung zeigt. Die Verwendung von Plänen eignet sich am besten für großräumige Aufteilungen, wie Parkanlagen oder Burgengrundrisse. Dies zeigt beispielsweise die Informationstafel zur Burgruine Landskron auf dem Plan 3 „Entwurf Informationstafel für touristisch relevante Objekte“²⁶⁵. Bei Kirchen oder Gutshäusern empfiehlt es sich, in das obere Bildfenster der Informationstafel zeichnerische Illustrationen des jeweiligen Objektes anzuführen, die aus einfachen Linien bestehen. Diese Liniendarstellungen haben den Vorteil gegenüber Fotos, architektonische Konstruktionen und Details besser sichtbar zu machen. Auf Fotos lenken neben Farben auch Schattenwurf und Strukturen vom Wesentlichen ab. Als Beispieldarstellung ist hier die Zeichnung der Marienkirche und der Nikolaikirche Anklams anzuführen.

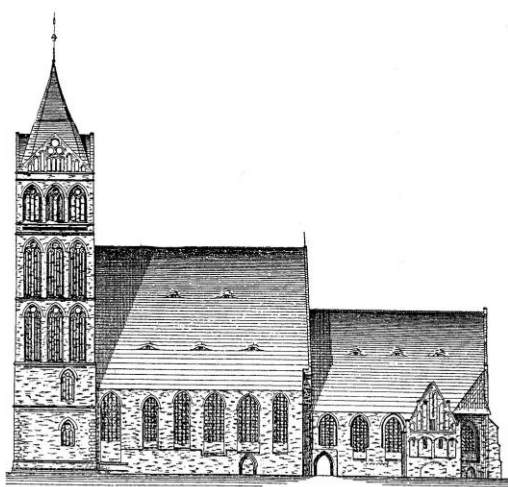


Abb. 381: Marienkirche Anklam vor dem Ausbau von 1849/1852²⁶⁶

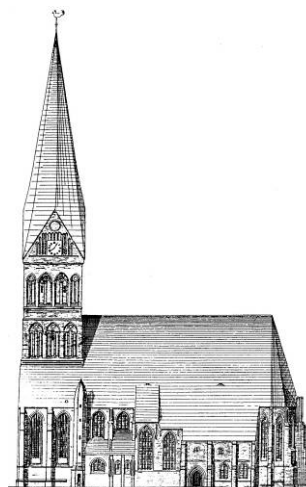


Abb. 382: Nikolaikirche Anklam vor der Restauration von 1873²⁶⁷

Trotzdem spielen Fotos auch eine wichtige Rolle bei der bildlichen Darstellung. Sie nehmen den momentanen Zustand auf und halten ihn fest. Gebäude verändern sich im Laufe der Zeit. Das Foto aber zeigt immer den Zustand des Objektes zum Zeitpunkt der Aufnahme. So ist es möglich, durch Vergleich des gegenwärtigen Objektes mit dem abgebildeten Foto über Jahre hinweg Veränderungen zu erkennen. Um eine Vielfalt von Bildern zu präsentieren und das bestimmte Maß aber nicht zu überschreiten, sind zwei Fotos auszuwählen und anzuordnen. Das erste Foto sollte immer das zu sehende Objekt abbilden. Beim zweiten Foto besteht die Möglichkeit, das Objekt von einer anderen Perspek-

²⁶⁴ Siehe Anhang.

²⁶⁵ Siehe Anhang.

²⁶⁶ Vgl. Lemcke (1899), S. zwischen 102 und 103.

²⁶⁷ Ebd., S. zwischen 134 und 135.



tive aus festzuhalten oder eine andere Ansicht darzustellen. Aber auch versteckte Details können dort ihren Platz finden, durch die der Besucher unbewusst aufgefordert wird, diese zu finden. Angewendet wurde die Überlegung zum Beispiel auf der Beispielinformationstafel zur Burgruine Landskron auf dem Plan 3 „Entwurf Informationstafel für touristisch relevante Objekte“²⁶⁸. Das Treppenbild lädt gern zum Aufsuchen dieses Platzes ein. Der Titel der Informationstafel sollte in so einer Schriftgröße verwendet werden, dass er sofort ins Auge fällt. Weiterhin bietet sich an, unterhalb der Bilder den freien Platz zu nutzen, indem dort weiterführende Informationen auf ähnliche Objekte der Umgebung, Autoren des Textes oder gegebenenfalls die Quellen vermerkt werden. Damit dem Radtouristen immer die Route thematisch gegenwärtig sein sollte, auf der sich befindet, greifen die Informationstafeln die Logos der einzelnen Touren auf, zu der sie gehören. Bei diesen Symbolen der Radtour handelt es sich um genau die gleichen, die auch auf den Wegweisern (siehe 7.2.2.1) ihre Verwendung finden und auf dem Plan 4 „Entwurf Wegweisung für Radtourenplanung“²⁶⁹ zur Veranschaulichung dargestellt sind. Die Größe der Radtourenlogos der Wegweiser sollte zur optischen Erkennung auf den Tafeln beibehalten werden. Die Symbole werden oben rechts auf der Informationstafel so positioniert, dass sie als oberen Abschluss mit dem Titel der Tafel und zum rechten Rand hin rechtsbündig mit dem Text abschließen. Die Größe einer Informationstafel ist nicht festgeschrieben. Sie sollte aber groß genug sein, um genügend Platz für die jeweiligen Informationen zu bieten. Für die Beispieltafel der Burgruine Landskron auf dem Plan 3 „Entwurf Informationstafel für touristisch relevante Objekte“²⁷⁰ wurde die Abmessung 1000 x 800 mm genutzt, da diese Größe optimal für die Darstellung und Anordnung des Textes und der Bilder ist. Eine einheitliche Größe bzw. Einheitsgröße könnte zwar eine Art roten Faden bilden, der sich durch alle Informationstafeln zieht, jedoch variiert die Menge an Informationen für die einzelnen Objekte so stark, dass unnötig viel ungenutzter Platz auf den Tafeln entsteht. Einheitsgrößen werden immer nach dem Objekt mit den meisten Informationen ausgerichtet. Für diese eine Tafel würde dann das Verhältnis zwischen Größe und Menge der Informationen stimmen, für alle anderen Tafeln wäre es optisch unausgeglichen. Es ist daher wichtig, Größen so anzupassen, dass immer ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Informationen und Raumaufteilung zu Stande kommt. Dank des heutigen Standes der Technik ist es kein Problem, Bilder in ihrer Größe zu verändern und anzupassen. Trotz unterschiedlicher Menge an Informationen sollte dennoch versucht werden, verschiedene Einheitsgrößen von Informationstafeln, je nach Menge der Informationen, zu entwickeln, damit eine allzu große Beliebigkeit ausgeschlossen wird. Es können Tafelgrößen nach Kategorien sortiert werden, was bereits im Punkt 5.4.2 geschah. Es bestünde die Möglichkeit, die Einheitsgrößen nach den Themen der Radtouren zu ordnen. So können zum Beispiel die Informationstafeln für die Kirchen, die Tafeln für die Schlösser und die Tafeln für die Gutshäuser zusammengefasst werden. Die Menge an Informationen verhält sich in den einzelnen Gruppen immer ähnlich. Als Material ist Kunststoff zu verwenden. Zur Veranschaulichung einer solchen Informationstafel wurde mit Hilfe der allgemein gültigen selbst entworfenen Vorlage die Umsetzung einer Informationstafel am Beispiel der Burgruine Landskron dargestellt. Diese ist auf dem Plan 3 „Entwurf Informationstafel für touristisch relevante Objekte“²⁷¹ im Maßstab 1:4 zu sehen. Sie weist folgende Elemente mit entsprechender Darstellung auf:

- Abmessung 100 x 800 mm
- Schrifthöhe Titel 30 mm
- Schrifthöhe Text 10 mm

²⁶⁸ Siehe Anhang.

²⁶⁹ Siehe Anhang.

²⁷⁰ Siehe Anhang.

²⁷¹ Siehe Anhang.



- Einfassungsgröße Tourenlogo (B/L) 100/100 mm
- Piktogrammgröße Tourenlogo (B/L) 80/80 mm
- Abmessung Plandarstellung 414 x 232 mm
- Abmessung Foto 1 221 x 165,5 mm
- Abmessung Foto 2 124 x 165,5 mm

- Rahmenstärke Außenrahmen 15 mm
- Rahmenstärke Fotos 10 mm

- Farbe Hintergrund Lila (RAL 4005 Blaulila)
- Farbe Außenrahmen Orange (RAL 1006 Maisgelb)
- Farbe Rahmen Fotos Weiß (RAL 9016 Verkehrsweiß)
- Farbe Schrift Weiß (RAL 9016 Verkehrsweiß)²⁷²

- Schriftart Gill Sans MT

Für die Hintergrundfarbe wird die Farbe Lila gewählt und der Außenrahmen erhält die Farbe Orange. Darauf zu achten ist, dass die Fotografien nicht in der dunklen Hintergrundfarbe verschwinden und deshalb noch einen weißen Rahmen erhalten. Die Schrift ist weiß. Die Informationstafel wird in einer Holzkonstruktion verankert, die sie umrahmen und gestalterisch hervorheben soll und sie der Natürlichkeit der Landschaft anpasst. Die bereits verwendeten Holzkonstruktionen im Untersuchungsgebiet (siehe 5.4.2) mit kleiner Überdachung sind eine gute Idee. Es ist zwar sinnvoll, eine Einheitlichkeit der Konstruktionen zu bewahren, aussagekräftiger jedoch für das Verständnis des Touristen bildet die Abwandlung der Konstruktionen an den historisch wertvollsten Kulturlandschaftselementen. Eine leicht abgeänderte Konstruktion nur an den bedeutendsten Kulturlandschaftselementen aufgestellt, lässt unter dieser Beschilderung wiederum eine Einheitlichkeit erkennen, die sich aber trotzdem von der übrigen Beschilderung der kulturhistorischen Elemente abhebt. So wird für den Besucher optisch wahrnehmbar, dass es eine Systematisierung der Kulturlandschaftselemente in zwei Gruppen gibt. Die Variation der Holzkonstruktionen kann in einer anderen Holzart oder Art der Überdachung bestehen.

Um den Wiedererkennungswert für die Radtouren und auch für das Untersuchungsgebiet zu bewahren und somit den roten Faden aufzugreifen, ist es von großer Bedeutung, die Tafeln farblich mit der Wegweisung abzustimmen.

7.2.2 Wegweisung

7.2.2.1 Wegweiser

Um dem Radtouristen eine einwandfreie Tourenführung zu gewährleisten, muss eine konkrete Ausschilderung mit Wegweisern erfolgen. Diese sollte durchgängig, gut sichtbar, leicht verständlich und selbst erklärend sein. Die Gestaltung der Wegweiser stellt eine Kombination aus Eigenkreativität und festgeschriebener Richtlinie dar. Ein Wegweiser besteht immer aus einem Schild mit der eigentlichen Information und einer Bodenverankerung. Zum besseren Verständnis der Wegeführung empfiehlt es sich nach dem Ministerium für Wirtschaft und Angelegenheiten der Europäischen Union Mecklenburg-Vorpommern²⁷³, Haupt- und Zwischenwegweiser zu verwenden. Zur Veranschaulichung dieser dient der Plan 4 „Entwurf Wegweiser für Radtourenplanung“²⁷⁴. Im Vordergrund der entwickelten

²⁷² Vgl. RAL, Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e. V. (1995).

²⁷³ Vgl. Ministerium für Wirtschaft und Angelegenheiten der Europäischen Union Mecklenburg-Vorpommern (1996), S. 8.

²⁷⁴ Siehe Anhang.



Wegweiser stand nicht die Ausweisung der Ortschaften, sondern die Wegweisung der Radtouren. Daraus resultiert der Aufbau der Wegweiser.

Der Hauptwegweiser vereint die Richtungsangabe, die Thementour und eine Orts- und Kilometerangabe des nächst folgenden Ortes. Der Hauptwegweiser ist rechteckig konzipiert mit einseitigem Richtungspfeil, der durch das Abschrägen der Kanten erfolgt.²⁷⁵ Somit ist auch von weiter Entfernung die Richtungsangabe deutlich zu erkennen. Die Themen der entsprechenden Touren – die Piktogramme – müssen gut von weitem erkennbar sein. Die nächste Ortschaft ist zweitrangig. Die Piktogramme, die jede einzelne Thementour darstellen, befinden sich direkt auf dem Schild und werden nicht unter das Schild gehängt. So wird das Schild von den Piktogrammen dominiert. Aufgrund mehrerer parallel verlaufender Touren kann es zur Häufung mehrerer Piktogramme auf einem Schild kommen, sodass die erste Zeile des Schildes allein den Abbildungen der Touren dient. Die Ortsangabe mit der nächstfolgenden Ortschaft ist in der zweiten Zeile zu finden. Sie wird in der gut lesbaren Schriftart Gill Sans MT dargestellt. Um die Erkennbarkeit eines Radwegweisers hervorzuheben, erhält jedes Schild ein Radsymbol. Das Fahrrad wird laut dem Ministerium für Wirtschaft und Angelegenheiten der Europäischen Union Mecklenburg-Vorpommern²⁷⁶ in Fahrtrichtung ausgewiesen und befindet sich in der Spitze des Richtungspfeils.

Die einzelnen Elemente des Hauptwegweisers werden wie folgt dargestellt:

- | | |
|------------------------------------|---|
| • Abmessung | 750 x 250 mm |
| • Schrifthöhe | 30 mm |
| • Piktogrammgröße Fahrrad (B/L) | 50/80 mm |
| • Einfassunggröße Tourenlogo (B/L) | 100/100 mm |
| • Piktogrammgröße Tourenlogo (B/L) | 80/80 mm |
| • Rahmenstärke Außenrahmen | 20 mm |
| • Rahmenstärke Innenrahmen | 7 mm |
| • Linienstärke Piktogramme | 1,2 mm |
| • Farbe Hintergrund | Lila (RAL 4005 Blaulila) |
| • Farbe Außenrahmen | Orange (RAL 1006 Maisgelb) |
| • Farbe Innenrahmen | Weiß (RAL 9016 Verkehrsweiß) |
| • Farbe Schrift | Weiß (RAL 9016 Verkehrsweiß) |
| • Farbe Rahmung Tourenlogo | Schwarz (RAL 9017 Verkehrsschwarz) |
| • Füllfarbe Tourenlogo | Beige (RAL 1015 Hellelfenbein) ²⁷⁷ |
| • Schriftart | Gill Sans MT |

Hauptwegweiser werden an großen Kreuzungen und wichtigen Knotenpunkten aufgestellt, an denen mehr als drei Wege aufeinander treffen. Orte, an denen bereits Wegweiser zu finden sind, stellen ebenfalls einen passenden Standort dar.

