



Studiengang Landschaftsarchitektur und Umweltplanung

Bachelorarbeit

## Ein Weg von Lübz nach Benzin



Bearbeiter: Martin Jeschke

urn: um:nbn:de:gbv:519-thesis 2010-0516-7

Erstprüfer: Prof. Dr. Helmut Lührs

Zweitprüfer: Dipl.-Ing. Felix Merk

## **Bachelorarbeit**

zur Erlangung des Grades B.Sc. Landschaftsarchitektur und Umweltplanung  
am Fachbereich LGGB  
der Hochschule Neubrandenburg

Neubrandenburg, September 2010

## Vorwort

„Hier bin ich Mensch, hier darf ich's sein“<sup>1</sup> dieser oft gebrauchte letzte Satz des Osterspaziergangs in Goethes Faust ist meine erste Wahl zum Ausdruck meiner Heimatverbundenheit. Das Mecklenburg, in dem ich sowohl in Schwerin als auch seit meinem 15. Lebensjahr in dem Dorf Kreien bei Lübz aufwachsen durfte, fasziniert mich. Von der Ostseeküste bis zur Seenplatte, durch Alleen und über weite Felder scheint es für mich pures Glück gewesen zu sein, einer der Dauerurlauber im Urlaubsland Mecklenburg Vorpommern sein zu dürfen. An dieser Stelle ist Heimat ein Gefühl, kein Wort. Auch nach einigen Reisen ins In- und Ausland, die des Öfteren durch den Besuch schöner Landschaften und Orte geprägt waren, ist das „wieder da sein“ mit dem „Mensch sein dürfen“ hier verbunden. Das bekannte Umfeld, die Menschen, die Luft, alles fügt sich zu einem Ganzen, das in den richtigen Momenten der Seele Ruhe gibt. Schon bei der Recherche zu dieser Bachelorarbeit entstand bei den Beteiligten und Befragten einige Verwunderung. „Wie kommt man denn auf die Idee über diesen Landweg zu schreiben?“ habe ich öfter gehört als mir lieb war. Gleichzeitig waren das Interesse der Menschen am Thema und die Freude über die wissenschaftliche Beachtung zu spüren. Ohne noch theatralischer zu werden; vielleicht komme ich auf die Idee über den Landweg von Lübz nach Benzin zu schreiben, weil ich die Chance sehe, meiner Heimat etwas zurückgeben zu können. Mein Dank gilt allen die diese Arbeit ermöglicht und unterstützt haben.

Abbildung Deckblatt: Luftbild 1953

---

<sup>1</sup> Goethe (1808), S. 28

# Gliederung

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	6 – 8
1.1	Vorgehensweise	9 – 10
1.2	„Wo man geht und steht....“	10 – 12
1.3	Das Wetter	12
<b>2</b>	<b>Landnutzung</b>	13
2.1	Der Weg zum Weg	13 – 14
2.1.1	Eschenallee zum Neuen Teich	14 – 18
2.1.2	Doppelte Reihe Eichen	18 – 22
2.2	Neuer Teich	22 – 32
2.3	Landweg nach Benzin	33 – 44
2.4	Kurze lange Geschichte der Wegränder	44 - 46
<b>3</b>	<b>Bestandsaufnahme des Landweges</b>	47
3.1	Erster Abschnitt	48 – 51
3.2	Zweiter Abschnitt	51 – 53
3.3	Dritter Abschnitt	54 – 56

---

<b>4</b>	<b>Planung</b>	57
4.1	Planungsaspekte	57 – 59
4.2	Entwurf	59 – 60
4.3	Umsetzung	61 – 62
<b>5</b>	<b>Fazit</b>	62 – 63
<b>6</b>	<b>Literaturverzeichnis</b>	64 – 65
<b>7</b>	<b>Abbildungsverzeichnis</b>	66 – 67
<b>8</b>	<b>Anhang</b>	68
<b>9</b>	<b>Eidesstattliche Erklärung</b>	69

## 1. Einleitung

Im 2. Semester meines Studiums der Landschaftsarchitektur und Umweltplanung fragte mich mein Bekannter Clemens Russell, ob ich einen Plan zur Verbesserung des Landweges von Lübz nach Benzin erstellen könnte. Für diese Aufgabe erarbeitete ich einen Bestandsplan der Randvegetation und einen Aufbau für eine wassergebundene Wegedecke mit Dachprofil. Die Finanzierung der Umsetzung durch einen Antrag an die LEADER-Region „Warnow-Elde-Land“ war zu diesem Zeitpunkt leider nicht möglich. Durch die Bekanntschaft zu Clemens und seiner Frau Claudia Ammann, die an besagtem Landwege einen alten ausgesiedelten Bauernhof bewohnen, verbunden mit einem weiteren Interesse an dem Ausbau des Weges, ergab sich für mich die Möglichkeit der erneuten Auseinandersetzung, als Thema für meine Bachelorarbeit. Nachdem ich mich in meiner ersten Planung, aus heutiger Sicht, eher lückenhaft mit der Situation des Weges und seinen Nutzungen auseinandergesetzt habe, konnte ich mit den Möglichkeiten einer Bachelorarbeit, die Fülle der Problemstellungen die dieses Thema bietet in Angriff nehmen. Neben der praktischen Ausführung des Weges stellten sich Fragen zu seiner Geschichte verbunden mit den gegenwärtigen Nutzungen durch Landwirte, Bewohner und Erholungssuchender aus Nah und Fern.

Noch bevor die eigentliche Recherche zu dieser Arbeit begann, beschloss ich einen Spaziergang von Lübz nach Benzin zu unternehmen, um mir einen Überblick zur Situation des Weges zu verschaffen.

### **Spaziergang von Lübz nach Benzin**

Den Spaziergang beginne ich am Nachmittag des 28. Mai 2010. Es ist ein sonniger, aber noch recht windiger Tag und ich muss schon wie des Öfteren in diesem Mai an die Bauernregel „Ist der Mai recht kühl und nass, füllt dem Bauern Scheun und Fass“ denken.

An den letzten Einfamilienhäusern des heutigen „Dichterviertels“, der Regionalen Schule und dem Verkehrsübungsplatz vorbei, verlasse ich entlang einer Eschenallee die Stadt in südöstlicher Richtung. In der äußeren Peripherie von Lübz wird die asphaltierte Fahrbahn auf der linken Seite, bevor sie auf das Waldstück „Neuer Teich“ trifft, von einer doppelten Reihe Eichen begleitet. Die Eichen Reihen enden wenige Meter vor dem „Neuen Teich“ an einer Auffahrt zu einer, vor der Wende als Freilichtbühne genutzten Freifläche. Gegenwärtig ist sie ein Parkplatz für die „Waldbenutzer“, die hier ihren Spaziergang, die sportlichen Aktivitäten oder das Ausführen des Hundes starten.

Drei Wege erschließen den Wald von der Lübz Seite aus. Dem mittleren Weg will ich 2 km durch das Waldstück in Richtung der Ortschaft Benzin folgen. Durch eigene sportliche Aktivitäten und die eine oder andere „Herrentagstour“ kenne ich die meisten Wege und ihre Verläufe. Die Wege links und rechts vom Hauptweg gehören zu einer netzartigen Erschließung der Waldabschnitte, die hauptsächlich für Sport und Freizeit genutzt wird.

Der Eingang des Weges wird von einer Schranke und zwei Schildern markiert. Das Schild des Forstamtes erklärt, dass dieser „Nichtöffentliche“ Weg für das unbefugte Befahren gesperrt ist, das andere Schild weist mich darauf hin, dass ich ein Landschaftsschutzgebiet betrete. Durch die offene Schranke beginne ich meinen Spaziergang durch den „Neuen Teich“, auf einem gut ausgebauten forstwirtschaftlich genutzten Weg. Ein lückenhaft bewachsener Mittelstreifen, zwei Fahrspuren und auf jeder Seite ein in seiner Breite variierender Randstreifen kennzeichnen seine Zonierung. Das Waldstück rechts von mir ist licht und lässt

mehrmals einen Blick auf ein in südlicher Richtung liegendes Rapsfeld zu. Im Wald dominieren ältere Buchen und Eichen, seltener sind Hainbuchen und „verirrte“ Birken zu finden. Der Wald links von mir wirkt insgesamt jünger. „Mikadostangenartig“ drängen junge Buchen und Ahorne, noch sehr dicht zusammen gepflanzt zum Licht. Die ersten 100 m des Weges gehe ich eine leichte Steigung hinauf und werde mit jedem Schritt mehr von dem mit Wald verbundenen Gefühl des „Durchatmens“ eingenommen. Nur die angreifenden Mücken stören diese Erholung, leider mit kontinuierlichen Attacken.

An mehreren, etwa 5x10 m großen gemähten Lichtungen für die Holzlagerung vorbei, verändert der Wald auf meinem Weg recht häufig sein Erscheinungsbild. Nadelbäume und Laubbäume wechseln sich auf beiden Seiten in kurzen Abständen und auf überschaubaren Flächen ab. Mal jünger mal älter, mal lichter mal sehr eng gepflanzt.

Im Verlauf des Weges treffe ich auf einige Kreuzungen, welche Pfade und Wege der beiden Waldstücke mit dem Hauptweg verbinden. Auf der Hälfte der Strecke durch den „Neuen Teich“ gelange ich zu einem Wegweiser der die Richtungen Lübz, Benzin und einen Abzweig in das rechte Waldstück zu einem Ehrenhain kennzeichnet. Der Ehrenhain, für die Gefallenen des ersten Weltkrieges befindet sich auf einer landschaftlichen Erhebung, deren höchster Punkt circa 10 m höher liegt als das ihn umgebende Gelände. Dieser Punkt wird durch einen beschrifteten Findling auf einem Sockel aus kleineren Feldsteinen markiert. Um dieses Zentrum sind in Kreisen und an den Wegen entlang Gedenksteine angeordnet, die mit Namen und Todestag versehen wurden. Der Hain besteht aus älteren Kiefern und Buchen, die auch entlang des Weges zum Zentrum der Anlage gepflanzt wurden.