Der Zwischenwegweiser vereint ebenfalls wie der Hauptwegweiser die Richtungsangabe und die Thementour. Er besitzt keine Orts- oder Kilometerangabe. Diese Aussagen sind allein dem Hauptwegweiser vorbehalten und würden die Übersichtlichkeit des Wegweisers deutlich negativ beeinträchtigen. Ein weiterer Unterschied zum Hauptwegweiser ist das quadratische Format mit abgerun-

²⁷⁵ Vgl. Ministerium für Wirtschaft und Angelegenheiten der Europäischen Union Mecklenburg-Vorpommern (1996), S. 10, 12.

²⁷⁶ Ebd., S. 12.

²⁷⁷ Vgl. RAL, Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e. V. (1995).



deten Ecken. Daraus resultiert auch ein anderer Aufbau des Schildes. Die Richtung wird durch ein Pfeilsymbol fast mittig des Schildes dargestellt. Auch das Fahrradpiktogramm ist auf dem unteren Teil des Schildes vorzufinden. Die Symbole für die Thementouren füllen den oberen Teil des Wegweisers aus. Da Verkehrsschilder von oben nach unten gelesen werden, ist darauf zu achten, dass die wichtigste Information – in diesem Fall das Themenlogo – in der oberen Hälfte des Schildes angeordnet ist. Die Themenpiktogramme besitzen die gleiche Größe wie die der Hauptwegweiser.

Die einzelnen Elemente des Zwischenwegweisers werden wie folgt dargestellt:

- Abmessung 400 x 400 mm
- Piktogrammgröße Fahrrad (B/L) 20 mm
- Einfassungsgröße Tourenlogo (B/L) 50/80 mm
- Piktogrammgröße Tourenlogo (B/L) 100/100 mm

- Rahmenstärke Außenrahmen 20 mm
- Rahmenstärke Innenrahmen 7 mm
- Linienstärke Piktogramme 1,2 mm

- Farbe Hintergrund Lila (RAL 4005 Blaulila)
- Farbe Außenrahmen Orange (RAL 1006 Maisgelb)
- Farbe Innenrahmen Weiß (RAL 9016 Verkehrsweiß)
- Farbe Rahmung Tourenlogo Schwarz (RAL 9017 Verkehrsschwarz)
- Füllfarbe Tourenlogo Beige (RAL 1015 Hellelfenbein)²⁷⁸

Zwischenwegweiser werden an Weggabelungen oder Gabelungen von Wirtschaftswegen platziert, an denen höchstens drei Wege aufeinander treffen und eine Ausschilderung mit Hauptwegweisern überflüssig und unangebracht wäre. Die Aufstellung der Wegweiser sollte nach vorheriger Begutachtung der Wegegabelungen erfolgen, sodass eine Überbeschilderung ausgeschlossen werden kann.

Die Themen der Radtouren werden auf den Wegweisern als Linienpiktogramme in einem weißen quadratischem Fenster abgebildet. Sie sind so entworfen, dass sie nach erstmaliger Sichtung den verschiedenen Touren eindeutig zugeordnet werden können. Ihre Darstellung ist auch auf dem Plan 4 „Entwurf Wegweiser für Radtourenplanung“²⁷⁹ zu sehen. Alle Symbole sind, bis auf das Logo für die Radtour der Familie von Schwerin, zur besseren Optik leicht beige gefärbt und mit schwarzen kräftigen Linien umrahmt. Für die Tour des Adelsgeschlechtes bot sich das Familienwappen an. Dieses ist zwar farbig, aber dafür einmalig. Die Farbgebung wurde hier beibehalten, um die Authentizität dieses Emblemes zu bewahren.

Als Material für das Schild des Wegweisers sollte Metall oder Kunststoff verwendet werden, jedoch kein Holz, da dieses sehr pflegeaufwändig ist. Die verwendeten Piktogramme und die Schrift sind in der Farbe Weiß darzustellen. Sie hebt sich besonders gut vom dunklen Untergrund ab. Diese Idee wurde bereits bei den im Untersuchungsgebiet verwendeten Wegweisern angewandt. Vor allem im Sommer bei hellstem Sonnenschein wirkt ein Wegweiser mit dunklem Untergrund optisch besser. Die Grundfarbe der Schilder für die Radtouren ist lila. Aus dieser Überlegung resultiert, dass das Blau der Peene als Wiedererkennungswert für das Untersuchungsgebiet mit in die Farbgebung einbezogen wurde. Da aber schon Verkehrsschilder, besonders Autobahnschilder oder Straßennamen, in Blau gehalten sind und sich die Farbe Blau schlecht vom blauen Himmel abhebt, wurde die Farbe Lila gewählt, die als Grundfarbe Blau beinhaltet und sich farblich gut von der Umwelt abhebt. Das Schild muss aber nicht nur an schönen Sommertagen auf weiten Feldern gut sichtbar sein, es sollte genauso

²⁷⁸ Vgl. RAL, Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e. V. (1995).

²⁷⁹ Siehe Anhang.



gut an regnerischen Tagen in dunklen Wäldern erkannt werden. Daher erhält das Schild einen äußeren Rahmen im Farbton Orange. Lila und Gelb stehen sich im Farbkreis gegenüber und bilden Komplementärfarben. Das bedeutet, dass ihre Kombination eine Einheit bildet, jedoch so, dass beide Farben trotzdem für sich alleine wirken. Da sich Gelb aber als sehr heller Farbton nicht optimal für die Wegweisung eignet, weil es möglicherweise auch von der weißen Schrift ablenken könnte, wird eine farblich dunklere und kräftige Nuance für den Rahmen gewählt. Auch enthält die Farbe Orange den Farbton Rot, welcher generell als Warnfarbe verstanden wird. So ist mit der orangefarbenen Rahmung ein Blickfang garantiert. Unmittelbar nach innen schließt sich ein weißer Rahmen an. Dieser bildet mit den weiß hinterlegten Piktogrammen, dem weißen Radsymbol und der weißen Schrift eine ausgewogene Komposition, die durch die anderen Farben umrahmt wird.

Den Farben sind eindeutige allgemeingültige Nummern des RAL-Farbregisters²⁸⁰ zugeordnet. Piktogramme und Schrift besitzen eindeutige Größen. Daher ist es unproblematisch, digitale Vorlagen anzufertigen und Schilder in einem Betrieb identisch nachzubestellen.

Das Schild des Wegweisers wird hinsichtlich der kompletten Konstruktion an einem Metallrohr befestigt, so wie auch bei Straßenschildern üblich ist. Das ist ebenso witterungsbeständig wie das Material des Schildes selber. Auch eine einfachere Instandhaltung als bei Holzkonstruktionen bezüglich der Sauberkeit und Wiederbeschaffung wird ermöglicht.

7.2.2.2 Orientierungstafeln

Für die Orientierung der Radtouristen ist eine Übersichtstafel von großer Bedeutung. Sie stellt ein ergänzendes Element der Wegweisung dar und bietet dem Radfahrer einen Überblick über ein bestimmtes Gebiet.²⁸¹ Die entwickelte Übersichtstafel entstand in Anlehnung an die Übersichtstafeln „Amtsbereich Krien und Umgebung“, „Amtsbereich Spantekow“ und den bestehenden Radwanderkarten. Sie ist als Plan der Arbeit angefügt und trägt den Titel „Radwanderkarte - Thementouren“²⁸². Die Schriftgröße wurde so gewählt, dass diese schon von einiger Entfernung erkennbar ist. Diese Informationstafel sollte mindestens das A0-Format aufweisen, wie im Beispielplan genutzt, damit die verwendete Kartengrundlage gut lesbar bleibt. Je nachdem, wie die Auflösung der Karte ist, bietet es sich an, über das A0-Format hinauszugehen. Die hier verwendete Karte stellt nur eine Beispielkarte dar, die bei Verwirklichung der Informationstafel durch eine bessere, einfachere Karte ersetzt werden sollte, da diese zu detailreich ist. Bei der Darstellung handelt es sich um den Verlauf der Radthementouren. Gut erkennbar sollten die einzelnen Tourenverläufe sein, samt der Kulturlandschaftselemente, die sie aufgreifen, und die Orte, durch die sie verlaufen. Eine leichte Strukturierung der Landschaft auf der Karte dient weiterhin zur besseren Orientierung des Radfahrers. Empfehlenswert ist die Kennzeichnung von gastronomischen Einheiten und Übernachtungsmöglichkeiten, die für längere Touren von Bedeutung sind. Darüber hinaus sollten Fahrradreparaturen und Radverleih vermerkt werden. Eine deutliche Abgrenzung des Gebietes ist ebenfalls von Vorteil. Die einzelnen Thementouren sollten farblich verschieden voneinander dargestellt werden, um dem Verlauf der jeweiligen Tour besser folgen zu können. Damit der Radtourist sich nach bestimmten Streckenabschnitten erneut einen Überblick über die Tour und das Gebiet verschaffen kann, bietet es sich an, die einzelnen Standorte der Radwanderkarte mit in die Übersichtstafel zu integrieren. Ebenfalls ist am jeweiligen Standort noch ein Symbol – hier ein Punkt – auf der Karte für den derzeitigen Aufenthaltsort abgebildet. Bei der entwickelten „Radwanderkarte - Thementouren“²⁸³ zählen zu diesen Standorten die Gemeinden Kamp, Ducherow, Rathebur, Putzar, Alt Teterin, Spantekow, Krien, Medow, Stolpe, Menzlin, die Stadt Anklam und die Burgruine Landskron. Darüber hinaus bietet es sich an, aufgrund der Überschneidung von Radtouren untereinander und mit den existierenden Radfernwegen, diese

²⁸⁰ Vgl. RAL, Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e. V. (1995).

²⁸¹ Vgl. Ministerium für Wirtschaft und Angelegenheiten der Europäischen Union Mecklenburg-Vorpommern (1996), S. 14.

²⁸² Siehe Anhang.

²⁸³ Siehe Anhang.



Orientierungstafel an hoch frequentierten Strecken, beispielsweise an Rastplätzen und an häufig besuchten Sehenswürdigkeiten, aufzustellen.²⁸⁴ Im Untersuchungsgebiet betrifft dies den Straßen begleitenden Radweg der B 110 zwischen Anklam und Relzow und den befestigten Sandweg zwischen Kamp und Bugewitz. Zur optischen Aufbereitung so einer groß dimensionierten Übersichtstafel ist es von Vorteil, Bilder in Form von Fotografien sehenswürdigter Objekte mit abzubilden. Um die Karte herum platziert, bilden sie einen Rahmen für die Orientierungstafel. Mit dem Vermerk des Titels, des Objektes und des Ortes unterhalb der Bilder wird der Radfahrer gleichzeitig auf touristisch relevante Ziele hingewiesen, die er zukünftig noch besuchen kann. Die Bilder sowie die Untertitel und der Titel der Tafel werden von einem weißen Rahmen umgeben, der sie optischen vom dunklen lilafarbenen Untergrund abheben soll. Denn auch bei dieser Übersichtstafel wird die ursprüngliche Farbkombination Lila/Orange aufgegriffen und betont erneut den Wiedererkennungswert. Daher ist auch die Umrahmung mit Orange gefüllt. Um den einrahmenden Effekt der Karte, die den Mittelpunkt der Tafel bildet, zu unterstützen, sind die gerahmten Bilder mit einem weißen Band miteinander verbunden. Als Material sollte Kunststoff bevorzugt werden.

Die konkreten Elemente der Darstellung der Übersichtskarte lauten:

- Abmessung 1189 x 841 mm
- Schrifthöhe Titel 40 mm
- Schrifthöhe Text 7 mm
- Schriftart Gill Sans MT

- Abmessung Karte 849 x 505 mm
- Abmessung Fotos Querformat 86 x 65 mm
- Abmessung Fotos Hochformat 82 x 61,5 mm

- Rahmenstärke Außenrahmen 10 mm
- Rahmenstärke Fotos 10/18/22 mm (je nach Fotoformat)
- Einfassung Titel 1071 x 40,6 mm
- Einfassung Untertitel 106 x 16 mm
- Umrahmungslinienstärke 1,2 mm

- Farbe Hintergrund Lila (RAL 4005 Blaulila)
- Farbe Außenrahmen Weiß (RAL 9016 Verkehrsweiß)
- Farbe Innenrahmen Orange (RAL 1006 Maisgelb)
- Farbe Rahmen Fotos Weiß (RAL 9016 Verkehrsweiß)
- Farbe Schrift Weiß (RAL 9016 Verkehrsweiß)²⁸⁵

Die spezielle Kombination dieser Elemente weist eine ausgewogene optische Darstellung auf.

Informations- und Orientierungstafeln sollten aus wetter- und sonnenbeständigem Kunststoff hergestellt werden und in einfachen Holzkonstruktionen verankert sein, durch die sie sich harmonisch in die Landschaft einfügen. Eine Überdachung aus Holz wäre ebenfalls angebracht. Die Befestigung an Holzpfehlern oder Stahlrohren ist möglich.

Um die Zugehörigkeit der Wegweisung und Informationstafeln zum Untersuchungsgebiet deutlich zu machen und somit den Wiedererkennungswert hervorzuheben, ist ein einheitliches Konzept von Bedeutung. So müssen verwendete Elemente, die zuvor ausführlich erläutert wurden, immer die glei-

²⁸⁴ Vgl. Ministerium für Wirtschaft und Angelegenheiten der Europäischen Union Mecklenburg-Vorpommern (1996), S. 14.

²⁸⁵ Vgl. RAL, Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e. V. (1995).



chen Eigenschaften aufweisen. Nur so ist es möglich, dem Radtouristen ein besseres und einfacheres Verständnis zu bieten.

7.2.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegestrecken

Damit die ausgewiesenen Radtouren durchgängig gut befahrbar sind, müssen schlechte bzw. nicht befahrbare Beläge auf diesen Strecken durch Maßnahmen ausgebessert oder erneuert werden. Insgesamt handelt es sich um vier Maßnahmen. Im „Maßnahmenplan zur Verbesserung der Radwegestrecken“²⁸⁶ sind die verbesserungswürdigen Belägeabschnitte, die für die konzeptionell erstellten Touren von Bedeutung sind, dargestellt. Die Oberflächen sind nach Beschaffenheit und Lage in den nachstehend aufgeführten Kategorien zusammengefasst. Die entsprechenden Maßnahmen sind der jeweiligen Kategorie zugeteilt.