Zurück auf dem Weg, folge ich dem Wegweiser weiter Richtung Benzin. Bei einem Blick durch den Wald sind auf beiden Seiten des Weges in diesem Bereich fast ausschließlich Kiefern und Fichten zu finden. Bis zum Ende des „Neuen Teiches“ ändert sich die Waldnutzung noch mehrere Male. Der Weg ist weiterhin, abgesehen von aufgeweichtem Waldboden in zu feuchten Senken, frei von Schäden und scheint regelmäßig befahren zu werden. Ein letzter Abzweig des Waldweges führt zu einem der Sölle, die sich in den Wäldern und auf den Ackerflächen der Umgebung oft finden lassen. Inmitten des Waldes wirkt der schwarze Wasserspiegel fast unheimlich und verschafft der Situation einen mystischen Reiz. Die verschiedenen netzartigen Erschließungen der Waldstücke werden etwa 100 m vor dem Ende des Waldes auf den von mir beschrittenen Hauptweg zusammengeführt. Eine letzte Kurve, ein letzter Holzlagerplatz mit Wendemöglichkeit und der bewaldete Teil meines Weges ist zu Ende. Am „Ausgang“ stehen eine Schranke und zwei Schilder die das Selbe erklären wie ihre „Kollegen“ am „Eingang“. Beim Übergang aus dem dunklen Wald müssen sich meine Augen kurz an die lichtdurchflutete offene Ackerlandschaft gewöhnen. Der Blick über die weiten, sanft hügligen Flächen ist fast grenzenlos und wird nur von der in südlicher Richtung liegenden, Kastanienallee nach Benzin „zerschnitten“.

Der Spaziergang sollte mich eigentlich weiter auf einen Landweg führen, aber ich stehe auf einem 1,5 m breiten grünen Pfad, in dessen Mitte sich eine Laufspur befindet, an seinen Rändern stehen auf schmalen Ackerrandstreifen etwa 20 cm hohe Gräser. Hinter der Schranke scheint der eben noch gut genutzte und ausgebaute Weg im Nichts zu enden. Es wirkt fast als würden die beiden Felder den Weg verschlucken. Erst nach etwa 100 m, auf Höhe einer völlig von der Zeit zerfressenen Weide, die dessen zum Trotz an den unwahrscheinlichsten Stellen auszuschlagen scheint, wird der Weg breiter. Es zeigen sich, typische ausgefahrene Fahrspuren, die von 0,2 m hohen Rasengesellschaften auf dem Mittelstreifen und den Rändern begleitet werden. Auf der rechten Seite des Weges, hinter der Weide entsteht ein „Pflugschatten“ der einen Ackerrandstreifen von etwa 1,5-2 m Breite bis zu den nächsten Bäumen bildet. Auf meinem Spaziergang komme ich jetzt an einem

ehemaligen, als Bauernhof genutzten, Grundstück vorbei, das von wild aufgewachsenen Bäumen und Gehölzen begrenzt, etwa 50 m in die Ackerfläche hineinragt. An beiden Seiten des Weges vor dem Grundstück stehen Baumreihen aus Linden, Birken, Ulmen und Kastanien, von denen einige als Stockausschlag zu erkennen sind. Der Zustand für ein Begehen oder Befahren hat sich in diesem Bereich deutlich verschlechtert, eine Zonierung in Mittelstreifen und Fahrspur ist nicht mehr zu erkennen. Zu tiefe Fahrspuren und Löcher wurden mit einer Mischung aus Betonrecycling, Bauschutt und Feldsteinen gefüllt.

Bevor ich den schon erwähnten ausgesiedelten Hof meiner Bekannten Claudia und Clemens erreiche, verbessert sich die Situation des Weges deutlich. Am Rand stehen vereinzelt Gehölze, die Fahrspuren sind aufgrund des hellen Sandes gut zu erkennen. Das Grundstück verläuft etwa 50-60 m direkt am Weg entlang und bis zu 100 m in die Ackerfläche hinein. Der Hof wird nicht mehr landwirtschaftlich, sondern vielmehr als großzügiges Einfamilienhaus genutzt. Gegenüber dem Grundstück finden sich geschnittene Kopfweiden mit Unterwuchs aus Holunder am Wegrand. Den Hof hinter mir lassend, folge ich dem Weg, einer der landschaftlichen Wellen hinauf bis zur Kreuzung Riederfelde- Benzin Lübz. Links von mir strahlt der Raps mit der Sonne um die Wette, während rechts von mir die Gerste im leichten Wind schwingt. Das Gelände fällt von links nach rechts ab, der Raps wächst mir über den Kopf, das Gerstenfeld hingegen kann ich komplett überblicken. Auf der Kreuzung wende ich mich nach rechts Richtung Benzin um den letzten Teil meines Spaziergangs anzutreten. Der Weg ist hier insgesamt um die 4 m breit und zeigt höhere Nutzungserscheinungen als bisher. Die Fahrbahn hat an vielen Stellen keinen Mittelstreifen. Die Festigkeit der Wegeoberfläche ist mit der von gebundenen Bauweisen zu vergleichen. Auf dem rechten Randstreifen stehen größere Gruppen von Gehölzen als Hecken zusammen. Eine Eingrenzung des Wachstums dieser Gehölze und der wenigen Bäume wird durch das Freischneiden der Leitungen von örtlichen Strom- und Telefonversorgern geregelt. Dieses Freischneiden hat dementsprechend weder einen pflegerischen noch einen gestalterischen Anspruch. Links des Weges fehlt der Randstreifen fast völlig, die Gerste steht somit direkt am Weg.

Die ersten Dächer von Benzin sind zu sehen und die Kurve schwingt sich bis in die Ortschaft. Hier stehe ich jetzt am Anfang des Weges, der für meinen heutigen Spaziergang das Ende ist. Ein Blick nach links die Kopfsteinpflasterstraße hinunter weist mir den Weg zur Ziegelei Benzin. Nach rechts würde mich eine über 300 Jahre alte, schattige Kastanienallee auf der heute asphaltierten Chaussee nach Lübz führen.

Die Beobachtungen und Eindrücke dieses Spaziergangs, haben für mich viele Fragen zur Geschichte und derzeitigen Nutzung des Weges aufgeworfen. Es ergeben sich für mich folgende Thesen, deren Beweis ich erarbeiten möchte.

- Thesen:
- 1- Der aktuell notwendige Weg von Lübz nach Benzin besteht seit über 200 Jahren.
  - 2- Der Weg wird durch die Landnutzung gesichert, aber nicht mehr von jeder Landnutzung in seiner gewachsenen Form gebraucht.
  - 3- Die Planungsrelevanz entsteht durch realen Bedarf, der sich durch die notwendige Instandsetzung einiger Bereich des Weges zeigt.

Die Beantwortung, eines Teils der entstandenen Fragen und die Untermauerung meiner Thesen, soll die folgende Arbeit leisten.



## 1.1 Vorgehensweise

Die Beobachtungen des Spaziergangs enthalten die Grundlagen für Absicht und Vorgehensweise der Bachelorarbeit. Die Ergebnisse der Beobachtungen zusammen mit der während der Recherche ermittelten Informationen werden unter Punkt 2, durch die Beschreibung der verschiedenen Abschnitte des Weges dargestellt. Hierzu werden unterschiedliche Aspekte der Landnutzung, sowie ihrer empirischen Erforschung anhand einer Analyse geklärt. Die historische Entwicklung des Weges von Lübz nach Benzin erklärt die derzeitige Situation und ermöglicht eine zukunftsorientierte Planung. Folgende Begriffe strukturieren die Analyse.

### die Seite der Natur

Erkenntnisse ergaben sich zum Teil aus den Ergebnissen der Beobachtungen, verbunden mit den zwei Begehungen des Gebietes mit Helmut Lührs. Weiterhin werden die Karten und Daten über Boden, Wasser und Klimaverhältnisse, des Landschaftsplans der Stadt Lübz<sup>2</sup> sowie des Gutachterlichen Landschaftsrahmenplans der Region Westmecklenburg<sup>3</sup> zu Grunde gelegt. Bodenkundliche Untersuchungen wurden bei den Begehungen durch Verwendung des Pürckhauer<sup>4</sup> vorgenommen. Die Bestimmung des Alters von Bäumen wurde über ihren Umfang in Kombination mit den art- und wachstumsabhängigen Faktoren, jährlichen Zuwachsangaben und Erfahrungswerten ermittelt.

### Geschichte der Landnutzung

Die Veränderungen der Landschaft durch anthropogene Nutzung und Bewirtschaftung werden für die einzelnen Bereiche des Weges betrachtet. Der durch Arbeit und Kultur auf die Landschaft genommene Einfluss, erklärt ihr heutiges Erscheinungsbild.<sup>5</sup> Die unterschiedliche Inanspruchnahme des Landes wird, unter anderem durch die erwähnten boden – und vegetationskundliche Untersuchungen bestimmt. Es werden vergleichend, ähnliche Situationen zur Klärung der Nutzung hinzugezogen. Zur Einschätzung der historischen Bedeutung und Nutzung der Flächen erfolgte die Auswertung verschiedener Karten und Luftbilder.