Maßnahme 1 - Innerhalb der Ortschaften

Feldsteinpflaster + Sand/Flugsand + Granitpflaster (C3 + C10+ C2)

Es empfiehlt sich, die Gehwege für den Radverkehr freizugeben. Die Fußgänger besitzen jedoch Vorrang. Die Gehwege sind bei Bedarf auszubessern und gegebenenfalls zu erweitern.

Um Kosten zu sparen, bietet sich ebenfalls an, innerhalb der Ortschaften den Sandbelag in einer angemessenen Art und Weise auszubessern. Als ein Straßen begleitender Weg kann dieser weiterhin bestehen. Die Qualität des Belages sollte eine gute Befahrbarkeit gewährleisten.

Der Flugsand bietet sich für diese Maßnahme nicht an. Ein Bodenaustausch wäre in diesem Fall notwendig.

Maßnahme 2 - Außerhalb der Ortschaften

Feldsteinpflaster (C3)

Befindet sich ein Feldsteinpflasterbelag außerhalb der Ortschaften, empfiehlt es sich, einen Straßen begleitenden Radweg anzulegen. Der Radweg kann aus einer wassergebundenen Wegedecke bestehen.

Sand/Flugsand (C10)

Eine sandige Oberfläche ist in einer angemessenen Qualität auszubauen und zu verbessern. Der Flugsand bietet sich für diese Maßnahme nicht an. Ein Bodenaustausch wäre in diesem Fall notwendig.

Im Zuge des Straßenausbaus sollte das Anlegen eines asphaltierten Radweges bedacht werden. Um die unbefugte Nutzung des Radweges zu verhindern, ist eine Erhöhung des Weges sinnvoll. Ein Bordstein kann Abhilfe schaffen. Dies ist vor allem bei einem begrenzten Straßenraum zu beachten.

Grob befestigt, unbefahrbar (C5)

Die Häufigkeit der Frequentierung sollte über die entsprechende Maßnahme entscheiden. Es können jedoch folgende Möglichkeiten in Betracht gezogen werden:

geringe Frequentierung

- Ausbau der oberen Schicht (mit Sand oder anderweitigem Material verfestigen)

starke Frequentierung

- begleitender Radweg, wassergebundene Wegedecke
- Asphaltierung der Straße/des Weges

²⁸⁶ Siehe Anhang.



Spurplatten längs + Spurplatten quer/„Panzerplatten“ (B2 + C4)

Das Befahren von Spurplatten längs und Panzerplatten quer eignet sich durch die vorhandenen Fugen und Kanten nur bedingt.

Der Bau von asphaltierten Radwegen sollte in Betracht gezogen werden, da die vorhandenen Radfernwege zum großen Teil auf den Spurplatten verlaufen. Es empfiehlt sich die Radwege in einer ausreichenden Breite anzulegen.

Maßnahme 3 - Innerhalb der Ortschaften an Bundes- und Landstraßen
Asphalt/Bitumen (A1)

Nicht in jedem Ort befindet sich ein Gehweg, der für Radfahrer freigegeben ist oder der die Nutzung durch den Radfahrer, neben dem Fußgänger, erlaubt. Im Verlauf von Bundes- und Landesstraßen innerhalb der jeweiligen Ortschaften ist der Bau eines Straßen begleitenden Radweges eine notwendige Maßnahme.

Maßnahme 4 - Außerhalb der Ortschaften an Bundes- und Landstraßen
Asphalt/Bitumen (A1)

Außerhalb der Ortschaften im Verlauf von Bundes- und Landesstraßen empfiehlt sich das Anlegen von Straßen begleitenden Radwegen.

Die L 31 kann von Radfahrern genutzt werden, aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens. Ordnungsgemäßes Radfahren auf der Fahrbahn ist problemlos möglich. Die Kraftfahrzeuge erreichen jedoch sehr hohe Geschwindigkeiten von bis zu 100 km/h. Es ist daher dennoch von Vorteil, einen Straßen begleitenden Radweg anzulegen, der vor allem für Familien mit Kindern Sicherheit bietet.

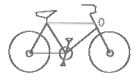
7.2.4 Unterhaltung der Wege für die Radthementouren

Die Instandhaltung der entwickelten Radtouren hinsichtlich der Wege und der radtouristischen Infrastruktur ist unerlässlich. Dazu zählen Maßnahmen, wie das Mähen der Rasenkanten, die Unratbeseitigung, das Ausbessern bzw. das Instandhalten sowie die Kontrolle der Radwege. Die Wegweiser, Orientierungstafeln und Informationstafeln benötigen ebenfalls eine regelmäßige Begutachtung, gegebenenfalls sind Reparaturen bzw. Ausbesserungen vorzunehmen. Es empfiehlt sich, eine Radwegemeisterin oder einen Radwegemeister als verantwortliche Person einzusetzen, die/der sich vorrangig mit der Unterhaltung der entworfenen Radtouren beschäftigt. Im Landkreis Parchim besteht beispielsweise die Stelle eines Kreisstraßenmeisters, der in Kooperation mit verschiedenen Gemeinden bereits Radwege bauen, vernetzen und ausweisen ließ. Ebenfalls bestünde die Möglichkeit, eine jährliche Versammlung von Entscheidungsträgern wie z.B. vom Land, vom Landkreis, von Stadt und Gemeinden, einzuberufen. Somit werden eine einheitliche Zusammenarbeit und Umsetzung gewährleistet. Vorstellbar wäre auch eine Bürgerbeteiligung im Bezug auf Planungen und Bau von Radwegen sowie deren Wege begleitenden Infrastruktur. Der Erfolg der Thementouren sollte mit Hilfe einer Zählung von Radtouristen an ausgewählten Standorten überprüft werden.



8 RESÜMÉE

Es wurde festgestellt, dass der Radtourismus im Untersuchungsgebiet einen untergeordneten Stellenwert hat. Erste Bemühungen zum Ausbau des Radwegenetzes konnten dennoch verzeichnet werden. Auf Grundlage der Erfassung und Bewertung wurden thematische Touren entwickelt und es erfolgte die Erarbeitung von Vorschlägen für Erschließungs- und Inwertsetzungsmaßnahmen. Insgesamt wurden acht Thementouren entwickelt, die vornehmlich auf vorhandene Straßen und Wege zurückgreifen. Die Idee jeder einzelnen thematischen Tour – Gutshäusertour, Schlössertour, Kirchentour, Mühlentour, Tour Große Landpartie, Tour Kleine Landpartie, Tour Siedlungsgeschichte und Tour Familie von Schwerin – entstand während der Kartierung. Als Grundlage der Planung diente das große Potenzial an Kulturlandschaftselementen im Untersuchungsgebiet. Vielerorts können geschichtsträchtige Bauten und kulturhistorische Flora bestaunt werden. Das naturräumliche Potenzial lädt den Radtouristen zum aktiven Erleben ein. Die Infrastruktur weist einen großen Nachholbedarf in sämtlichen Bereichen auf. Nicht nur schlecht befahrbare Straßen und Wege müssen erneuert werden, auch Wegweisung und Informationstafeln benötigen ein einheitliches Konzept. Informationsquellen sind zwar bereits an kulturell bedeutenden Objekten vorhanden, jedoch weisen diese eine so große Vielfalt in Bau und Gestaltung auf, dass weder eine Einheitlichkeit noch ein eindeutiger Wiedererkennungswert gegeben sind. Eine durchgängige und eindeutig verständliche radtouristische Wegweisung und Beschilderung der Kulturlandschaftselemente ist Voraussetzung für eine gute radtouristische Vermarktung. Um dem Radtourismus über Jahre hinweg das Verständnis an der entwickelten Planung zu bewahren, ist es von großer Bedeutung, eine kontinuierliche Kontrolle, Pflege und Unterhaltung der Beschilderung durchzuführen. Auch wenn das Untersuchungsgebiet großes Potenzial für einen Erlebnisurlaub bietet, so ist dies aber keinesfalls für den Tourismus – auch nicht für den Radtourismus – systematisch erschlossen. Das entstandene natur- und kulturtouristische Radwanderkonzept soll einen ersten Anstoß geben, das vorhandene Potenzial in Wert zu setzen.



9 ANHANG

Exeltabelle „Bestandserfassung Kulturlandschaftselemente“

Plan 1 „Bestandserfassung/Bewertung“

Plan 2 „Tourenplanung“

Plan 3 „Entwurf Informationstafel für touristisch relevante Objekte“

Plan 4 „Entwurf Wegweiser für Radtourenplanung“

Plan 5 „Maßnahmenplan zur Verbesserung der Radwegestrecken“

Plan „Radwanderkarte - Thementouren“

Bestandserfassung Kulturlandschaftselemente

Ort	Kulturlandschaftselemente	Anmerkungen	Element beschildert
Gnevezin	Kapelle	nicht veröffentlichten	ja
	Gedenkstein I.WK	sichtbar/ erkennbar	
Gellendin	Kapelle	nicht veröffentlichten	nein
Dargibell	Kapelle	nicht veröffentlichten	ja
	Gutshaus	touristisch relevant	ja
	Speicher	touristisch relevant	
Woserow	Gutshaus	Wohnhaus/ sichtbar erkennbar	
	Stallscheune	nicht veröffentlichten	
Rossin	Kirche	touristisch relevant	ja
	Schloss	Wohnhaus, touristisch relevant	
	Scheune	nicht veröffentlichten	
	Hünenbett	sichtbar/erkennbar	ja
Kagendorf	Kirche	sichtbar/erkennbar	ja
	Museumskate	touristisch relevant	ja
Auerose	Kirche	sichtbar/erkennbar	ja
	Mausoleum	touristisch relevant	ja
		einzigartig im Raum Anklam	
	Schloss	touristisch relevant/leerstehend	
	Verwalterhaus	Wohnhaus/sichtbar/erkennbar	
	Wirtschaftsgebäude	nicht veröffentlichten	

Bargischow	Kirche Gedenkstein I. WK Franzosenlinde	sichtbar/erkennbar sichtbar/erkennbar touristisch relevant	ja/nicht lesbar
Kamp	Hafen Fähre Karniner Eisenbahnbrücke	touristisch relevant touristisch relevant touristisches Highlight	ja ja ja
Rosenhagen	Kirche Gedenkstein I. WK	sichtbar/erkennbar sichtbar/erkennbar	nein
Bugewitz	Kirche Dorfladen	touristisch relevant in Betrieb	ja
Bugewitz I	Winterlinde alte Molkerei	sichtbar/erkennbar Wohnhaus/sichtbar/erkennbar	
Kalkstein	Kastanie	sichtbar/erkennbar	
Ducherow	alte Ziegelei Teich Kirche Geburtshaus Otto Heyden Einkaufsmöglichkeiten Gutshaus	nicht veröffentlichten sichtbar/erkennbar touristisch relevant touristisch relevant in Betrieb nicht veröffentlichten	ja ja
Rathebur	Kirche Gedenksteine I. WK Stallscheune Linde Eiche	sichtbar/erkennbar sichtbar/erkennbar sichtbar/erkennbar Naturdenkmal Naturdenkmal	ja/nicht lesabar ja ja

Busow	Kirche	nicht veröffentlichten	ja, verwittert
	ehemaliger Schlosspark	sichtbar/erkennbar	
	Wirtschaftsgebäude	nicht veröffentlichten	
	Teich	sichtbar/erkennbar	
	ehemalige Einfahrt Gutspark	touristisch relevant	
Neu Kosenow	Kirche	touristisch relevant	ja
	Verwalterhaus	Wohnhaus/sichtbar/erkennbar	
	Wirtschaftsgebäude	nicht veröffentlichten	
	Statue	sichtbar/erkennbar	
Neuendorf A	Kirche	touristisch relevant	ja
	Eiskeller	sichtbar/erkennbar	
	Park	sichtbar/erkennbar	
Wietstock	Kirche	touristisch relevant	nein
	Wirtschaftsgebäude	nicht veröffentlichten	
	Gutshaus	Gemeindehaus/touristisch relevant	
Löwitz	Kirche	sichtbar/erkennbar	ja
	Erbgräbnis Familie von Schwerin	touristisch relevant	
	Leichenhalle	touristisch relevant	
	Gedenkstein I. WK	nicht veröffentlichten	
	Naturpark	sichtbar/erkennbar	
	ehemalige Haltestelle Löwitz	sichtbar/erkennbar	
	Meckl.-Pommersche-Schmalspurbahn		
	Marstall	nicht veröffentlichten	
Sophienhof	Schloss	touristisch relevant	ja
	Wirtschaftsgebäude (neben Schloss)	Wohnhaus/nicht veröffentlichten	

Schmuggerow	Wirtschaftsgebäude	sichtbar/erkennbar	
	Kirche	touristisch relevant	nein
	Schloss	touristisch relevant	ja
	ehemalige Haltestelle Schmuggerow	sichtbar/erkennbar	ja
	Meckl.-Pommersche-Schmalspurbahn		
Marienthal	Gutshaus	Wohnhaus/nicht veröffentlichten	
	Wirtschaftsgebäude	nicht veröffentlichten	
Brenkenhof	-		
Medow	Kirche	touristisch relevant	ja
	Pfarrhaus	sichtbar/erkennbar	
	Eiche	Naturdenkmal	ja
	Linde	Naturdenkmal	ja
	Gutshaus	sichtbar/erkennbar	
	Stallspeicher	sichtbar/erkennbar	
Tramstow	Kapelle	touristisch relevant	ja
	Hügelgrab	touristisch relevant	ja
Grüttow	Kirche	touristisch relevant	ja
	Gutshaus	Wohnhaus/nicht veröffentlichten	
	Stallungen	nicht veröffentlichten	
	Wartislaw-Stein/Gedächtnisstein	touristisch relevant	ja
Stolpe	Wartislaw-Gedächtniskirche	touristisch relevant	ja
	Dörphus	touristisch relevant	ja
	Gutshaus	touristisch relevant	ja
	Stallungen	touristisch relevant	

Klosterruine	touristisches Highlight	ja
Klostergalerie/Kirche	sichtbar/erkennbar	ja
Gaststätte "Stolper Fährkrug"	touristisch relevant	ja
Personenfähre	touristisch relevant	ja
Hafen	touristisch relevant	ja
Teich	sichtbar/erkennbar	
Dersewitz	sichtbar/erkennbar	nein
Kapelle	Wohnhaus/nicht veröffentlichen	
Gutshaus	nicht veröffentlichen	
Wirtschaftsgebäude		
Wussentin	sichtbar/erkennbar	
Glockenstuhl	sichtbar/erkennbar	
Eulenskulptur	sichtbar/erkennbar	
Steinmocker	touristisch relevant	nein
Kirche	sichtbar/erkennbar	
Gedenkstätte I. WK	Wohnhaus/sichtbar/erkennbar	
Gutshaus	nicht veröffentlichen	
Stallungen	sichtbar/erkennbar	
Teich		
Wald Wussentin - Steinmocker	sichtbar/erkennbar Naturdenkmal	ja
Preetzen	sichtbar/erkennbar	nein
Kapelle	sichtbar/erkennbar	
Gedenkstein I. WK	sichtbar/erkennbar	
Gutshaus	sichtbar/erkennbar	
Wirtschaftsgebäude	nicht veröffentlichen	
Gutspark	sichtbar/erkennbar	
Liepen	touristisch relevant sichtbar/erkennbar	ja