- Karten:
- Wiebekingsche Karte von Mecklenburg 1786, M 1:25000
  - Schmettausche Karte 1798, M 1:50000
  - Messtischblatt 1877, M 1:25000
  - Silva Wanderkarte 1913, M 1:150000
  - Karte für die Manöver der 17. Division 1913, M 1:100000
  - Topographische Karte der DDR 1986
  - Topographische Karte Mecklenburg Vorpommerns M 1:25000

<sup>2</sup> Bendfeldt, Schröder und Franke (2002)

<sup>3</sup> Barz, A. et al. (1998)

<sup>4</sup> Hohlmeißelbohrer zur Entnahme von Bodenproben

<sup>5</sup> Vgl. Jahr und Kaeding (2004), S. 42

Luftbilder der Landesluftbildstelle	
Mecklenburg Vorpommern:	- 1953
	- 1986
	- 1995
	- 2008

Die Recherche weiterer, für die Geschichte des Weges wichtiger Informationen, ergab sich durch Gespräche mit Anwohnern und Nutzern. Die Nutzung von öffentlichen Einrichtungen zur Recherche, wie den Ämtern, Museen und Bibliotheken des Kreises verhalf oftmals zum Erkenntnisgewinn.

Die Punkte 3 und 4 des Hauptteils der Arbeit klären die Defizite des Landweges und versuchen durch eine Planung Lösungen zu liefern.

## 1.2 Wo man geht und steht....

Diese Redewendung benutzen Menschen um auszudrücken, dass sich etwas wiederholt oder vermehrt in Erscheinung tritt. „Wo ich ging und stand.....“ bei meinem Spaziergang fiel mir auf, das Vieles von der Geschichte des Weges und den Zusammenhängen seiner derzeitigen Situation, für mich unverständlich war.

„Der ursprüngliche Weg entwickelte sich aus dem getretenen Pfad, den der tastende Fuß des Menschen als Verbindung zweier Punkte fand“<sup>6</sup>

Wege sind Teil der historischen Entwicklung einer Region, sie sind mit der Landschaft und deren Nutzung verbunden. Im Gegensatz zu ihren, in die Tiefe organisierten Rändern, folgen Wege linear der Richtung zu einem Ziel. Dieses Ziel und die am Weg(Rand) stattfindende Landnutzung ergeben die Absicht, die einen Weg entstehen lässt.<sup>7</sup> Ein wiederholtes Benutzen zum Gehen von A nach B, dem Erreichen der Arbeitsstätte oder auch das Erschließen und Durchqueren erhält Wege und gibt ihnen ihre Legitimation. Der Gebrauchswert der somit durch die Verwendung eines Weges entsteht, ist durch Zweck und Absicht bestimmt.<sup>8</sup> Aufbau, Zonierung Dimensionierung und Ausstattung eines Weges ergeben sich also durch dessen Gebrauch.<sup>9</sup> Schon bei der Bezeichnung von Wegen wird ihre Funktion oft klar. Während Begriffe wie Fuß- oder Fahrwege erklären wie wir sie benutzen, lassen Wald- oder Landwege die Nutzung ihrer Ränder erkennen. Auch der Weg von Lübz nach Benzin besteht aus mehreren durch ihre Landnutzung und Funktion zu unterscheidenden Teilen. Die Entstehung und die derzeitige Situation dieser Teile sind abhängig von der Geschichte, der durch Menschen geformten Landschaft, in der sie sich heute befinden.

<sup>6</sup> Schultze-Naumburg (1928), S. 19.

<sup>7</sup> Vgl. Hülbusch (1996), S. 248.

<sup>8</sup> Vgl. Gruber (2005), S. 22f.

<sup>9</sup> Vgl. Hülbusch (1996), S. 250

Grundlegend für die Besiedlung in Mecklenburg waren die geologischen Hinterlassenschaften der Weichseleiszeit, die den Landschaftsraum gestalteten und bis heute die Art der Bewirtschaftung des Bodens prägen. Gerold Richter schreibt dazu in der Landeskunde Mecklenburg Vorpommerns: „Die Endmoränen formen eine „bucklige Welt“ von Hügeln und Toteis- Senken. Da hier Sande, Geschiebemergel, Kiese, Blockpackungen und Tone auf kleinem Raume wechseln, liegen steile und flache, feuchte und trockene, basenreiche und basenarme Standorte im Wechsel. Dies hat eine Parklandschaft entstehen lassen, in der Feld, Wald und Grünland einander durchdringen. Die Endmoränenhöhen tragen oft weite Buchenwälder (Moränen-Fagetum).“<sup>10</sup>

Durch diese Endmoränenlandschaft führt auch das verbindende Element, über das hier gesprochen wird. Schon vor einer schriftlichen Erwähnung der Ortschaften Benzin und Lübz im 13. Jahrhundert war dieser Teil der Mecklenburger Landschaft besiedelt.<sup>11</sup> Dementsprechend haben auch schon Verbindungen in Form von Wegen existiert. Die Stämme der slawischen Wenden besiedelten im 4.-6. Jahrhundert das „fast siedlungsleere Waldland mit einer Vielzahl von Mooren und Seen“ und betrieben „Viehwirtschaft, Fischerei, Jagd und Bienenzucht“.<sup>12</sup> Diesen Bedürfnissen entsprechend war der Verlauf von Wegen hauptsächlich von natürlichen Gegebenheiten und Hindernissen abhängig, da die von den Wenden angewandte Weidewirtschaft keine durch Wege erschlossene Landschaft erforderte. Erst im Rahmen der Städtegründungen des 13. Jahrhundert in Mecklenburg und Vorpommern entwickelten sich Verkehrswege, die aufgrund ihrer vermehrten Nutzung in Siedlungsnähe zur Entstehung eines Wegenetzes führten.<sup>13</sup>

„Freilich ist damals auch Lübz noch ein Dorf in der alten Landschaft Ture wie viele andere, aber bald wird es deren Hauptort.“<sup>14</sup>

Die Landschaft Ture (Tur: slawischer Ausdruck für Auerochse) wird ab 1238 von Pribislaw dem Ersten, Fürst von Parchim- Richenberg beherrscht und ist in seiner Ausdehnung mit dem heutigen Zuständigkeitsbereich des Amtes Eldenburg Lübz, das bis vor einigen Jahren noch Amt Ture hieß, identisch.<sup>15</sup> Die Ortschaft Benzin war und ist Teil dieses Zuständigkeitsbereiches.

Eine Intensivierung der Landwirtschaft im deutschen Reich des 13. Jahrhunderts, verbunden mit einer Besiedlung des Wenden-Landes durch deutsche Siedler, führte zu einer Veränderung des ländlichen Raumes und seiner Strukturen.

„Die deutschen Siedler, ausgestattet mit einer entwickelteren Agrartechnik (Pflug, Sense, Pferd als Zugtier), mit der fortschrittlichen Rotation der Dreifelderwirtschaft und mit dem Getreidebau als Hauptbetriebsziel suchten gerade die schwereren fruchtbareren Böden.“<sup>16</sup>

Die vorherrschend lehmigen Böden des Landes Ture waren somit einer der Hauptgründe zur Veränderung des landschaftlichen Wegenetzes. Die zentralörtliche Bedeutung von Lübz war für Wegeverbindungen ins Umland sicherlich zusätzlich entscheidend. Einen Rückgang der deutschen Siedler löste die im 14. und 15. Jahrhundert unter anderem durch die Pest

<sup>10</sup> Richter (1991), S. 119

<sup>11</sup> Vgl. Schlie (1901), S. 512ff

<sup>12</sup> Richter (1991), S. 127

<sup>13</sup> Vgl. ebenda S. 131

<sup>14</sup> Schlie (1901), S. 512

<sup>15</sup> Vgl. ebenda S. 512

<sup>16</sup> Richter (1991), S. 129

verursachte „Wüstungsperiode“ aus. Einen weitaus größeren Einschnitt für die Bevölkerungsentwicklung hatte der Dreißigjährige Krieg, bei dem nach Schätzungen die Einwohnerzahlen Mecklenburgs von 200.000 auf 40.000-50.000 zurückgingen.

Das nächste für Land- und Wegenutzung entscheidende Ereignis war: „Die Einführung einer neuen Betriebsform, der holsteinischen Koppelwirtschaft, half im 18. Jahrhundert mit, die Zahl der benötigten Bauern weiter zu verringern. Bei dieser Koppelwirtschaft wird die Gutsflur in Schläge geteilt, die abwechselnd als Ackerland und Weide genutzt werden. Dabei wird die Ackerfläche gegenüber der bisherigen Drei bis Fünffelderwirtschaft erheblich reduziert, entsprechend auch der Umfang der bäuerlichen Dienste.“

Bis in die Neuzeit ist Mecklenburg durch seine hauptsächlich landwirtschaftliche Nutzung geprägt, dabei begann um 1850 ein Wandel, der weniger ertragreiche Böden der Wald und Grünlandbewirtschaftung überließ.<sup>17</sup>

Bodennutzung 1878 – 1938 in Prozent der Gesamtfläche<sup>18</sup>

Nutzung als	Mecklenburg-Schwerin		
	1878	1913	1938
Ackerland	58%	57%	50%
Wiesen	8%	9%	8%
Weiden	5%	5%	8%
Wald	17%	19%	21%

Diese land- und forstwirtschaftliche Prägung mit ihrer direkten Verbindung zu den anstehenden Böden ist auch für das ehemalige Land Ture, in dem der Weg von Lübz nach Benzin verläuft grundlegend.

### 1.3 Das Wetter

Die für Land- und Forstwirtschaft grundlegenden klimatischen Bedingungen sind im Landschaftsplan der Stadt Lübz beschrieben. Die folgende Zusammenfassung dieser Informationen kann für alle Abschnitte des Weges angewandt werden. Das Klima von Lübz und seiner Umgebung ist als ein Übergangsklima von atlantischen und kontinentalen Einflüssen geprägt. Kühle Sommer und milde Winter verbunden mit einer Tagestemperatur ohne größere Schwankungen kennzeichnen das Gebiet. Die durchschnittliche Niederschlagsmenge beträgt über 600 mm im Jahr und verteilt sich meist auf die Sommermonate. Mit einer Jahresmitteltemperatur von 7,9 bis 8,1 °C befindet sich Lübz im unteren Bereiche der Jahresmitteltemperaturen in Westmecklenburg.