Neetzow	Pfarrhaus	sichtbar/erkennbar	
	Gutshaus	sichtbar/erkennbar	
	Wirtschaftsgebäude	nicht veröffentlichten	
Neetzow	Schloss	touristisches Highlight	ja
	Inspektorhaus	touristisch relevant	
	Wirtschaftsgebäude	sichtbar/erkennbar	
	Turmhügel	nicht veröffentlichten	ja
	Schlosspark mit Teich	touristisch relevant	ja
	Gärtnerrei	sichtbar/erkennbar	
Schwerinsburg	Eiskeller	sichtbar/erkennbar	
	ehemaliger Schlosspark	touristisch relevant	ja
	Naturdenkmäler	sichtbar/erkennbar	ja
Schwerinsburg	Glockenstuhl auf Friedhof	sichtbar/erkennbar	ja
	Glockenstuhl	sichtbar/erkennbar	
	Teich	sichtbar/erkennbar	
Putzar	Kirche	touristisch relevant	ja
	Schlossruinen	touristisch relevant	
	Schlosspark	touristisch relevant	
	Scheune	sichtbar/erkennbar	ja
	See/Landschaftsschutzgebiet altes Haus "Anno 1556"	sichtbar/erkennbar sichtbar/erkennbar	ja ja
Boldekow	Kirche	touristisch relevant	nein
	Kirchhofportal	sichtbar/erkennbar	
	Dorfladen	in Betrieb	
	Glockenstuhl (3 Glocken)	sichtbar/erkennbar	

Zinzow	Schloss	touristisch relevant	ja
	Landschaftspark	touristisch relevant	ja
	Brennerei	touristisch relevant	ja
	Gutsstallungen	sichtbar/erkennbar	
Kavelpaß	Blücherstein	touristisch relevant	ja
Rubelow	Glockenstuhl	sichtbar/erkennbar	nein
	Teich	sichtbar/erkennbar	
Bornthin	Gutshaus/Ferienhaus "Kastanienhof"	sichtbar/erkennbar	ja
Demmin	Kirche	sichtbar/erkennbar	nein
	Gedenkstein I. WK	sichtbar/erkennbar	
	ehemalige Molkerei	nicht veröffentlichen	
	Stieleiche	besonderer Baum	
	Gutshaus	sichtbar/erkennbar	
	Wirtschaftsgebäude	sichtbar/erkennbar	
	Linde (auf Friedhof)	besonderer Baum	
Wegezin	Kirche	touristisch relevant	nein
	Gedenkstein I. WK	sichtbar/erkennbar	
	Teich	sichtbar/erkennbar	
Stammersfelde	-		
Iven	Kirche	touristisch relevant	ja
	Gedenkstein I. WK	sichtbar/erkennbar	
	Buche (auf Friedhof)	besonderer Baum	
	Wirtschaftsgebäude	nicht veröffentlichen	
	Stieleiche	Naturdenkmal	ja
	Kopffinden vor Wohnhaus	sichtbar/erkennbar	

Janow	Schloss Wirtschaftsgebäude Verwalterhaus Landschaftspark (inkl. Gedächtnisstein Zieten-Schwerin) Postmeilensäule Wegweiserstein	touristisch relevant nicht veröffentlichen Wohnhaus/sichtbar/erkennbar touristisch relevant sichtbar/erkennbar sichtbar/erkennbar	ja
Landskron	Burgruine Landskron	touristisches Highlight	ja
Rehberg	-		
Rebelow	Kirche Gedenkstein 1934 Teich	touristisch relevant sichtbar/erkennbar sichtbar/erkennbar	nein
Japenzin	Kirche Kriegsdenkmal Mühle	touristisch relevant sichtbar/erkennbar sichtbar/erkennbar	ja
Krien	Kirche Kirchhofportal Kriegsdenkmal Pfarrhaus Gemeindehaus "De olle Schoul" Einkaufsmöglichkeit Amt Krien Teich Rieseneibe alte Feuerwehr Kopflinden	touristisch relevant touristisch relevant sichtbar/erkennbar sichtbar/erkennbar touristisch relevant in Betrieb sichtbar/erkennbar sichtbar/erkennbar sichtbar/erkennbar sichtbar/erkennbar sichtbar/erkennbar	ja ja ja ja

Neu Krien	Brunnen	sichtbar/erkennbar	
	ehem. Molkerei	nicht veröffentlichten	
	Schälchenstein	sichtbar/erkennbar	ja
Krien- Horst	Teichgraben	nicht veröffentlichten	
	-		
Albinshof	-		
	-		
Spantekow	Kirche	touristisch relevant	nein
	sehr alte Gräber (auf Friedhof)	nicht veröffentlichten	
	Mühle	Wohnhaus, touristisch relevant in Betrieb	
	Einkaufsmöglichkeit	touristisch relevant	ja
	Geburtshaus von Johann Christoph Adelung	touristisch relevant	
	Teich	sichtbar/erkennbar	
	Wasserburg	touristisches Highlight	ja
	Denkmal I. WK	sichtbar/erkennbar	
	ehemaliger Schlosspark/ Parkanlage "Kaiserkoppel"	nicht veröffentlichten	ja
	Grabstätte von Schwerin-Spantekow (in Parkanlage)	sichtbar/erkennbar	ja
	Gedenkstein 1178, 1928	nicht veröffentlichten	
	Stieleiche	Naturdenkmal	ja
	Wirtschaftsgebäude	nicht veröffentlichten	
	Mühle	touristisch relevant	
	ehemalige Brennerei	sichtbar/erkennbar	
	Stieleiche	besonderer Baum	
Thurow	Glockenstuhl	sichtbar/erkennbar	

Strippow	Teich	sichtbar/erkennbar	
Neuenkirchen	Kirche	touristisch relevant	nein
	Gutshaus	sichtbar/erkennbar	
Müggenburg	Teich	sichtbar/erkennbar	
	Wasserburg	Wohnhaus/touristisches Highlight	ja
	Brücke zur Burg	touristisch relevant	
	Wirtschaftsgebäude	nicht veröffentlichen	
Alt Teterin	Kirche	touristisch relevant	nein
	Mausoleum	touristisch relevant	
	Denkmal I. WK	sichtbar/erkennbar	
	Kopffinden	sichtbar/erkennbar	
	Teich	sichtbar/erkennbar	
Neu Teterin	-		
Sarnow	Kirche	touristisch relevant	ja
	Gedenkstein "Fritz Reuter"	sichtbar/erkennbar	
Wusseken	Kirche	touristisch relevant	nein
	Grab Curt Christoph Graf von Schwerin und Familie	touristisch relevant	
Panschow	-		
zw. Drewelow u. Sarnow	Soldatengrab	sichtbar/erkennbar	ja
	Jungfernberg	sichtbar/erkennbar	ja
Drewelow	Kirche	sichtbar/erkennbar	nein

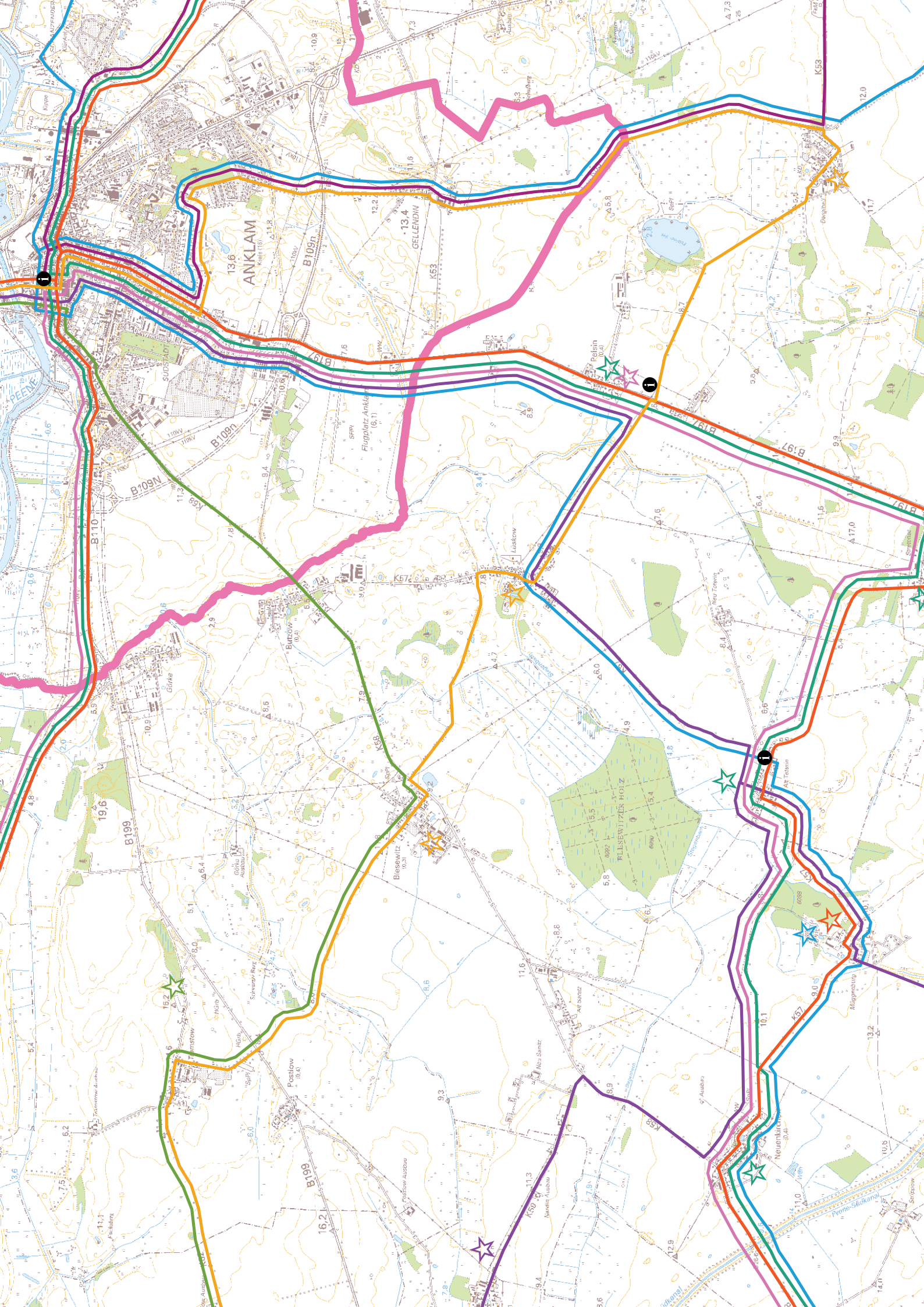
Fasanhof	Gedenkstätte I. WK Gemeindehaus "De olle Konsum" Wirtschaftsgebäude Wirtschaftsgebäude	sichtbar/erkennbar sichtbar/erkennbar sichtbar/erkennbar Wohnhaus/sichtbar/erkennbar	ja
Nerdin	Kapelle Glockenstuhl (auf Friedhof) Mühle Kopflinden Teich Wirtschaftsgebäude	touristisch relevant sichtbar/erkennbar sichtbar/erkennbar sichtbar/erkennbar sichtbar/erkennbar Wohnhäuser/ nicht veröffentlichen	nein
Postlow	Glockenstuhl	sichtbar/erkennbar	
Görke	Kirche Meilenstein	touristisch relevant sichtbar/erkennbar	nein
Butzow	Gutshaus Gutspark	sichtbar/erkennbar nicht veröffentlichen	ja
Lüskow	Kirche Gedenkstein I. WK (auf Friedhof) große Grabstätte (auf Friedhof) Gutshaus "Parkhaus" Wirtschaftsgebäude Gutspark Wegweiserstein (Butzow) Wegweiserstein (Pelsin - Teterin) Pfarrhaus	sichtbar/erkennbar sichtbar/erkennbar sichtbar/erkennbar Wohnhaus/touristisch relevant sichtbar/erkennbar sichtbar/erkennbar touristisch relevant touristisch relevant sichtbar/erkennbar	nein ja ja

Stretense	Kapelle	touristisch relevant	nein
	Schloss	Wohnhaus/touristisch relevant	nein
	Eiskeller	touristisch relevant	ja
	Wirtschaftsgebäude	sichtbar/erkennbar	
Blesewitz	Kirche	touristisch relevant	nein
	Gutshaus "Karin's Landkrug"	sichtbar/erkennbar	
	Wirtschaftsgebäude	sichtbar/erkennbar	
	Teich	touristisch relevant	
	Stieleiche	Naturdenkmal	ja
	Stieleiche	Naturdenkmal	ja
Pelsin	Kirche	sichtbar/erkennbar	nein
	Teich	sichtbar/erkennbar	
	Ausstellung landwirtschaftlicher Geräte	sichtbar/erkennbar	
	See	sichtbar/erkennbar	ja
	Naturlehrpfad am See	sichtbar/erkennbar	ja
	Tümpel	sichtbar/erkennbar	
Ziethen	Kirche	touristisch relevant	nein
	Gutshaus	touristisch relevant	
	Park	touristisch relevant	
Menzlin	ehemalige Wassermühle	touristisch relevant	
	Wasserwanderrastplatz	sichtbar/erkennbar	ja
	Wikingergräber	touristisches Highlight	ja
	Seehandelsplatz	nicht veröffentlichten	ja
	Aussichtstürme	sichtbar/erkennbar	
Klein Polzin	Hünengräber (auf Privatgrundstück)	touristisch relevant	ja

Groß Polzin	Kapelle	nicht veröffentlichten	nein
	Gutshaus	touristisch relevant	nein
Quilow	Kirche	touristisch relevant	nein
	Wasserschloss	touristisches Highlight	ja
	Wirtschaftsgebäude	nicht veröffentlichten	
	Wassergraben	nicht veröffentlichten	
Anklam	Marienkirche	touristisch relevant	ja
	Nikolaikirche	touristisch relevant	ja
	Garnisonskirche	touristisch relevant	ja
	Kreuzkirche	sichtbar/erkennbar	
	Katholische Kirche	sichtbar/erkennbar	
	Peene-Tor-Brücke	touristisch relevant	
	Denkmal Otto Lilienthals	touristisch relevant	ja
	Ginkobaumgruppe	Naturdenkmal	ja
	Einkaufsmöglichkeiten	in Betrieb	
	Gotisches Giebelhaus	touristisch relevant	ja
	Hoher Stein	touristisch relevant	ja
	Steintor	touristisch relevant	ja
	Lilienthal-Museum	touristisches Highlight	ja
	Pulverturm	sichtbar/erkennbar	ja
	Rathaus	touristisch relevant	
	Theater	sichtbar/erkennbar	ja
	Wasserturm	sichtbar/erkennbar	ja
	Mühle	touristisch relevant	ja
	Brunnen	sichtbar/erkennbar	ja
	Stadtpark	sichtbar/erkennbar	ja
	Kriegsdenkmäler I. und II. WK	sichtbar/erkennbar	
Altes Gymnasium	sichtbar/erkennbar	ja	
Hubbrücke	touristisch relevant		

ehemaliges Wohnhaus Otto Lilienthal	sichtbar/erkennbar	ja
Brunnen im Park	sichtbar/erkennbar	
Mahnmal	sichtbar/erkennbar	
Gedenkstein II. WK	sichtbar/erkennbar	ja
Lilienthal Gymnasium	touristisch relevant	ja
Heilige Geist Stift	sichtbar/erkennbar	ja
Käthe-Kollwitz-Schule	sichtbar/erkennbar	ja
Präparandenanstalt	touristisch relevant	ja
Postamt	sichtbar/erkennbar	ja
Stadtmauer	touristisch relevant	ja
Jüdischer Friedhof	sichtbar/erkennbar	
Brunnen Greif	sichtbar/erkennbar	
Landratsamt	touristisch relevant	ja
Ernst Thälmann Denkmal	sichtbar/erkennbar	
Kriegsschule	touristisch relevant	
Kriegsgräberstätte (Hospital)	touristisch relevant	ja
Gedenkstätte I. WK	touristisch relevant	
Kriegerdenkmal 1864/71	touristisch relevant	
Gedenkstätte II. WK	touristisch relevant	

Anmerkung: Das Wort "nein" findet für die Übersichtlichkeit nur bei den Kirchen eine Erwähnung.



Rad-
routen-
logo

Darstellung

Foto
Ansicht 2

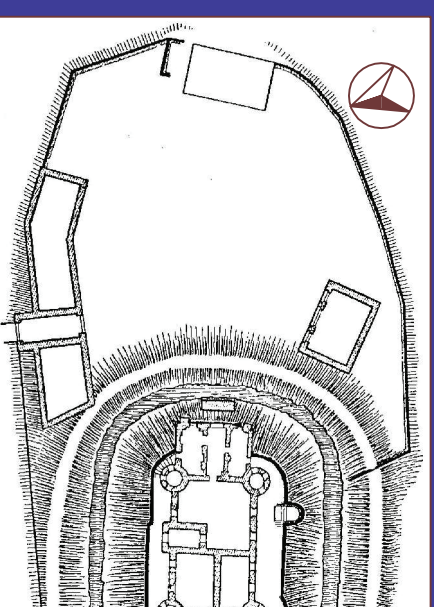
Die Objekte der
Tages/ ggf. Quellen

Burgruine Landskron

Die Burgruine Landskron, einst Veste von Ulrich II. von Schwerin, befindet sich unweit der Ortschaft Janow und liegt unmittelbar an der pommerschen - mecklenburgischen Grenze, dem Großen Landgraben. Die Veste wurde zwischen 1576 und 1579 auf einem festen Hügel in mitten des sumpfigen Tales des Großen Landgrabens errichtet. Den sicheren Schutz erhielt sie durch wasserführende Gräben und Erdwälle. Ulrich II. soll die Veste selbst „Landskron“ genannt haben. „Als ihm diese Benennung am herzoglichen Hofe übel vermerkt wurde, soll er den Namen in „Lanzkron“ verändert haben. Er habe die Mittel zur Erbauung mit der Lanze erworben. Richtig ist, dass der Name bald in der einen und bald in der anderen Schreibung begegnet.“

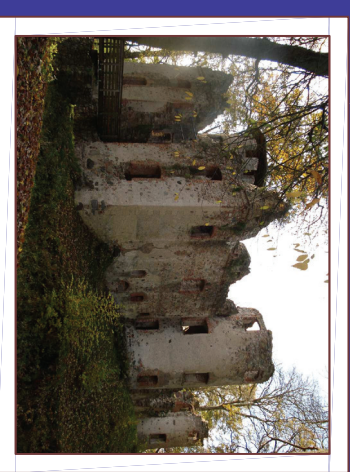
Die wehrhafte aus Findlingen erbaute Anlage bestand aus einem Vorsschloss mit unregelmäßigem Grundriss, einem Wirtschaftsgebäude mit Pferdeställen, einer Küche, einer Burkapelle, einem Burghof und dem Schloss. All diese Gebäude wurden von der Ringmauer umschlossen. „Noch vor 100 Jahren befand sich über dem Eingang zu dem eigentlichen Schlosse ein jetzt verschwundenes Steinbild, dass in ähnlicher Weise wie in Spantekow von dem Erbauer und dem Baue selbst Kunde gab. Es zeigte die Brustbilder Ulrichs und seiner Gemahlin Katharina von Waldenfels in Lebensgröße...“ Viele der Gebäude sind, bis auf das Küchengebäude und die Kapelle, noch gut zu erkennen. Die Anlage konnte durch eine Zugbrücke betreten werden. Auch das Schloss war nur über eine zweite Zugbrücke zu erreichen. Neben einem Kellergeschoss besaß das Schloss noch drei weitere Etagen. Die Ecken des Gebäudes bildeten viergeschossige mit Zinnen bedeckte Türme, die einen Durchmesser von 3,50 m aufwiesen. Noch heute ist einer der Türme gut erhalten und kann bestiegen werden. Das Schloss ist 25 m lang und 15 m breit. Mit dem Ende des Dreißigjährigen Krieges und dem Aussterben des Familienzweiges, der diese Anlage jahrelang bewohnte, verfiel die Burg. Erst im 19. Jahrhundert weckte sie wieder Interesse und zählt seit dieser Zeit zu den romantischsten Burgruinen.

Auch wenn die mächtigen Bäume rund um die Ruine kaum Blicke auf die Burg ermöglichen, so erschließt sich dem Besucher die Größe und Schönheit beim Betreten der Anlage.



Quelle: Lamcke (1899), S. 208

Blickpunkte



weitere attraktive Bauten von dem Adelsgeschlecht Schwerin sind in folgenden Ortschaften zu finden:
Sophienhof, Putzar und Spantekow

Linienstärke

Farbe Hintergrund

Farbe Außen

Farbe Innen

Farbe Schrift

Farbe Rahmen

Füllfarbe

Schriftart

Zwisc

Abmessung

Abrundungsradius

Piktogrammgröße

Einfassunggröße

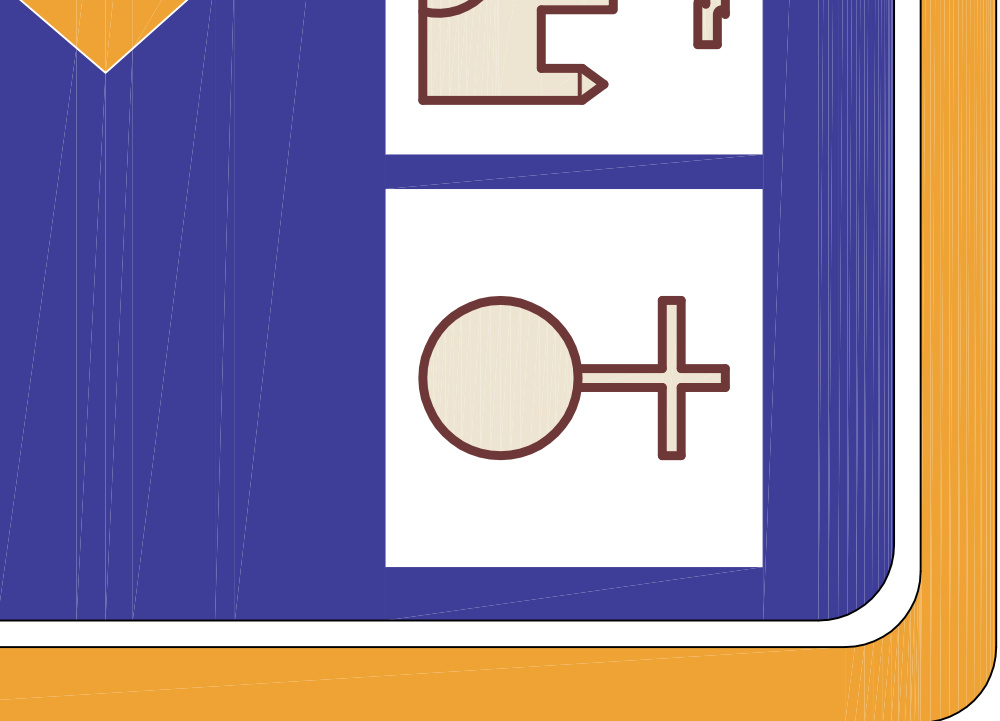
Piktogrammgröße

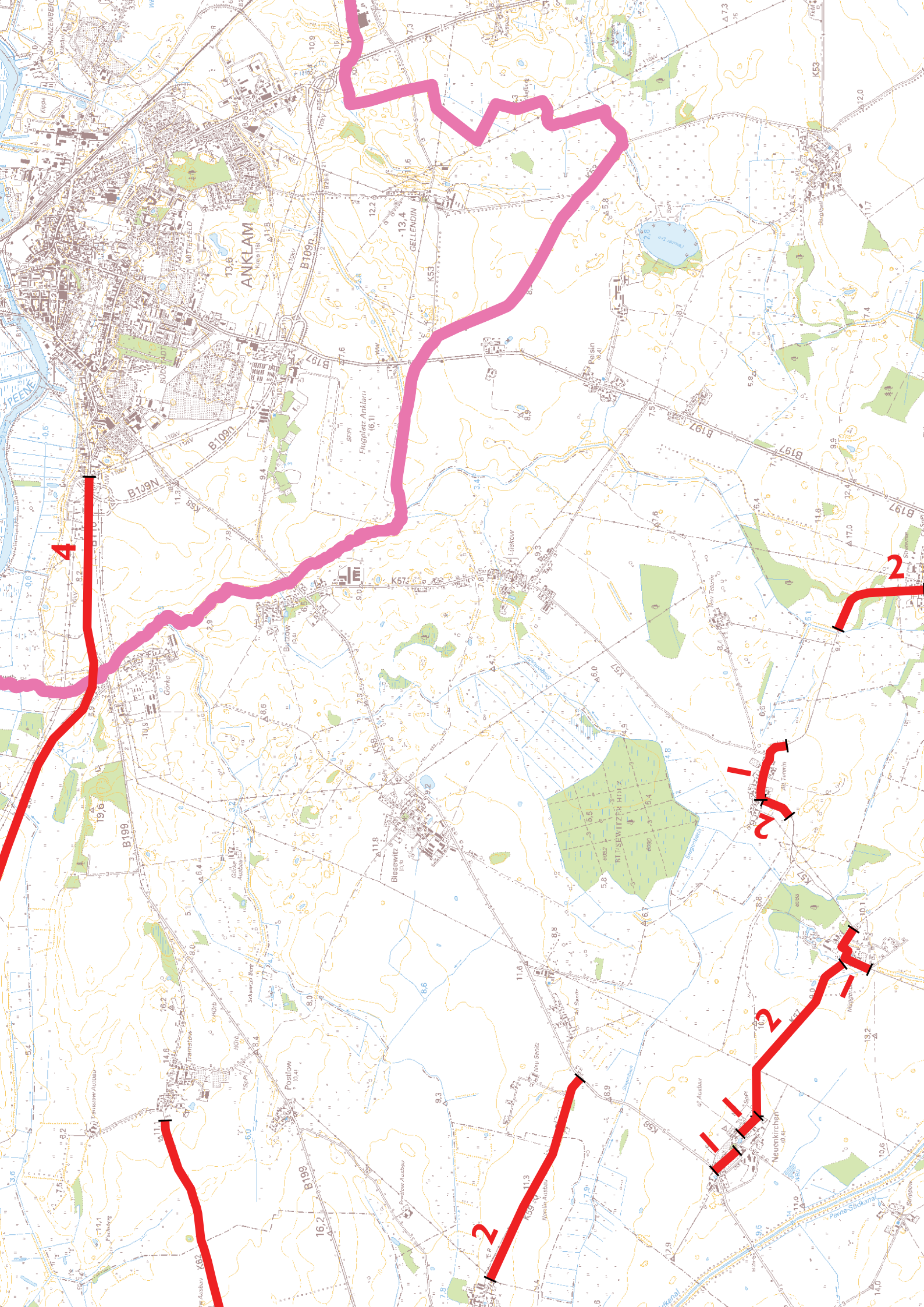
Pfeilgröße (B/L)