<sup>17</sup> Vgl. Richter (1991), S. 139f

<sup>18</sup> ebenda S.140

## 2 Landnutzung

„Im übrigen dürfte nicht ein Stück Erdoberfläche in Deutschland mehr so aussehen, wie es vor der Kultivierung durch Menschenhand der Fall war, denn alles, was wir sonst um uns sehen, vom Forst bis zum Feld, von der Wiese bis zum Mühlenwehr, ist Menschenwerk oder doch Natur, von Menschenhand gebändigt und verändert“ Paul Schultze-Naumburg 1928<sup>19</sup>



Abbildung 1

Lageplan des Weges

### 2.1 Der Weg zum Weg

Das Zentrum der Stadt Lübz bildet bis heute eine Insel in der Elde, auf der 1308 von den brandenburgischen Markgrafen Hermann und Otto, die Eldenburg als Stützpunkt zum Schutz vor den Raubzügen der Wenden gegründet wurde. Der genaue Zeitpunkt der Stadtgründung ist nicht bekannt, wird aber um 1370 vermutet. Eine urkundliche Erwähnung des Bürgermeisters und eines Stadtrates ist 1506 zu finden.<sup>20</sup> Seit dieser Zeit entwickelte sich Lübz zu einer Stadt, die 2009 6275 Einwohner auf einer Fläche von 49.12 km<sup>2</sup> hatte. Die Fläche für Siedlung und Infrastruktur beträgt 13.8%, dagegen werden 62.6% der Fläche landwirtschaftlich genutzt.<sup>21</sup>

Beim Verlassen des Zentrums in östliche Richtung gelangt man auf die Schützenstraße, die nachdem sie die Jahnstraße gekreuzt hat, zur Straße Neuer Teich wird. Diese führt direkt zum Waldstück Neuer Teich und bildet den ersten Abschnitt des Weges, der genauer betrachtet werden soll.

<sup>19</sup> Schultze-Naumburg (1928), S. 9

<sup>20</sup> Vgl. Schlie (1901), S. 515

<sup>21</sup> Bendfeldt, Schröder und Franke (2002), S. 12

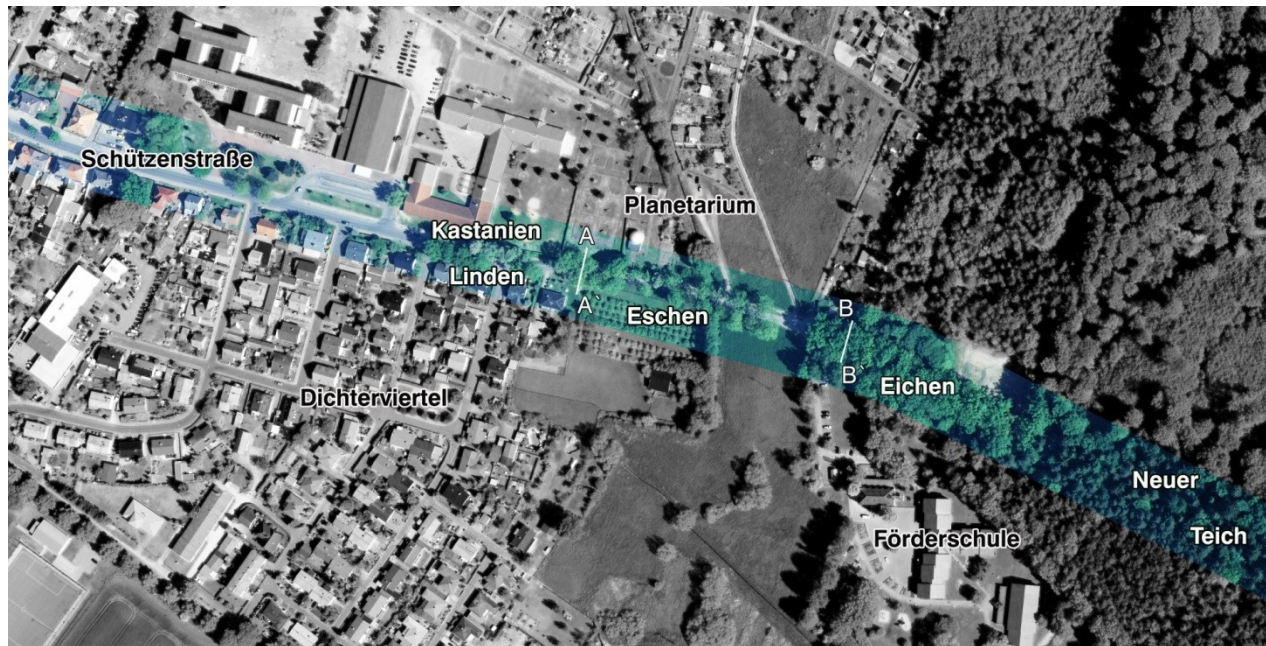


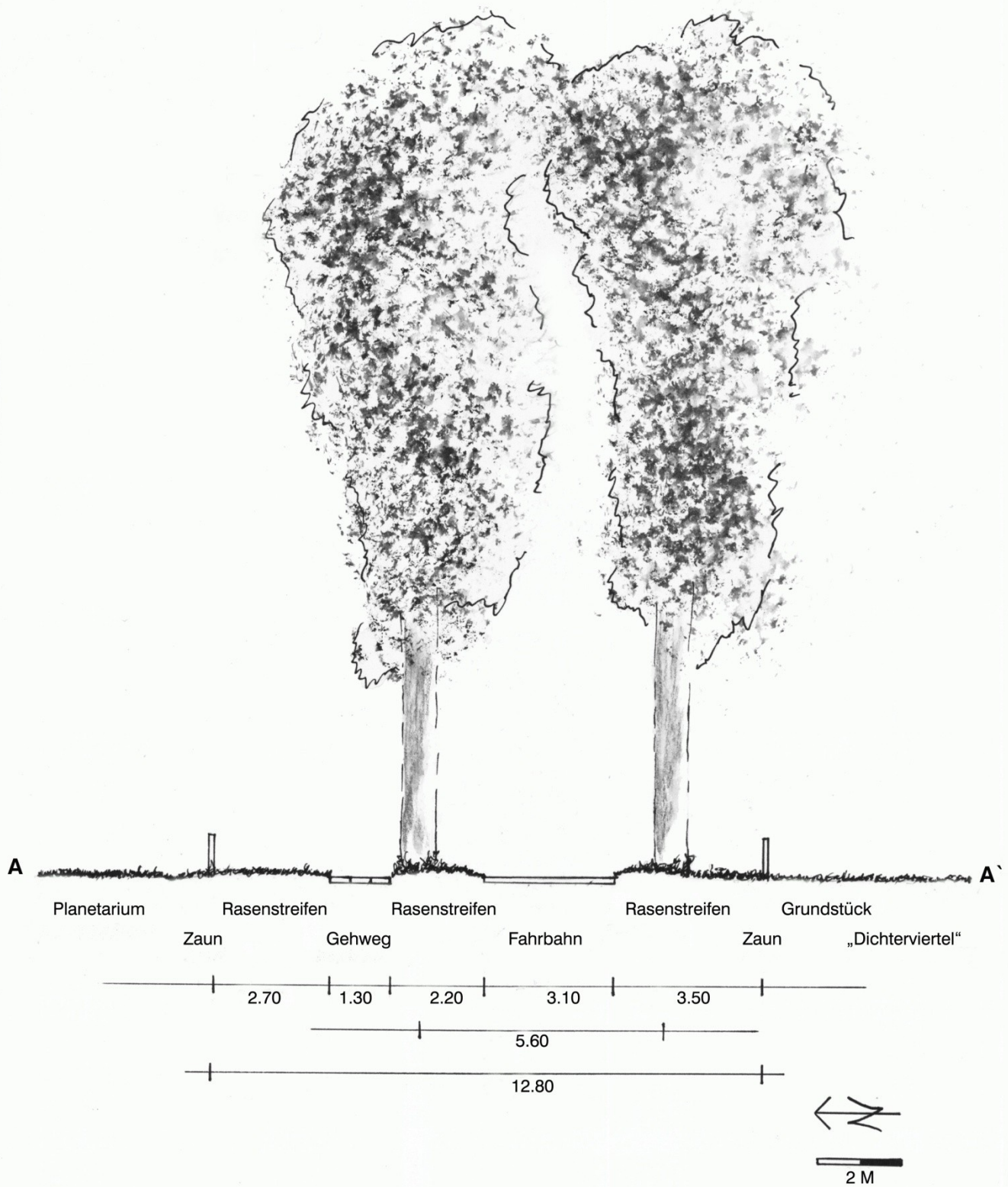
Abbildung 2

Lageplan erster Wegabschnitt / Bestand Bäume

### 2.1.1 Eschenallee zum Neuen Teich

Die Eschenallee, auf der zum gleichnamigen Waldstück führenden Straße Neuer Teich, beginnt auf der linken Seite der Straße auf Höhe des Lübzer Planetariums. Auf der gegenüberliegenden Seite steht der erste Baum der 130 m langen straßenbegleitenden Allee, in Verlängerung der Grundstücksgrenze des letzten Grundstücks einer Einfamilienhaussiedlung des so genannten „Dichterviertels“. Vor den Eschen stadteinwärts wird die Seite des „Dichterviertels“ von einer Reihe Linden begleitet. Ihnen gegenüber, auf Höhe des Geländes des Lübzer Sportvereins, ist eine Reihe Kastanien zu finden. Die asphaltierte Fahrbahn der Eschenallee wird in Richtung Neuer Teich auf der linken Seite von einem aus 40 x 40 cm Betonplatten hergestelltem Fußweg und Straßenlaternen begleitet. Sowohl der Fußweg als auch die Fahrbahn, weisen über ihre eigentliche Breite hinaus einen Tritt beziehungsweise Fahrstreifen in der angrenzenden Vegetationsfläche auf. Dieser zeugt von ausweichendem Gegenverkehr in den Pflanzstreifen der Eschenreihen. Während die Fahrbahn weiter Richtung Neuer Teich führt, enden Eschenallee und Fußweg bei der Einfahrt zur allgemeinen Förderschule, deren Grundstück die rechte Seite der Fahrbahn bis zum Wald begrenzt.

## Eschenallee Bestand Schnitt A - A'



die Seite der Natur

Abbildung 3

Eschenallee

In dem nach Brandenburg mit dem zweitgrößten Alleen Bestand in Deutschland bepflanzten Mecklenburg Vorpommern, sind 5,8 % der 4374 km Alleen Eschen<sup>22</sup>. Der Einsatz als Alleebaum, der zu den Edellaubgehölzen zählenden schnell und hoch wachsenden gemeinen Eschen (*Fraxinus excelsior*), ist bedingt durch ihre im Vergleich eher anspruchslose Gestalt selten.

Die etwa 20 m hohen und auf 6 – 8 m aufgeasteten Eschen dieser Allee, weisen heute, aufgrund der fehlenden Pflanzschnitte und rechtzeitigen Aufastung große Wunden auf, die durch den Schnitt der letzten Jahre für Verkehrssicherung und Lichtraumprofil entstanden. Die in einem Reihenabstand von 10.70 m gepflanzten Einzelbäume der freistehenden Allee,



weisen trotz des gleichen Pflanzzeitpunkts sehr unterschiedliche Umfänge auf. Stärkere Bäume haben Umfänge von bis zu 2.20 m, die schwächeren Exemplare messen 1.90 m. Bei einer Bestimmung des Alters durch zur Hilfenahme der genannten Verfahren ergibt sich ein Alter von 90 – 120 Jahren. Durch den freien Stand und den feuchten Boden, lässt sich ein rasches Wachstum und somit ein nicht den Ergebnissen der Berechnung entsprechendes niedrigeres Alter vermuten.

#### Geschichte der Landnutzung

Die Eschenallee war Teil einer ursprünglich 500 m langen Allee, die stadteinwärts bis zur Kreuzung Jahnstraße Schützenstraße bestand. Ein Vergleich der Luftbilder von 2008 und 1953 stellt die Unterschiede dar.

2008



Abbildung 4

heutige Allee

Luftbild 2008

1953



Abbildung 5

alte Allee

Luftbild 1953

Heute lassen sich bis zu dieser Kreuzung in der Schützenstraße keine Bäume die einer solchen alten Allee entsprechen finden. Die in der Straße Neuer Teich vorhandenen, mittlerweile durch einzelne Abgänge recht ausgedünnten Reihen der Linden und Kastanien (siehe 2.1), sind Reste der ehemaligen Allee. Das Alter der Alleefragmente lässt sich mit dem angewendeten Verfahren auf 175 bis 232 Jahren bestimmen. Mit dem Ende der Linden und Kastanienreihen beginnt die Eschenallee, die als letzter Teil des Weges zum Waldstück Neuer Teich mit einer Allee versehen wurde. Ein Zitat aus der „Geschichte der Stadt Lübz“ von 1934 beschreibt die damalige Situation.

„Während früher ein ausgefahrener Ackerweg neben einem schlechten Fußweg nach dem Neuen Teich führte, hat man jetzt dorthin eine schöne Promenade. Besonders war es der frühere städtische Musikdirektor Steinkopff, der für die anzupflanzende Allee Gelder sammelte. Ein gepflegter Fußsteig neben dem mit Schlacken chaussierten Wege führt jetzt in den mit hübschen Partien versehenen Buchenwald, der zur Abwechslung hin und wieder von einer Fichtenschonung unterbrochen wird.“<sup>23</sup>

Diese Aufteilung des Straßenraums ist mit dem heutigen vergleichbar, an den Rändern hingegen entwickelte sich die Stadt Lübz weiter über ihren ehemaligen Stadtrand hinaus. Die Anwohner der aus Behelfshäusern für die Ausgebombten des zweiten Weltkrieges entstandenen schmucken Einfamilienhäuser des „Dichterviertels“ parken heute unter den Linden und Kastanien dieser Promenade.<sup>24</sup> Auf den unbesiedelten Flächen der anderen Seite der Straße entstanden Regionale Schule, Verkehrsübungsplatz und Planetarium, die über den immer noch „gepflegten Fußsteig“ entlang der Eschenallee erreicht werden.

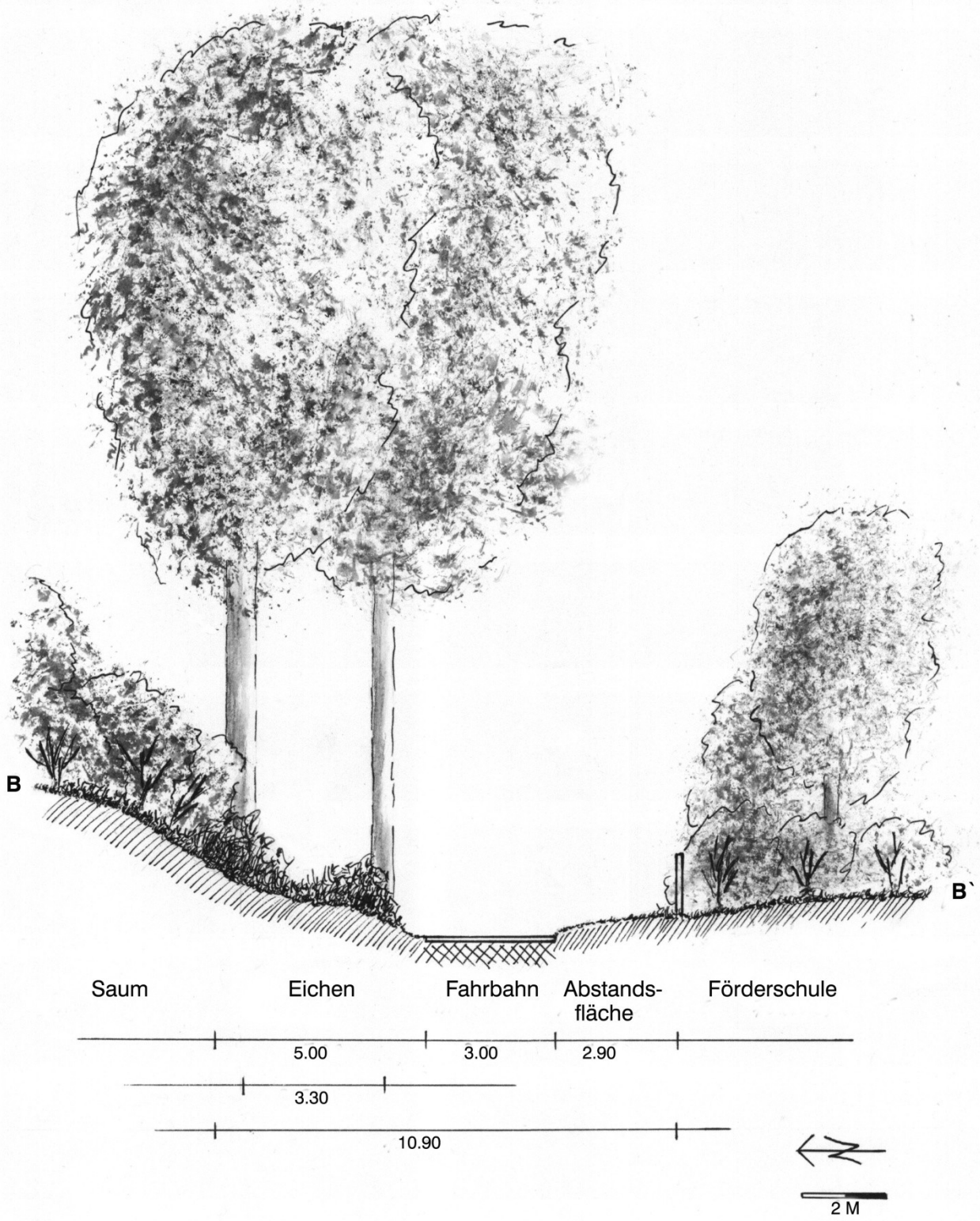
### 2.1.2 Doppelte Reihe Eichen

Das schon erwähnte Grundstück der allgemeinen Förderschule begrenzt die asphaltierte Fahrbahn bis zum Neuen Teich auf der rechten Seite. Links wird sie von einer 120 m lange, versetzt gepflanzten, doppelten Reihe Eichen begleitet. Am Rand neben den Eichen befindet sich entlang der ersten Hälfte der Reihen, der Saum eines ersten Waldstücks des Neuen Teiches, die zweite Hälfte begrenzt die im Spaziergang erwähnte ehemalige Freilichtbühne. Die Fläche des heute als Parkplatz für Waldbesucher genutzten Geländes beträgt 40 x 30 m. Auf der Seite der Förderschule stehen hinter dem Zaun wild aufgewachsene Ahorne, Buchen und Eichen bis zu 20 m ins Grundstück hinein und verwehren einen Blick auf das Gelände. Ein zu der Fahrbahn parallel verlaufender Gehweg wie bei den Eschen existiert nicht, die Fahrbahn und ihre Rändern übernehmen seine Funktion. Der ausweichende Gegenverkehr befährt wie schon bei den Eschen diese angrenzenden Vegetationsflächen. In dem Streifen zwischen Fahrbahn und Zaun der Förderschule finden sich die Straßenlaternen wieder, die sich bis zum Ende der Eschenallee noch auf der linken Straßenseite am Gehweg befanden. Die Fahrbahn führt rechts am Neuen Teich vorbei und endet nach etwa 1 km an der Landstraße, die unter anderem auch Lübz und Benzin verbindet. Im Zeitraum meiner Recherche wurden vor der Doppelreihe zwei Bänke aus Baumstammhälften platziert. (siehe Abb. 9)