Rahmenstärke

Rahmenstärke

Linienstärke





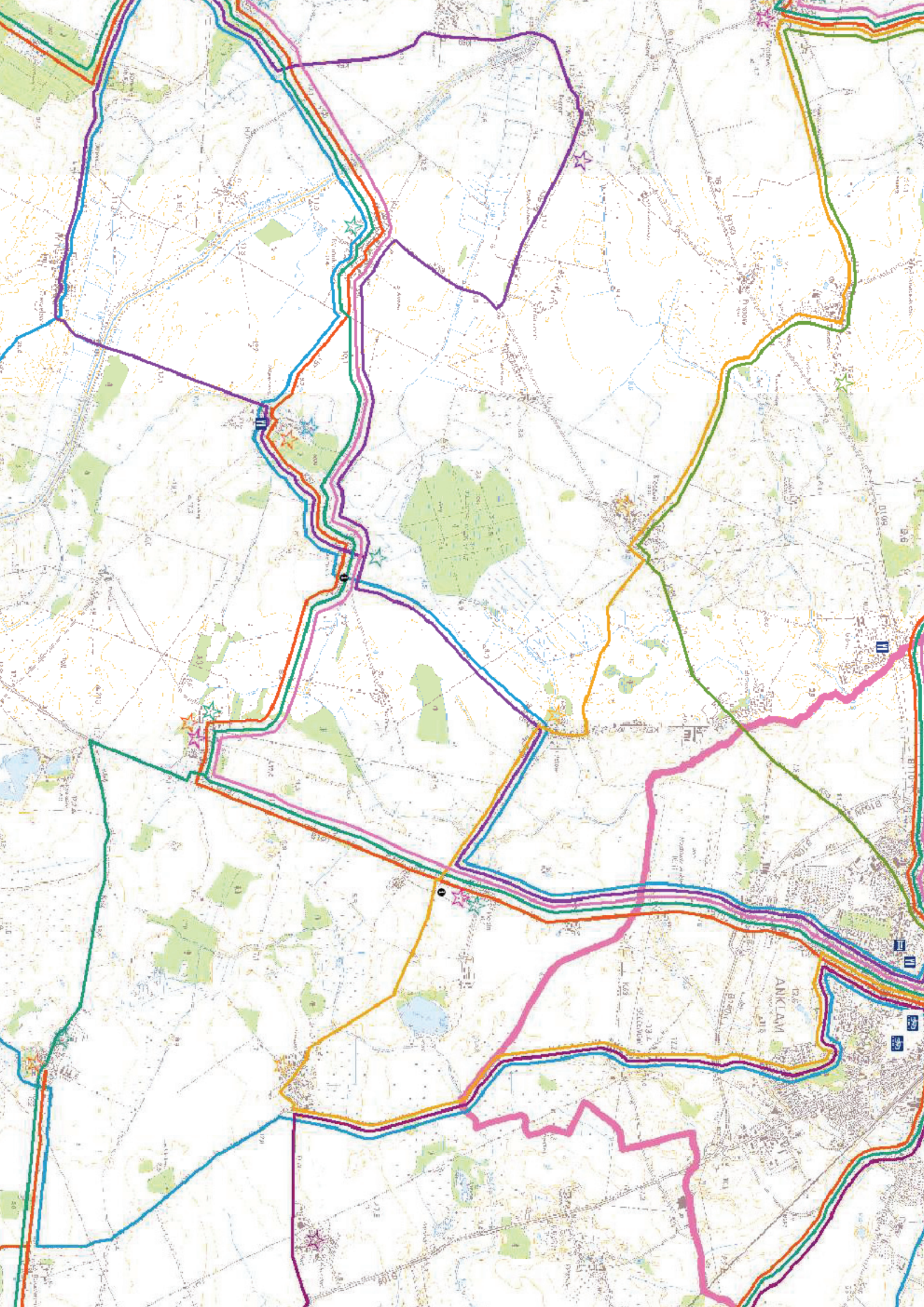
4

2

1

3

2





10 QUELLENVERZEICHNIS

Veröffentlichte Literatur

ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRAD-CLUB (1998): Handreichung zur Förderung des Fahrrad-tourismus. 2. Auflage. Bremen

BAIER, G.; BUSKE, N. (1984): Dorfkirchen in der Landeskirche Greifswald. Evangelische Verlagsan-stalt GmbH. Berlin

BECKER, M. (1999): Historische Kulturlandschaften in Schleswig-Holstein. Ein Führer und Leitfaden zum Planen, Gestalten und Entdecken. Wachholtz Verlag. Hrsg.: Schleswig-Holsteinischer Heimat-bund (SHHB). Neumünster

BEHRENS, H.; STÖCKMANN, M. (2007): Kulturlandschaftsforschung als Beitrag der Landschaftspla-nung zur Entwicklung ländlicher Räume. In: KRUMMERSDORF, A. (Hg.): Ökologie in Landschaftsges-taltung, Tagebau-Rekultivierung und Landeskultur/Umweltschutz. Beucha . 2007. Seiten 184-207

BEHRENS, H.; VETTER, L. (2004): Historische Kulturlandschaft und Landschaftsplanung – Zum Stand anwendungsbezogener Forschungen an der FH Neubrandenburg In: BEHRENS, H.; STÖCKMANN, M.; VETTER, L. (Hg.): Historische Kulturlandschaften als Gegenstand der Landschaftsplanung. Um-weltgeschichte und Umweltzukunft Band XII. Verlag für Wissenschaft und Forschung. Berlin. 2004. Seiten 1-12

BENDER, R.; KÖBERLE, A.; SCHMIDT, M. (2001): KLEKs - KulturLandschaftsElementeKataster In: BEHRENS, H.; VETTER, L. (Hg.): Kulturlandschaftselemente – erfassen, bewerten, darstellen. Doku-mentation des ersten Neubrandenburger Symposiums vom 7. März 2001. Umweltgeschichte und Umweltzukunft Band IX. Verlag für Wissenschaft und Forschung GmbH. Berlin. 2001. Seiten 63-88

BOCK, S. (2007): Gutsanlagen und Herrenhäuser. Betrachtungen zu den historischen Kulturland-schaften Mecklenburg und Vorpommern. Landeskundliche Hefte. Thomas Helms Verlag. Hrsg.: Lan-deszentrale für politische Bildung Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin.

BUCHSTEINER, I. (1998): Die Familie von Schwerin – sozialgeschichtliche Betrachtung einer Adels-familie im 19. Jahrhundert In: ERSTLING, F.: Friedländer Heimatblätter. Heft Nr. 7. Pommern und Mecklenburg als Nachbarn - 750 Jahre Grenzstadt Friedland.. Beiträge der Wissenschaftlichen Tagung anlässlich der 750-Jahr-Feier der Gründung der Stadt Friedland am 22./23. April 1994. Druckerei Stef-fen. Friedland/Meckl. 1998. Seiten 62-76

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (1999): Erster Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland 1998. Bonn

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (2002): FahrRad!. Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. 2. Auflage. Berlin

BURGGRAFF, P.; KLEEFELD, K.-D. (1998): Historische Kulturlandschaft und Kulturlandschaftsele-mente. Angewandte Landschaftsökologie Heft 20. Bundesamt für Naturschutz. LV Druck im Land-wirtschaftswegverlag GmbH. Bonn - Bad Godesberg



DIEKHOFF, M. (17.03.2009): Alle Hilfe für Quilows ramponierten „Rembrandt“ In: Norkurier, Anklamer Zeitung. S.14

DWIF-CONSULTING GMBH (2004a): Volkswirtschaftliche und arbeitsmarktpolitische Bedeutung des Radtourismus in Mecklenburg-Vorpommern sowie Marketinganalyse. Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern. Berlin

DWIF-CONSULTING GMBH (2004b): Landestourismuskonzeption Mecklenburg-Vorpommern 2010. Hrsg.: Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin.

EWE, H. (August 2001): Bedeutende Persönlichkeiten Vorpommerns. Verlag Hermann Böhlau Nachfolger Weimar (GmbH & Co.). Ulm

GREWOLLS, G. (1995): Wer war wer in Mecklenburg-Vorpommern?. Ein Personenlexikon. Verlag Edition Temmen. Bremen

GUTSCHE, E. (2006): Schlösser und Herrenhäuser in Pommern. Ein Kultur - Reiseführer. Grenzübergreifend. Rügen. Vorpommern. Zachodniopomorskie. Westpommern. I. Auflage. L & H Verlag GmbH. Hamburg

HOBUSCH, E. (1993): Goldstadt - Reiseführer Mecklenburg-Vorpommern. Band 321. Goldstadt-Verlag Karl A. Schäfer. Pforzheim

KEILING, H. (1983): Alte Gräber und Befestigungsanlagen – Bodendenkmale aus Mecklenburg. Museum für Ur- und Frühgeschichte. Schwerin

KNAPP, E. (1997): Fahrradtourismus als Möglichkeit einer zukunftsfähigen Tourismusedwicklung. Magisterarbeit. Universität Oldenburg. Oldenburg

KRAUß, N.; FISCHER, E. (1991): Unterwegs zu Burgen, Schlössern und Parkanlagen in Vorpommern. I. Auflage. Hinstorff Verlag GmbH. Rostock

KRAUß, N.; FISCHER, E. (1991): Schlösser, Gutshäuser und Parks in Mecklenburg-Vorpommern. Bd. 3. Vom Darß bis zum Stettiner Haff. I. Auflage. Hinstorff Verlag GmbH. Rostock

LANDKREIS OSTVORPOMMERN; AMT FÜR WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG, TOURISMUS, KULTUR UND VERKEHR (2008a): Fortschreibung Regionales Entwicklungskonzept für den Landkreis Ostvorpommern. Teil I. Situationsanalyse und regionale Herausforderungen (Entwurfssfassung, August 2008)

LANDKREIS OSTVORPOMMERN; AMT FÜR WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG, TOURISMUS, KULTUR UND VERKEHR (2008b): Fortschreibung Regionales Entwicklungskonzept für den Landkreis Ostvorpommern. Teil II. RAP – Regionales Aktionsprogramm Ostvorpommern (Entwurfssfassung, August 2008)

LANDTAG MECKLENBURG-VORPOMMERN (2008): Bericht zur Radwege- und Radwegesicherheitsoffensive für Mecklenburg-Vorpommern. Unterrichtung durch die Landesregierung



LEMCKE, H. (1899): Die Bau- und Kunstdenkmäler der Provinz Pommern des Regierungsbezirks Stettin. Heft II. Der Kreis Anklam. Kommissionsverlag von Léon Saunier. Stettin In: LEMCKE, H. (1900): Die Bau- und Kunstdenkmäler der Provinz Pommern des Regierungsbezirks Stettin. Band I. Die Kreise Demmin, Anklam, Ückermünde und Usedom – Wollin. hrsg. im Auftrag der Gesellschaft für Pommersche Geschichte und Alterthumskunde. Kommissionsverlag von Léon Saunier. Stettin. Seiten 91-260

MEYER, I. (1999): Themenrouten im Fahrradtourismus - aus geographischer Sicht. Eine Grundlage zur Planung von Radwanderwegen im Kreis Müritz?. Hausarbeit im Fach Geographie zur Erlangung des I. Staatsexamens. Universität Hamburg. Hamburg

MEYER, R. (2004): Einsatzmöglichkeiten des Kulturlandschaftselementekatasters KLEKs im Amtsbe-
reich Gützkow In: BEHRENS, H.; STÖCKMANN, M.; VETTER, L. (Hg.): Historische Kulturlandschaf-
ten als Gegenstand der Landschaftsplanung. Umweltgeschichte und Umweltzukunft Band XII. Verlag
für Wissenschaft und Forschung. Berlin. 2004. Seiten 81-92

MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT UND TOURISMUS; LANDESFÖRDERINSTITUT
MECKLENBURG-VORPOMMERN (2007): Radtourismus- und Radwanderwegeoffensive Mecklen-
burg-Vorpommern. Schwerin

MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ANGELEGENHEITEN DER EUROPÄISCHEN UNION
MECKLENBURG-VORPOMMERN (1996): Empfehlungen für eine landesweite Radwegweisung und
den Ausbau von Radwanderwegen in Mecklenburg-Vorpommern. Druck: Zachow Offsetdruck Par-
chim. ORT

NEUSCHÄFFER, H. (1993): Vorpommerns Schlösser und Herrenhäuser. Husum Druck- und Verlags-
gesellschaft mbH u. Co. KG. Husum

OBERDÖRFER, E. (2006): Ostvorpommern. Vom Amazonas des Nordens zu den Kaiserbädern – ein
Reise- und Lesebuch. I. Auflage. Verlag Edition Temmen; Bremen

POCHER, D. (1997): Schlösser und Herrenhäuser in Mecklenburg-Vorpommern. Ein Reiseführer. I.
Auflage. L&H VERLAG. Hamburg

RAL, Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e. V. (1995): Übersichtskarte RAL-F2:
zum Farbgeregister RAL 840 HR. Muster-Schmidt KG. RAL-Farbkartenvertrieb. Sankt Augustin

RICHTER, W. (1997): Von der Radroute zum Radtourenangebot. In: Auf zwei Rädern zum Erfolg! :
Wachstumsmarkt Fahrradtourismus. Deutsches Seminar für Fremdenverkehr. Berlin. Seiten 103-107

REGIONALER PLANUNGSVERBAND VORPOMMERN (2008): Regionales Raumentwicklungspro-
gramm Vorpommern. Entwurf 2008 zum 2. Beteiligungsverfahren. Greifswald

RUST, G. (1996): Fahrradtourismus an der mecklenburgischen Seenplatte – Chance für eine nachhal-
tige Regionalentwicklung mit Tourismus?. Diplomarbeit im Fach Angewandte Geogra-
phie/Fremdenverkehrsgeographie der Universität Trier. Trier

SCHNEIDER, R. (1993): Kleine Geschichte des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Argon Verlag
GmbH. Berlin

VERBAND DER LANDESARCHÄOLOGEN IN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND (1996):
Beschilderung archäologischer Denkmäler in der Bundesrepublik Deutschland. Richtlinienkatalog.
Gesellschaft für Vor- und Frühgeschichte in Würtemberg und Hohenzollern. Stuttgart



WIEGAND, C. (2001): Spurensuche - Der Niedersächsische Heimatbund erfasst historische Kulturlandschaftsteile mit Hilfe ehrenamtlicher Mitarbeiter In: BEHRENS, H.; VETTER, L. (Hg.): Kulturlandschaftselemente – erfassen, bewerten, darstellen. Dokumentation des ersten Neubrandenburger Symposiums vom 7. März 2001. Umweltgeschichte und Umweltzukunft Band IX. Verlag für Wissenschaft und Forschung GmbH. Berlin. 2001. Seiten 21-34

WURLITZER, B. (1999): Mecklenburg-Vorpommern. Von der Ostseeküste mit ihren Hansestädten und den Inseln Rügen und Usedom bis zur Seenplatte. 2. aktualisierte Auflage. DuMont Buchverlag. Köln

Unveröffentlichte Literatur:

Broschüre: (o. J.): Europäische Route der Backsteingotik, Hansestadt Anklam, Historischer Stadtrundgang. Hrg.: Anklam Information. Städte Verlag E.v. Wagner & J. Mitterhuber GmbH

Broschüre: Ducherower Land (2000). Hrsg.: Amt Ducherow. Regionaler Fremdenverkehrsverband Vorpommern e.V.. Grafik Design Atelier Kummert; gefördert durch EU-Programm TERRA. 2000

Flyer: Wege in die Geschichte (o. J.). Hrg.: Förderverein der Gemeinden des Amtsbereiches Krien e.V.

Flyer: Wege in die Geschichte. Heimatstube im Schloß Janow (o. J.),
Hrg.: Förderverein der Gemeinden des Amtsbereiches Krien e.V.

Flyer: Wege in die Geschichte. Historische Sehenswürdigkeiten zwischen Landgraben und Peene (o. J.). Hrg.: Fördervereine der Amtbereiche Krien und Spantekow

Flyer: Mit dem Fahrrad im Landgrabental unterwegs. Gutsdörfer. Schlösser. Naturerlebnis (o. J.). Hrsg: Jacobs, R.