<sup>23</sup> Bold (1934), S.24

<sup>24</sup> Vierus (2006), S. 82

**Eichenreihen Bestand**  
**Schnitt B - B'**



die Seite der Natur

Abbildung 2

Eichenallee Bestand

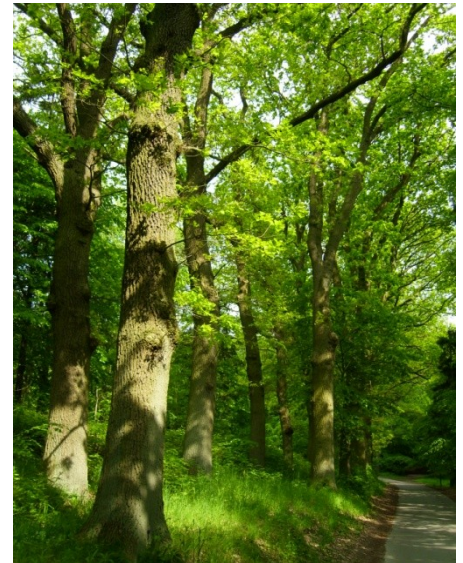


Abbildung 7

Eichenallee Bestand

Die Pflanzung der Stieleichen (*Quercus robur*) erfolgte in einem Reihenabstand von 7.60 m. Die aus diesem Reihenabstand und der versetzten Anordnung resultierende gegenseitige Beschattung und Überschirmung der Bäume war entscheidend für die heute zu sehende gute Entwicklung der Leittriebe und das gerade Wachstum. Die hier vorgenommene erste Bodenprobe mit dem Pürckhauer ergab ein sandiges Substrat, das für die standorttolerante und in diesem Gebiet verbreitete Art keine zu große Wachstumseinschränkung bedeutet. Die 90 cm tiefe Probe mit dem Pürckhauer Bohrstock, zeigten einen anthropogen hergestellten Boden, mit folgendem Aufbau. Einer 10 cm starken Auflage aus humosem Sand, folgt ein Einschlammungshorizont mit Splitt Anteilen von 6 cm, die nächsten 40 cm waren aus einem Splitt-Sand Gemisch und die letzten 34 cm der Probe bestanden aus einem Feinsand mit Grobkorn Anteilen.

Die Messung der Stammumfänge ergaben Werte Zwischen 1.5 m und 3.15 m. Hierzu ist zu sagen, dass die Eiche mit dem größten Umfang die erste in der Reihe ist, die somit ohne Schattendruck fast freistehend „großwerden“ konnte, während die Messung des kleinsten Umfangs in der Mitte der Reihen erfolgte. Die etwa 25 m hohen Bäume sind bis zu einer Höhe von 10 m aufgeastet, nur wenige weisen in einer Höhe von 6 – 8 m einen zum Leittrieb konkurrierenden Trieb auf, was auf einen guten Pflanz- und Pflegeschnitt schließen lässt. Die in Höhen über 10 m entnommenen Äste sind Schnitte die der Verkehssicherung der neben den Eichen verlaufenden Straße Rechnung tragen.

Die Sukzession des Standortes bedingt aufgrund der fehlenden Nutzung und Pflege ein aufwachsen von Gehölzen wie Ahorne und Buchen unter den Eichen.

Geschichte der Landnutzung

Der größte Teil der älteren mecklenburgischen Alleen entstand in der nach 1840 durch das Bürgertum geprägten Gründerzeit.

„Karten und Teile des südwestlichen Mecklenburg – das zur Zeit das alleenreichste Gebiet in Mecklenburg-Vorpommern ist – zeigen bis in die 1850er Jahre vergleichsweise wenig Alleen. ... Auch der hohe mittlere Stammdurchmesser von 56 cm des gegenwärtigen Alleen

Gesamtbestandes zeigt, dass der überwiegende Teil der Alleen Mitte bis Ende des 19. Jahrhunderts gepflanzt wurde.“<sup>25</sup>

Das für die Eichen, mit den benannten Verfahren, bestimmte Alter liegt aufgrund der recht unterschiedlichen Standortfaktoren und eventueller Nachpflanzungen in den Reihen zwischen 120 und 252 Jahren. Der in einer Höhe von 1.30 bestimmte Umfang der Bäume ergab einen Durchmesser von 48 bis 101 cm. Standortfaktoren, Alter und Durchmesser lassen somit auch für die doppelte Reihe Eichen auf eine gründerzeitliche Pflanzung schließen.

Wie schon bei der Geschichte der Eschenallee beschrieben, führte vor den 1930er Jahren eine „chaussierte“ Straße mit einem „Fußsteig“ zum Neuen Teich. Die Weiterführung des Fußsteigs bis in das frühere großherzogliche Waldstück war ein fußläufiger Weg zwischen den Eichen. Die Pflanzung einer wechselständigen Allee, durch die ein Fußweg führt ist nicht ungewöhnlich.<sup>26</sup> Auch in Lübz lässt sich ein heute noch genutztes Beispiel dieses gestalterischen Mittels finden, das die hohe Qualität und den architektonischen Anspruch der gründerzeitlichen Alleenpflanzung widerspiegelt. Zum Verständnis dieser Anspruchs soll an dieser Stelle ein bekannter Gartenarchitekt des Anfangs unseres Jahrhunderts, Leberecht Migge zitiert werden:

*„In dieser gibt vielmehr der einzelne Baum seine Individualität zugunsten eines völlig neuen Organismus auf. Eine echte Allee stellt von außen gesehen eine geschlossene grüne Wand dar, und drinnen eine mehr oder minder lockere, hohe oder breite domartige Wölbung. Zu diesem Zwecke aber müssen die Bäume wesentlich enger gepflanzt werden als ihre natürliche Entwicklung das verlangt; sie müssen sich gegenseitig emporschieben.“<sup>27</sup>*

Ein Pendant zu der wechselständigen Eichenallee ist eine nach dem gleichen Prinzip angeordnete Kastanienallee in der Lübzener Jahnstraße, die bis heute ihre Qualität behalten hat.



Abbildung 8

Jahnstraße Kastanienallee

<sup>25</sup> Lehmann (2007), S.17

<sup>26</sup> Riedel (2007), S. 9

<sup>27</sup> Migge (1913), S 103

Die Nutzung der Eichenreihen als Fußweg liegt noch nicht lange zurück, an einigen Stellen zwischen den Reihen sind noch die Reste eines Weges in der Vegetation zu erkennen (siehe Abbildung 8). Zur Wiederbelebung dieses alten und im wahrsten Sinne des Wortes gewachsenen Weges, müssten die in den letzten Monaten, bestimmt aus den besten Gründen aufgestellte Bank samt Mülleimer etwas nach links in die Fläche getragen werden. Auch an dieser Stelle sind fehlende Nutzung und Pflege Ausdruck einer geringen Beachtung der Eichenreihen in den letzten Jahren. Die in den Weg platzierte Bank zerstört seine Botschaft aber völlig und zeigt, dass die „Unlesbarkeit“ der Vegetation zu einem Unverständnis der gesamten Situation führt.



Abbildung 9 „Wegreste“ zwischen Eichen



Abbildung 10 Bank vor dem Weg

Zur Verbesserung der „Lesbarkeit“ wäre eine Mahd, mit anschließender Entnahme des Mahdgutes, zwischen und neben den Eichen ratsam. Nach diesen Maßnahmen hätte der Fußgänger, der zum Neuen Teich möchte, wieder die Wahl, ob er auf der Fahrbahn dem Verkehr ausweicht oder unter gründerzeitlich gepflanzten Eichen sein Ziel erreicht.

Die symbolträchtige Eiche kennzeichnet nicht nur in Mecklenburg wichtige Orte und hebt ihre Besonderheit hervor. Die hier eingesetzten Eichen unterstreichen den Neuen Teich als ein in der Geschichte schon lange mit Lübz verbundenen, besonderen Ort. Sie sind der historische Eingang zum Wald und stellen seine Bedeutung als Teil des Stadtgebiets heraus.

## 2.2 Neuer Teich

Die folgenden 2 km des Weges führen durch das etwa 100 Hektar große, heute am Heldenhainweg in Land und Stadforst geteilte, Waldstück Neuer Teich. Seit einem Beschluss vom 15.1.1958 des Rates des Bezirkes der Stadt Schwerin ist dieser Wald Landschaftsschutzgebiet und ist somit auch nach §23 des aktuellen Landesnaturschutzgesetzes Mecklenburg Vorpommerns geschützt.

Der gutachterliche Landschaftsrahmenplan der Region Westmecklenburg beschreibt den Hauptteil des Waldstücks als Gebiet für „Erhaltende Bewirtschaftung“ die den Vorstellungen der naturnahen Forstwirtschaft als „überwiegend naturnah bewirtschaftete, strukturreiche

Wälder“ weitgehend entsprechen.<sup>28</sup> Der Neue Teich ist auch als „Bereich mit herausragender Bedeutung für den Naturhaushalt“ gekennzeichnet zu dessen „Entwicklung und Regeneration“ ein Rückbau der Fichten und Douglasienbestände im westlichen und östlichen Randbereich empfohlen wird.<sup>29</sup>

Die Strukturierung des Waldes ergibt sich durch die unterschiedliche Ertragsfähigkeit der anstehenden Böden und der davon abhängigen forstwirtschaftlichen Nutzung. Eine genauere Betrachtung der Bodenverhältnisse findet unter dem Punkt naturbürtige Ausstattung statt. In einem Artikel der Schweriner Volkszeitung aus dem Jahr 1998 wird der Neue Teich in einer wenig ökonomischen Wahrnehmung so beschrieben:

„Keine weitflächigen Mono-Baumbestände, sondern ständig wechselnde Baumgruppen, kleinere Aufforstungen, Nadel-Laub-Mischwälder oder Laub-Mischwald im Wechsel. Vieles ist durch Naturverjüngung entstanden. Besonders Rotbuche und Stieleiche prägen den Laubwald“<sup>30</sup>

Ein von mir am 12.08.2010 geführtes Gespräch mit dem zuständigen Revierförster Hartmuth Bengs, der sowohl für den Land- als auch Stadtforst zuständig ist, erklärt das im Zitat beschriebene Bild forstwirtschaftlich. Nach seinen Aussagen wird für den größten Teil des Waldstücks aber vor allem für die Rotbuchen eine Naturverjüngung, also Formen natürlicher Ansamung, betrieben und als Teilwirtschaft auch geplentert. Die Fällung erfolgt als Einzelstammentnahme oder im Schirmschlag. Der kleinflächig unterschiedliche Baumbestand ergibt sich durch die Böden und Waldbausysteme<sup>31</sup>. Die Anwendung der verschiedenen Waldbausysteme ist, da es sich um eine wirtschaftliche Nutzung handelt, selbstverständlich auch vom Holzmarkt und den zu liefernden Festmetern Holz abhängig, die für das Revier gefordert werden.

Der von mir beschrittene Waldweg ist der Hauptweg der forstwirtschaftlichen Erschließung. Längst des Waldweges sind mehrere Holzlagerplätze und an seinem Ende ein Wendepunkt eingerichtet. Der aus einem 25 bis 30 cm starken einschichtigen Schotterbelag hergestellte Weg ist 2.70 bis 3.00 m breit und wird zur Bewirtschaftung auch mit Großgeräten wie dem forstwirtschaftlichen Vollernter Harvester befahren. Das Befahren beschränkt sich auf die Forstwirtschaft und einige Pkw der örtlichen Jäger. Ein Durchgangsverkehr nach Lübz oder Benzin findet nur durch Fuß- beziehungsweise Radverkehr statt. Auf der linken und rechten Seite des Waldweges gibt es einen durchschnittlich 1 m breiten Rand der mit Giersch (*Aegopodium podagraria*) bewachsen ist. Seine Entstehung lässt sich auf die Nutzung des Randes bei Gegenverkehr oder Waldarbeiten zurückführen. Die Instandhaltung sowie der Ausbau der vorhandenen Wege übernimmt in den Grenzen des Waldstücks die örtliche Forstwirtschaft. Die vielen weiteren fußläufigen Wege des Waldes dienen der Nutzung für Freizeit und Erholung, der Neue Teich ist ein beliebtes Ziel für Spaziergänge mit und ohne Hund sowie sportliche Aktivitäten der Lübzener und ihrer Gäste. Ein Ehrenhain und ein Aussichtspunkt im heutigen Bereich des Stadtforstes sind oft Ziele der Spaziergänger und komplettieren neben der naturbürtigen Ausstattung das Freizeit- und Erholungsangebot des Waldes. Der Neue Teich übernimmt somit drei Aufgaben. Die erste als Forst, in dem die Wirtschaftlichkeit der Holzproduktion in Festmetern nachgewiesen werden muss. Diese über die letzten Jahrhunderte durch Herrn Bengs und seine Vorgänger standortgerecht und

---

<sup>28</sup> Barz (1998), Karte 17

<sup>29</sup> Vgl. Bendfeldt, Schröder und Franke (2002), S. 51

<sup>30</sup> Stoßhoff (1998)

<sup>31</sup> Vgl. Bengs (2010) mdl.

forstwirtschaftlich überzeugende Arbeit, ermöglicht heute die Ziele der erhaltenden Bewirtschaftung in einem Landschaftsschutzgebiet.

Die Bedeutung des Waldstücks als Landschaftsschutzgebiet, zum Schutz der „herausragenden Bedeutung für den Naturhaushalt“ unter oft auch „forstästhetischen“<sup>32</sup> Gesichtspunkten, schützt die gute Arbeit der Förster im Neuen Teich, durch die diese Landschaft erst schützenswert wurde. Die dritte dieser Aufgaben ist die „Sozialfunktion“ als wichtiger Teil von Lübz mit seinem Nutzen für die Menschen als „Stadtholz“<sup>33</sup>.



Abbildung 11

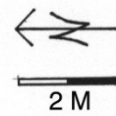
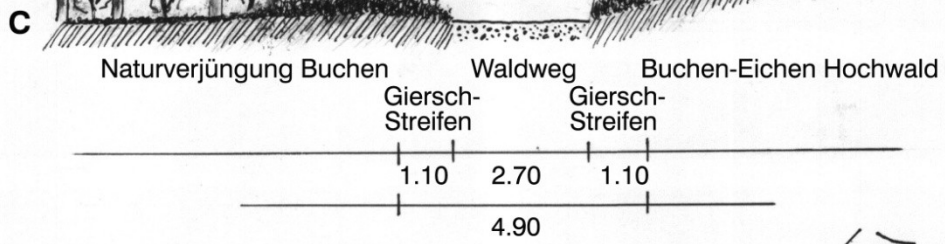
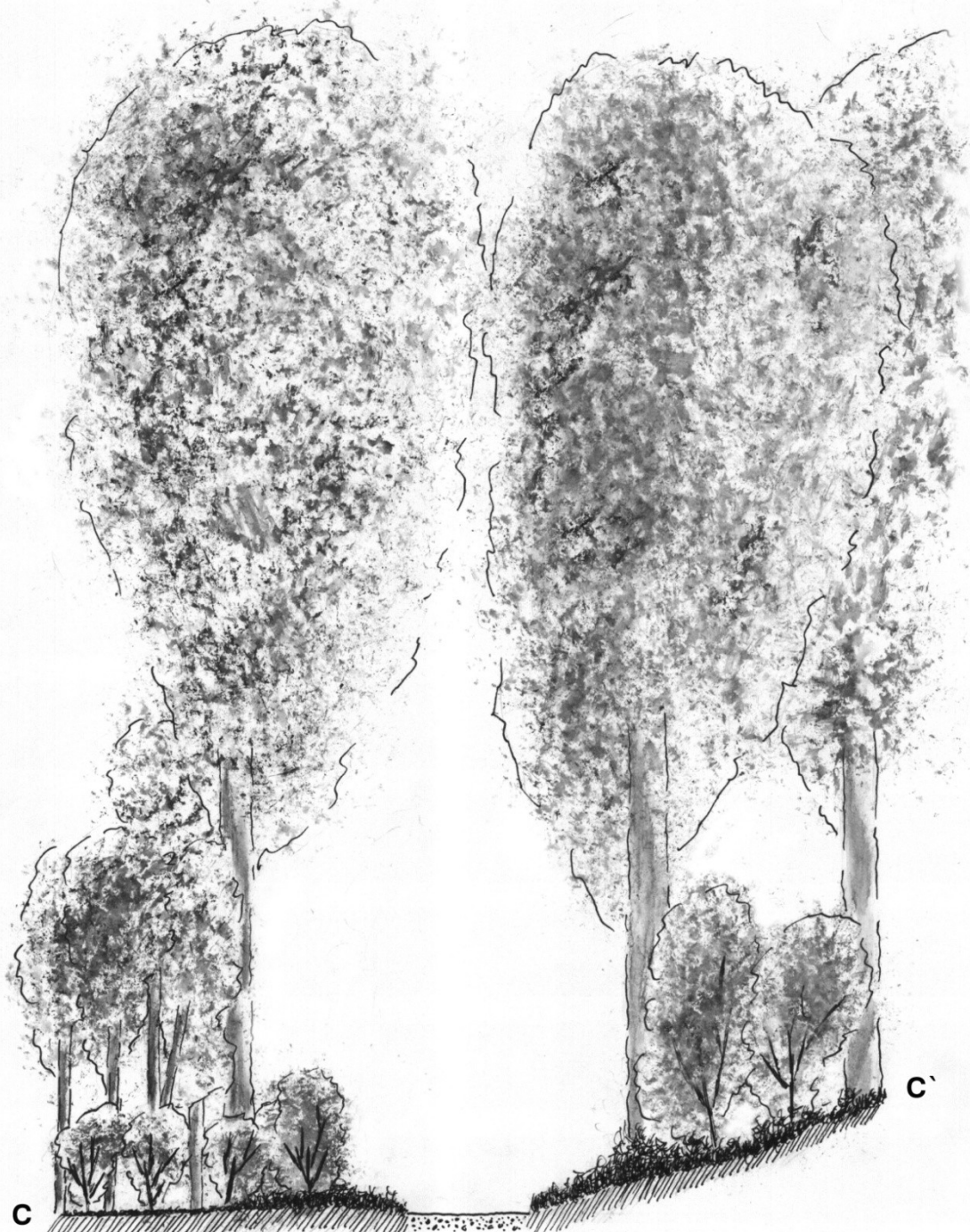
Lageplan Neuer Teich