WOLATZ, O. (1967): Chronik der Gemeinde Krien

Materialsammlung zur Chronik der Gemeinde Krien (1253 - 2003); Archiv Krien „De olle School“; Chronistin: Karin Weber

Internetquellen:

http://www.mecklenburg-vorpommern.eu/cms2/Landesportal_prod/Landesportal/content/de/Urlaub_und_Freizeit/Urlaubsideen/Staedte/Anklam,_Hansestadt/Geschichte/index.jsp; 08.01.09; 18:22

<http://www.hd-fuehrungen-mit-flair.de/neuedateien/gingko.html>; 08.01.09; 12:09

http://www.gutshaeuser.de/gutshaeuser_b/blesewitz.html; 08.01.09; 15:59

http://www.gutshaeuser.de/gutshaeuser_g/gr_polzin.html; 02.04.09; 12:56

http://www.gutshaeuser.de/gutshaeuser_z/ziethen.html; 18.02.09; 18:17

http://www.burgeninventar.de/html/mv/OVP_big.html#950; 17.02.09; 21:17

http://www.amt-anklam-land.de/cms/front_content.php?idcat=33; 12.02.09; 17:30

http://www.burgeninventar.de/html/mv/OVP_big.html#921; 13.02.09; 15:52



http://www.gutshaeuser.de/gutshaeuser_r/rossin.html; 13.02.09; 15:53

<http://www.dansommer.de/ferienhaeuser/deutschland/ferienwohnungen-schloss-schmuggerow.nsf>;
08.01.09; 14:53

<http://www.schlossschmuggerow.de/index.php?z=15>; 08.01.09; 14:57

http://www.cofman.de/deutschland/mecklenburg-vorpommern/schloss_schmuggerow/260144.html;
08.01.09; 15:02

<http://www.kirschbaum-online.de/WarenMueritz/Putzar1.htm>; 08.01.09; 15:32

<http://www.kulturportal-mv.de/index.phtml?showdata-182&Instanz=634&Datensatz=110&SpecialTop=180>; 08.01.09; 15:14

<http://www.mietferien.de/deutschland/mecklenburgische-seenplatte/schmuggerow/>; 08.01.09; 15:19

<http://www.kirche-mv.de/Schmuggerow.5877.0.html>; 08.01.09; 15:26

<http://www.deutsche-muehlen.de/>; 20.11.08; 12:21

<http://de.wikipedia.org/wiki/Mühle>; 20.11.08; 12:42

<http://www.zwillingswindmuehlen.de/index.html>; 02.12.08; 23:25

<http://www.zwillingswindmuehlen.de/muehlen/ovp/wind/spanteko/spantek3.htm>; 02.12.08; 23:29

<http://www.zwillingswindmuehlen.de/muehlen/ovp/wind/nerdin/nerdin1.htm>; 02.12.08; 23:32

<http://de.wikipedia.org/wiki/Eiskeller>; 08.01.09; 15:36

<http://de.wikipedia.org/wiki/Meilenstein>; 29.04.09; 15:33

[http://de.wikipedia.org/wiki/Kate_\(Hütte\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Kate_(Hütte)); 08.01.09; 15:46

http://www.zeitwanderer.de/mythos_und_logos/regionalgeschichte/dolmen/dolmen.html; 18.02.09;
00:34

<http://www.brockhaus.de/wissen/huenengraeber>; 18.02.09; 00:35

[http://lexikon.meyers.de/wissen/Huegelgraeber+\(Sachartikel\)](http://lexikon.meyers.de/wissen/Huegelgraeber+(Sachartikel)); 17.02.09; 23:48

<http://www.burg-reuland.be/de/Was%20gibt%20es%20Neues/Huegelgraeber/Huegelgraeber.htm>;
17.02.09; 23:55

<http://www.steinzeitreise.de/huegel-einleitung.php?PHPSESSID=571f5219332c9ac79b5e16643249b8c8>; 17.02.09; 23:46

<http://www.burg-reuland.be/de/Was%20gibt%20es%20Neues/Huegelgraeber/Huegelgraeber.htm>;
17.02.09; 23:55

<http://de.wikipedia.org/wiki/Huegelgrab>; 17.02.09; 23:57



http://www.gutshaeuser.de/gutshaeuser_b/busow.html; 25.05.2009; 17:04

<http://www.dansommer.de/ferienhaeuser/deutschland/ferienwohnungen-schloss-schmuggerow.nsf>;
08.01.09; 14:53

<http://www.schlossschmuggerow.de/index.php?z=15>; 08.01.09; 14:57

http://www.cofman.de/deutschland/mecklenburg-vorpommern/schloss_schmuggerow/260144.html;
08.01.09; 15:02

http://www.gutshaeuser.de/gutshaeuser_l/loewitz_anklam.html; 02.04.09; 12:52

http://www.gutshaeuser.de/gutshaeuser_s/schwerinsburg.html; 02.04.09; 12:48

http://www.amt-anklam-land.de/cms/front_content.php?idart=2; 11.07.08; 14:49

http://de.encarta.msn.com/encyclopedia_761572257_2/Landwirtschaft.html; 22.04.09; 13:58

<http://www.bmvbs.de/Verkehr/Strasse/Fahrrad-,1435.22685/Fahrradverkehr.htm>; 03.03.09; 14:55

http://www.l.adfc.de/files/2/8/ADFC-Radreiseanalyse_2009.pdf; 27.04.09; 17:50

http://www.adfc.de/5354_1; 05.02.09; 13:46

http://www.bahn.de/p/view/mdb/pv/dbreisetou/prospekte/MDB50088-bahn_bike_folder_08.pdf;
16.02.09; 19:11

<http://de.wikipedia.org/wiki/LEADER>; 08.03.09; 15:16

http://www.zukunft-reisen.de/uploads/media/Struktur_F__rderprogramme_End.pdf; 02.03.09; 15:27

http://www.adfc.de/4126_1; 14.01.09; 18:43

STÖCKMANN, M. (2009): www.Kleks-online.de/Exposee.pdf, Download: 04.07.09

STÖCKMANN, M. (2009): www.Kleks-online.de/Wanderwege.pdf, Download: 02.05.09



II **ABBILDUNGSVERZEICHNIS**

Abb. 1: Untersuchungsgebiet	11
Abb. 2: Übersicht Radrouten	16
Abb. 3: Marktpotenzial für Radreisen	19
Abb. 4: Wegweiser in Bargischow	30
Abb. 5: Wegweiser an der K 50 zwischen Bugewitz und Ducherow	30
Abb. 6: Wegweiser zwischen Dargibell und Charlottenhof	30
Abb. 7: Wegweiser an der K 54 an Kreuzung Dargibell/Schmuggerow/Charlottenhof	31
Abb. 8: Wegweiser zwischen Schmuggerow und Ducherow	31
Abb. 9: Wegweiser bei Wusseken	31
Abb. 10: Wegweiser in Sophienhof	31
Abb. 11: Wegweiser in Japenzin	31
Abb. 12: Wegweiser an der B 110 zwischen Medow und Stolpe	31
Abb. 13: Wegweiser an der K 62 an Kreuzung Wussentin/Medow/Krien	31
Abb. 14: Wegweiser in Steinmocker	31
Abb. 15: Wegweiser in Bugewitz I	32
Abb. 16: Wegweiser in Anklam	32
Abb. 17: Wegweiser zwischen Anklam und Relzow	32
Abb. 18: Wegweiser in Bugewitz	32
Abb. 19: Wegweiser zwischen Anklam und Anklamer Fähre	32
Abb. 20: Wegweiser in Medow	32
Abb. 21: Wegweiser in Zinzow	32
Abb. 22: Wegweiser in Krien	33
Abb. 23: Wegweiser in Krien	33
Abb. 24: Wegweiser in Menzlin	33
Abb. 25: Wegweiser in Butzow	34
Abb. 26: Wegweiser in Dargibell	34
Abb. 27: Wegweiser bei Rossin	34
Abb. 28: Wegweiser in Stolpe	34
Abb. 29: Wegweiser in Janow	34
Abb. 30: Wegweiser zwischen Wussentin und Steinmocker	34
Abb. 31: Wegweiser in Zinzow	34
Abb. 32: Wegweiser in Medow	34
Abb. 33: Wegweiser an der B 110	34
Abb. 34: Wegweiser in Kagendorf	35
Abb. 35: Wegweiser bei Klein Polzin	35
Abb. 36: Wegweiserschild der Landesbodendenkmalpflege zwischen Menzlin und dem „Alten Lager“	35
Abb. 37: Orientierungstafel Amtsbereich „Krien und Umgebung“ in Medow	36
Abb. 38: Ausschnitt Orientierungstafel Amtsbereich „Krien und Umgebung“	36
Abb. 39: Orientierungstafel Amtsbereich „Spantekow“ in Putzar	36
Abb. 40: Ausschnitt Orientierungstafel Amtsbereich „Spantekow“	36
Abb. 41: Orientierungstafel in Dennin	37
Abb. 42: Ausschnitt Orientierungstafel Dennin	37
Abb. 43: Orientierungstafel in Rebelow	37
Abb. 44: Ausschnitt Orientierungstafel Rebelow	37
Abb. 45: Orientierungstafel in Spantekow	37
Abb. 46: Ausschnitt Orientierungstafel Spantekow	37
Abb. 47: Orientierungstafel Ausschnitt der Gemeinde Stolpe	38



Abb. 48: Orientierungstafel „Peenetalmoor-Landschaft“ am Radwanderweg zwischen Kamp und Bugewitz	38
Abb. 49: Ausschnitt Orientierungstafel „Peenetalmoor-Landschaft“ am Radwanderweg zwischen Kamp und Bugewitz	38
Abb. 50: Orientierungstafel „Boldekower Wald/Landgrabental“ in Boldekow	39
Abb. 51: Ausschnitt Orientierungstafel „Boldekower Wald/Landgrabental“ in Boldekow	39
Abb. 52: Orientierungstafel „Nördliche Peenelandschaft“ Ortsausgang Anklam in Richtung Relzow	39
Abb. 53: Ausschnitt Orientierungstafel „Nördliche Peenelandschaft“ Ortsausgang Anklam in Richtung Relzow	39
Abb. 54: Aussichtsturm zwischen Kamp und Bugewitz	40
Abb. 55: Aussichtsturm bei Menzlin	40
Abb. 56: Aussichtsturm bei Menzlin	40
Abb. 57: Badestelle in Stolpe an der Peene	40
Abb. 58: Badestelle am Pelsiner See (1)	40
Abb. 59: Badestelle am Pelsiner See (2)	40
Abb. 60: Rastplatz in Anklam	41
Abb. 61: Rastplatz in Dennin	41
Abb. 62: Rastplatz in Wegezin	41
Abb. 63: Rastplatz in Neu Krien	41
Abb. 64: Rastplatz in Medow	41
Abb. 65: Rastplatz zwischen Medow und Grüttow	41
Abb. 66: Rastplatz in Stolpe	41
Abb. 67: Rastplatz in Glien	41
Abb. 68: Rastplatz zwischen Kamp und Bugewitz	41
Abb. 69: Bushaltestellenhaus in Nerdin	41
Abb. 70: Bushaltestellenhaus in Rehberg	41
Abb. 71: Bushaltestellenhaus an der L 31 bei Sophienhof	41
Abb. 72: Bushaltestellenhaus in Medow	42
Abb. 73: Bushaltestellenhaus in Liepen	42
Abb. 74: Bushaltestellenhaus in Wussentin	42
Abb. 75: Bushaltestellenhaus in Stolpe	42
Abb. 76: Bushaltestellenhaus in Bugewitz I	42
Abb. 77: Bushaltestellenhaus in Strippow	42
Abb. 78: Bushaltestellenhaus in Glien	42
Abb. 79: Bushaltestellenhaus in Kagendorf	42
Abb. 80: Bushaltestellenhaus in Albinshof	42
Abb. 81: Bushaltestellenhaus in Iven	42
Abb. 82: Bushaltestellenhaus in Borntin	42
Abb. 83: Bank in Neuendof A	43
Abb. 84: Bank in Löwitz	43
Abb. 85: Bank in Kagendorf	43
Abb. 86: Bank zwischen Marienthal und Rathebur	43
Abb. 87: Bank in Schwerinsburg	43
Abb. 88: Bank in Glien	43
Abb. 89: Bank in Tramstow	43
Abb. 90: Bank in Iven	43
Abb. 91: Bank in Wegwezin	43
Abb. 92: Bank in Postlow	43
Abb. 93: Bank in Medow	43
Abb. 94: Bank in Japenzin	43
Abb. 95: Bank in Liepen	44
Abb. 96: Bank in Wussentin	44



Abb. 97: Bank in Krien	44
Abb. 98: Wasserwanderrastplatz Stolpe	44
Abb. 99: Wasserwanderrastplatz Menzlin	44
Abb. 100: Wasserwanderrastplatz Kamp	44
Abb. 101: Fahrradverleih in Bugewitz	45
Abb. 102: Schild Fahrradverleih in Bugewitz	45
Abb. 103: Bett & Bike-Betrieb in Bugewitz	45
Abb. 104: Schild Bett & Bike-Betrieb in Bugewitz	45
Abb. 105: Dorfladen in Bugewitz	45
Abb. 106: Eingang Dorfladen in Bugewitz	45
Abb. 107: Kirche Boldekow	46
Abb. 108: Glockenstuhl Thurow	46
Abb. 109: Mausoleum Auerose	46
Abb. 110: Familiengrabstätte in Löwitz	47
Abb. 111: Kriegsdenkmal Spantekow	47
Abb. 112: Gedenkstein Wegezin	47
Abb. 113: Gutshaus Dargibell	47
Abb. 114: Schloss Neetzow	47
Abb. 115: Wasserburg Muggenburg	47
Abb. 116: Verwalterhaus Janow	47
Abb. 117: Stallungen Janow	47
Abb. 118: Hafen Stolpe	48
Abb. 119: Hafen Menzlin	48
Abb. 120: Hafen Kamp	48
Abb. 121: Hügelgrab Tramstow	48
Abb. 122: Hünengrab Klein Polzin	48
Abb. 123: Wikingergrab Menzlin	48
Abb. 124: Geburtshaus Otto Heyden in Ducherow	49
Abb. 125: Geburtshaus Johann Christoph Adeling in Spantekow	49
Abb. 126: Pfarrhaus Krien	49
Abb. 127: Kilometerstein Luskow	49
Abb. 128: Eiskeller Neetzow	49
Abb. 129: Eiskeller Stretense	49
Abb. 130: Mühle Spantekow	49
Abb. 131: Brunnen Krien	49
Abb. 132: Haltestelle Löwitz	50
Abb. 133: Wartislawstein Grüttow	50
Abb. 134: Karniner Eisenbahnbrücke	50
Abb. 135: Personenfähre Stolpe	50
Abb. 136: Museumskate Kagendorf	50
Abb. 137: Dörphus Stolpe	50
Abb. 138: Klosterruine Stolpe	50
Abb. 139: Fährkrug Stolpe	50
Abb. 140: Naturdenkmal Linde in Medow	51
Abb. 141: Besondere Buche in Iven	51
Abb. 142: Kopfweiden zwischen Krien und Medow	51
Abb. 143: Hecke zwischen Krien und Medow	51
Abb. 144: Kastanienallee zwischen der L 31 und Sophienhof	51
Abb. 145: Dorfteich Rebelow	51
Abb. 146: Park Neetzow	51
Abb. 147: Informationstafel in Kagendorf	52
Abb. 148: Informationstafel in Bargischow	52
Abb. 149: Informationstafel in Rossin	52



Abb. 150: Informationstafel in Rosenhagen	53
Abb. 151: Informationstafel in Rathebur	53
Abb. 152: Informationstafel in Neu Kosenow	53
Abb. 153: Informationstafel in Gnevezin	53
Abb. 154: Informationstafel in Neuendorf A	53
Abb. 155: Informationstafel in Bugewitz	53
Abb. 156: Informationstafel in Medow	53
Abb. 157: Informationstafel in Grüttow	53
Abb. 158: Informationstafel	54
Abb. 159: Ausschnitt Informationstafel	54
Abb. 160: Informationstafel	54
Abb. 161: Informationstafel	55
Abb. 162: Ausschnitt Informationstafel	55
Abb. 163: Informationstafel	55
Abb. 164: Ausschnitt Informationstafel	55
Abb. 165: Informationstafel	55
Abb. 166: Informationstafel	55
Abb. 167: Informationstafel	56
Abb. 168: Ausschnitt Informationstafel	56
Abb. 169: Informationstafel	56
Abb. 170: Ausschnitt Informationstafel	56
Abb. 171: Informationstafel	56
Abb. 172: Ausschnitt Informationstafel	56
Abb. 173: Informationstafel	57
Abb. 174: Ausschnitt Informationstafel	57
Abb. 175: Informationstafel	57
Abb. 176: Informationstafel	57
Abb. 177: Informationstafel	57
Abb. 178: Ausschnitt Informationstafel	57
Abb. 179: Informationstafel	58
Abb. 180: Ausschnitt Informationstafel	58
Abb. 181: Ausschnitt Informationstafel	58
Abb. 182: Informationstafel	58
Abb. 183: Informationstafel	58
Abb. 184: Ausschnitt Informationstafel	58
Abb. 185: Informationstafel	59
Abb. 186: Ausschnitt Informationstafel	59
Abb. 187: Ausschnitt Informationstafel	59
Abb. 188: Ehemalige Haltestelle Löwitz	59
Abb. 189: Informationstafel	59
Abb. 190: Informationstafel	59
Abb. 191: Ausschnitt Informationstafel	59
Abb. 192: Informationstafel	60
Abb. 193: Ausschnitt Informationstafel	60
Abb. 194: Informationstafel	60
Abb. 195: Informationstafel	60
Abb. 196: Ausschnitt Informationstafel	60
Abb. 197: Informationstafel	60
Abb. 198: Ausschnitt Informationstafel	60
Abb. 199: Informationstafel	60
Abb. 200: Ausschnitt Informationstafel	60
Abb. 201: Informationstafel	61
Abb. 202: Ausschnitt Informationstafel	61



Abb. 203: Informationstafel	61
Abb. 204: Ausschnitt Informationstafel	61
Abb. 205: Informationstafel	61
Abb. 206: Ausschnitt Informationstafel	61
Abb. 207: Informationstafel	61
Abb. 208: Ausschnitt Informationstafel	61
Abb. 209: Informationstafel	61
Abb. 210: Ausschnitt Informationstafel	61
Abb. 211: Informationstafel	62
Abb. 212: Informationstafel	62
Abb. 213: Informationstafel	62
Abb. 214: Informationstafel	62
Abb. 215: Ausschnitt Informationstafel	62
Abb. 216: Informationstafel	62
Abb. 217: Ausschnitt Informationstafel	62
Abb. 218: Ausschnitt Informationstafel	62
Abb. 219: Informationstafel in Kavelpaß	63
Abb. 220: Ausschnitt Informationstafel	63
Abb. 221: Informationstafel in Kavelpaß	63
Abb. 222: Ausschnitt Informationstafel	63
Abb. 223: Informationstafel in Janow	63
Abb. 224: Ausschnitt Informationstafel	63
Abb. 225: Wegweiser in Schmuggerow	66
Abb. 226: Wegweiser in Krien	66
Abb. 227: Wegweiser in Kavelpaß	66
Abb. 228: Wegweiser bei Ausbau Kiekut	67
Abb. 229: Wegweiser in Kavelpaß	67
Abb. 230: Wegweiser in Putzar	67
Abb. 231: Wegweiser in Janow	67
Abb. 232: Wegweiser bei Glien Siedlung	67
Abb. 233: Wegweiser in Spantekow	67
Abb. 234: Orientierungstafel „Peenetalmoor-Landschaft“ am Radwanderweg zwischen Kamp und Bugewitz	69
Abb. 235: Ausschnitt Orientierungstafeln	69
Abb. 236: Informationstafel in Bargischow	73
Abb. 237: Informationstafel in Rathebur	73
Abb. 238: Informationstafel in Grüttow	73
Abb. 239: Informationstafel in Ducherow	73
Abb. 240: Ausschnitt Informationstafel	73
Abb. 241: Ausschnitt Informationstafel	73
Abb. 242: Informationstafel in Putzar	73
Abb. 243: Ausschnitt Informationstafel	73
Abb. 244: Informationstafel in Spantekow	74
Abb. 245: Informationstafel in Janow	74
Abb. 246: Informationstafel in Stolpe	74
Abb. 247: Peene-Tor-Brücke	78
Abb. 248: Garnisonskirche	79
Abb. 249: Denkmal Otto Lilienthals	79
Abb. 250: Lilienthal-Museum	80
Abb. 251: Marienkirche	80
Abb. 252: Marienkirche vor dem Ausbau von 1849/1852	80
Abb. 253: Gotisches Giebelhaus	82
Abb. 254: Rathaus	82



Abb. 255: Ehemaliges Rathaus Südseite	82
Abb. 256: Nikolaikirche	83
Abb. 257: Nikolaikirche vor der Restauration von 1873	83
Abb. 258: Steintor	84
Abb. 259: Museum im Steintor	84
Abb. 260: Pulverturm	85
Abb. 261: Gingkobaumgruppe	85
Abb. 262: Theater	86
Abb. 263: Wasserturm	86
Abb. 264: Gutshaus Dargibell	87
Abb. 265: Parkhaus Lüskow	88
Abb. 266: Wassergraben der Parkanlage	88
Abb. 267: Gutshaus Blesewitz	88
Abb. 268: Gutshaus Medow	89
Abb. 269: Gutshaus Stolpe	89
Abb. 270: Gutshaus Groß Polzin	90
Abb. 271: Gutshaus Ziethen	90
Abb. 272: Schloss Auerose	92
Abb. 273: Schloss Rossin	93
Abb. 274: Schloss Rossin	93
Abb. 275: Schloss Schmuggerow	94
Abb. 276: Schloss Sophienhof	95
Abb. 277: Ulrichsbau Putzar	95
Abb. 278: Joachimsbau Putzar	95
Abb. 279: Parkanlage Putzar	95
Abb. 280: Schloss Zinzow	96
Abb. 281: Gutsbrennerei	96
Abb. 282: Landschaftspark	96
Abb. 283: Flachlandfestung Spantekow	97
Abb. 284: Schloss Spantekow	97
Abb. 285: Wasserburg Müggenburg	98
Abb. 286: Kreuzgewölbe in der Eingangshalle	98
Abb. 287: Schloss Stretense	98
Abb. 288: Schloss Janow	99
Abb. 289: Schlosspark Janow	99
Abb. 290: Burgruine Landskron	100
Abb. 291: Schloss Neetzow	102
Abb. 292: Schloss Neetzow Hinterseite	102
Abb. 293: Parkanlage Neetzow	102
Abb. 294: Wasserschloss Quilow	103
Abb. 295: Wasserschloss Quilow mit Dorfteich	103
Abb. 296: Kirche Bargischow	104
Abb. 297: Kapelle Auerose	105
Abb. 298: Mausoleum Auerose	105
Abb. 299: Kirche Neu Kosenow	105
Abb. 300: Kirche Bugewitz	106
Abb. 301: Kirche Neuendorf A	107
Abb. 302: Kirche Rathebur	107
Abb. 303: Kirche Ducherow	108
Abb. 304: Kirche Ducherow Innenraum	108
Abb. 305: Kirche Rossin	109
Abb. 306: Kapelle Stretense	109
Abb. 307: Kirche Pelsin	110



Abb. 308: Kirche Schmuggerow	110
Abb. 309: Kirche Löwitz	111
Abb. 310: Leichenhalle	111
Abb. 311: Erdbegräbnis	111
Abb. 312: Kirche Putzar	112
Abb. 313: Kirche Boldekow	112
Abb. 314: Kirchhofportal Boldekow	112
Abb. 315: Kirche Spantekow	113
Abb. 316: Kirche Neuenkirchen	114
Abb. 317: Kirche Alt Teterin	114
Abb. 318: Mausoleum	114
Abb. 319: Kapelle Stretense	115
Abb. 320: Kirche Pelsin	115
Abb. 321: Kirche Japenzin	116
Abb. 322: Kirche Iven	117
Abb. 323: Kirche Krien	117
Abb. 324: Kirchhofportal Krien	117
Abb. 325: Kirche Medow	118
Abb. 326: Kirche Grüttow	119
Abb. 327: Wartislawstein	119
Abb. 328: Klosterruine	120
Abb. 329: Kirche Stolpe	121
Abb. 330: Figurenrelief über Eingang	121
Abb. 331: Wesselsche Mühle Anklam	122
Abb. 332: Mühle Spantekow	123
Abb. 333: Mühle Nerdin	124
Abb. 334: Mühle Nerdin	124
Abb. 335: Landwirtschaftliche Geräte	125
Abb. 336: Pelsiner See	125
Abb. 337: Eiskeller	126
Abb. 338: Geburtshaus	127
Abb. 339: Heimatstube	127
Abb. 340: Postmeilenstein	128
Abb. 341: Alte Feuerwehr	129
Abb. 342: Alte Schule	129
Abb. 343: Pfarrhaus	130
Abb. 344: Alter Brunnen	130
Abb. 345: Naturdenkmal Eiche neben Gutshaus Medow	131
Abb. 346: Naturdenkmal Winterlinde beim Pfarrhaus Medow (1)	131
Abb. 347: Naturdenkmal Winterlinde beim Pfarrhaus Medow (2)	131
Abb. 348: Wartislawstein	131
Abb. 349: Klosterruine	132
Abb. 350: Fährkrug	133
Abb. 351: Personenfähre	133
Abb. 352: Wasserwanderrastplatz	133
Abb. 353: Franzosenlinde (1)	134
Abb. 354: Franzosenlinde (2)	134
Abb. 355: Karniner Eisenbahnbrücke	135
Abb. 356: Wasserwanderrastplatz	135
Abb. 357: Museumskate	136
Abb. 358: Wikingergräber	138
Abb. 359: Wasserwanderrastplatz	138
Abb. 360: Blick zum Seehandelsplatz Menzlin	139



Abb. 361: Hünengrab	139
Abb. 362: Hügelgrab	140
Abb. 363: Ehemalige Einfahrt zum Schlosspark Busow	143
Abb. 364: Ehemaliger Schlosspark Busow	143
Abb. 365: Schloss Schmuggerow	144
Abb. 366: Erdbegräbnis	145
Abb. 367: Ehemaliges Schloss Löwitz von der Parkseite	145
Abb. 368: Naturpark Löwitz	145
Abb. 369: Schloss Sophienhof	146
Abb. 370: Ulrichsbau Putzar	146
Abb. 371: Joachimsbau Putzar	146
Abb. 372: Parkanlage Putzar	146
Abb. 373: Ehemaliges Schloss Schwerinsburg	147
Abb. 374: Schloss Schwerinsburg Teil des Westflügels	147
Abb. 375: Parkanlage Schwerinsburg	148
Abb. 376: Reste der Parkmauer	148
Abb. 377: Flachlandfestung Spantekow	149
Abb. 378: Schloss Spantekow	149
Abb. 379: Wasserburg Müggenburg	150
Abb. 380: Kreuzgewölbe in der Eingangshalle	150
Abb. 381: Marienkirche Anklam vor dem Ausbau von 1849/1852	151
Abb. 382: Nikolaikirche Anklam vor der Restauration von 1873	151



12 AUFGABENVERTEILUNG DER AUTOREN

Bearbeitung der Kapitel 2 sowie das Erstellen der Pläne von Kerstin Sydow.

Bearbeitung der Kapitel 3, 4, und 8 von Susanne Dudziak.

Das Kapitel 5 wurde wie folgt bearbeitet:

5.1, 5.3.4, 5.3.5 und 5.4 von Kerstin Sydow,
5.2, 5.3.1, 5.3.2 und 5.3.3 von Susanne Dudziak.

Das Kapitel 6 wurde wie folgt bearbeitet:

6.1, 6.2.1, 6.2.2 von Susanne Dudziak,
6.2.3, 6.2.4, 6.3 und 6.4 von Kerstin Sydow.

Die Kapitel 7.1.2 bis 7.1.9 wurden zusammen erarbeitet und thematisch aufgeteilt nach Einleitungen, Wegbeschreibungen und Detailbeschreibungen der einzelnen Elemente.

Bearbeitung der Einleitungen und Detailbeschreibungen von Kerstin Sydow.

Bearbeitung der Wegebeschreibungen von Susanne Dudziak.

Die weiteren Kapitelpunkte wurden wie folgt bearbeitet:

7.2.1 und 7.2.2 von Kerstin Sydow,
7.2.3 und 7.2.4 von Susanne Dudziak.

Alle übrigen Kapitel wurden zusammen erarbeitet.



13 EHRENWÖRTLICHE ERKLÄRUNG

Wir, Susanne Dudziak und Kerstin Sydow, versichern, dass wir die beiliegende Diplomarbeit ohne Hilfe Dritter und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Quellen und Hilfsmittel angefertigt und die den benutzten Quellen wörtlich oder inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht haben.

Diese Arbeit hat in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner Prüfungsbehörde vorgelegen.

Wir sind uns bewusst, dass eine falsche Erklärung rechtliche Folgen haben wird.

Neubrandenburg, 13.08.2009