<sup>32</sup> Schultze-Naumburg (1928), S.55ff

<sup>33</sup> Bold (1934), S. 19



**Waldweg Bestand**  
**Schnitt C - C'**



### die Seite der Natur

Ohne anthropogene Einflüsse wären die subatlantischen Buchenmischwälder die potentielle natürliche Vegetation für den Neuen Teich.<sup>34</sup> Derzeitig stellt der Neue Teich den Großteil, des meist aus Buchen bestehenden Laubwaldbestands des Lübz-er Stadtgebiets. Das Waldstück ist geologisch durch den Endmoränenzug zwischen Lübz, Broock, Benzin und Schlemmin geprägt. Nach der Karte der Standorteinheiten im Landschaftsrahmenplan befindet sich der Landesforst auf grundwasserbestimmten Lehmen und Tieflehmen, während der Stadforst hauptsächlich auf grundwasserbestimmten Sanden wächst.<sup>35</sup> Die Orte der eigenen Bodenuntersuchungen sind auf der Abbildung Seite 20 mit einem P markiert. Die Bodenanalyse bestätigt die Angaben von Herrn Bengs und zeigt, dass die Forstwirtschaft mit den gewählten Baumarten und Waldbausystemen auf die Standortfaktoren des Bodens eingeht. Eichen, Buchen und Hainbuchenforste finden sich auf tiefgründigen, eher lehmigen Böden mit einer guten Wasserversorgung. Aus Buchenniederforsten überführte Buchen und Kieferbestände wachsen auf sandig, lehmigen Braun- und Parabraunerden. Die Buche wird hier in den Dienst der Kiefer gestellt, sie fördert das Aufwachsen gerader und astfreier Stämme. Von Kiefern beherrschte Bestände wachsen auf sandigen, schwach lehmigen Böden. Fichten sind ebenfalls auf sandig lehmigen Böden zu finden, aber meist auf frischen und feuchten Standorten der tieferen Lagen. Unter der Fichtenstreu sind die Böden biologisch inaktiv. Bis zu 30 cm starke Mullaufgaben, Moder- und Rohhumushorizonte und eine ausgeprägte Podsolierung kennzeichnen diese sandigeren Standorte. Auf frischen Böden wachsen im Einzelstand Douglasien ansehnlichen Alters, die in der Regel mit Buchen unterbaut sind. Das Gebiet wird durch Buchen beherrscht, die zum Teil als Altersklassenforste konzipiert und aus entsprechenden Pflanzungen hervorgegangen sind oder die aus Naturverjüngung gezogen werden.

Bei den „über fünfzehn Teichen“<sup>36</sup> im Neuen Teiche handelt es sich in den meisten Fälle um Sölle, die als eiszeitliches Relikt das Wasser ihrer Umgebung sammeln. Viele dieser Toteislöcher fallen in den Sommermonaten trocken. Eine Nutzung der Sölle durch Land oder Forstwirtschaft ist aufgrund der ständigen Staunässe nur schwer möglich, was ihren Erhalt bis in die Gegenwart gesichert hat. Die Häufigkeit von Söllen in diesem Bereich könnte dementsprechend auch ein Grund dafür sein, dass der Neue Teich der Urbarmachung für Ackerflächen nie weichen musste. Mittlerweile sind Sölle nach § 20 des Landesnaturschutzgesetzes geschützte Biotope, bei denen die Schaffung einer Pufferzone der meist von landwirtschaftlicher Nutzung umschlossenen Kleingewässer angeraten wird.

### Geschichte der Landnutzung

Leider ist es auch mir, wie schon einigen anderen Autoren nicht vergönnt gewesen die Herkunft des Namens „Neuer Teich“ zu klären. In der Literatur finden sich Sätze wie: „....wird zum Weg und verliert sich im „Neuen Teich“, einem Wald, welcher seit urdenklichen Zeiten so genannt wird, obgleich es keinen neuen Teich gibt.“<sup>37</sup> . Seine Nutzung für die Stadt Lübz lässt sich hingegen ein ganzes Stück in die Vergangenheit verfolgen.

Im Gegensatz zu vielen Wäldern Westmecklenburgs, die den Rodungen für den Holzbedarf der sich entwickelnden Gewerbe des 18. Jahrhunderts zum Opfer fielen, ist der Neue Teich in seinen ungefähren heutigen Grenzen schon auf der Schmettauschen Karte von 1798

<sup>34</sup> Bendfeldt, Schröder und Franke (2002), Karte potentielle natürliche Vegetation

<sup>35</sup> ebenda, Karte Standorteinheiten

<sup>36</sup> Lorenz (1991)

<sup>37</sup> Vierus (2006), S. 80

verzeichnet.<sup>38</sup> Waldbauliche Einflüsse in dieser Zeit durch die Preußen, die nach dem ersten Schlesischen Krieg (1740-1742) zur Sicherung des preußischen Pfandbesitzes, Lübz durch Zieten-Husaren bis 1752 besetzt hielten, lassen sich vermuten aber nicht beatätigen. Trotz der Aufforstungen der „Holzäcker“<sup>39</sup> für einen höheren Holzbedarf der fortschreitenden Industrialisierung ab Mitte des 19. Jahrhunderts, zeigt eine Wirtschaftskarte des Forstamtes Sandkrug aus dem Jahr 1829, eine mit der heutigen Struktur des Neuen Teichs vergleichbare kleinflächige Aufteilung des damaligen Bestandes aus Eichen, Buchen, Kiefern, Fichten und Ellern (norddeutsch für Erle). Nachdem der Neue Teich die Kahlschlagswirtschaft der Nachkriegsjahre ohne größere Strukturveränderung überstanden hatte, förderte die standortgerechte Forstwirtschaft der 60er Jahre, den Anbau der Buche und die Nutzung der Kiefernbestände zur Gewinnung von Harz. Im Kreis Lübz wurden zu dieser Zeit 120-130 Tonnen Harz im Jahr gewonnen.<sup>40</sup> Die Bezeichnung als „Großherzoglicher Forst im Neuen Teich“ entstand wahrscheinlich nach dem Ende der preußischen Pfandherrschaft 1752, als die Eldenburg zum Sitz des Großherzoglichen Amtes des Herzogtums Mecklenburg-Schwerin bestimmt wurde.<sup>41</sup> „Großherzogliche“ Bäume die schon zu dieser Zeit im Neuen Teich wuchsen sind schwer zu bestimmen. Eine Eiche(ø 89,13) die den Anfang und eine Buche(ø 111,41 cm) die das Ende des Waldweges markieren, waren mit ihren geschätzten 150-200 Jahren die ältesten Vertreter des Waldes.

Bis zur Wiedervereinigung der Freistaaten Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz im Jahr 1934 behält Lübz seine großherzogliche Funktion. Die heutige Teilung des Neuen Teichs in Land und Stadtforst entsteht nach 1945. Der Ehrenhain liegt in dem „Im Krüge“ getauften Stadtforst.



Abbildung 12

Auszug Schmettausche Karte 1798

<sup>38</sup> Barz (1998), S. III 93

<sup>39</sup> Leibundgut (1988), S. 9

<sup>40</sup> Barz (1998), S. III 93

<sup>41</sup> Schlie (1901), S. 517



Abbildung 13 Auszug der Wirtschaftskarte vom Forstamt Sandkrug von 1829 mit eingefügter Legende

In der „Geschichte der Stadt Lübz“ wird nicht nur der Weg zum Neuen Teich beschrieben, sie gibt auch einen Einblick in den ab dieser Zeit mit Wäldern in Zusammenhang gebrachten Begriff der „Wohlfahrtswirkung“.<sup>42</sup>

„Ein kleiner Bach schlängelt sich durch die sogenannte Wolfsschlucht, die zeitweise einer besseren Pflege wert geachtet werden müsste. Im Walde ist ein kleiner Pavillon, bei dem Direktor Steinkopff im Sommer fast alle Sonntage mit seiner Kapelle konzertierte. Vor 40 Jahren sind neben diesem Pavillon noch ein Wohnhaus für den Wirt und ein Saal für die tanzlustige Jugend erbaut worden. Seit einigen Jahren wird hier auch das Kinderfest der städtischen Schule gefeiert. Der Neueteich wird viel von Spaziergängern aufgesucht, besonders seitdem der Heldenhain in ihm angelegt ist.“<sup>43</sup>

Der für die sonntäglichen Konzerte genutzte, Pavillon der nach diesem 1934 von Bold geschriebene Text in den 1890er Jahren seine Anbauten bekommen haben muss, ist auch schon auf der Karte des Forstamtes 1829 verzeichnet. Das genaue Baujahr ist in den von mir recherchierten Schriften nicht zu finden. Weiterhin ist aber bekannt, dass die am Ort des Pavillons entstandene Gaststätte bis kurz nach der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten ein beliebtes Ziel der Lübzener war und auch das Kinderfest bis zum Zeitpunkt der Schließung dort gefeiert wurde. Die im Lübzener Museum archivierte Postkarte des Pavillons ist leider aufgrund der Unkenntlichmachung ihrer Rückseite nicht zu datieren, die Schätzungen liegen um 1900. Die beeindruckenden Stämme, der zu sehenden Nadelbäume, zeigen die guten Stangenhölzer einer Aufforstung in der Zeit der Industrialisierung. Forstwirtschaftlich lassen sich für den hier abgebildeten Bereich seit 1829 drei Phasen nachweisen. Im Jahr

<sup>42</sup> Leibundgut (1988), S.10

<sup>43</sup> Bold (1934), S. 24

1829 waren um den Pavillon Buchen eingezeichnet, darauf folgten die um 1900 etwa 60 – 70 Jahre alten, auf der Postkarte abgebildeten Nadelbäume, die nach ihrer Fällung wieder von Buchen ersetzt wurden, die heute als Überständer die Naturverjüngung in diesem Waldstück beschatten.



Abbildung 14

Postkarte vom Neuen Teich um 1900

Die Geschichte des schon mehrfach erwähnten Ehrenhains soll an dieser Stelle auch durch ein Zitat eingeleitet werden, das in den Geschichten und Erinnerungen der Stadt Lübz von Dieter Vierus, auch den Neuen Teich näher beschreibt.

„Es ist mehr ein Wäldchen, durch das ein kleines Bächlein fließt, in der Wolfsschlucht einen kleinen Hügel durchbricht und in den Wiesen sich irgendwo seinen Weg sucht, um in die Elde zu münden. Weder Anfang noch Ende des Bächleins haben Interesse geweckt, nur das Plätschern des glasklaren Wassers im „Neuen Teich“. Er hört es noch heute. Wieviel Erinnerungen verbinden sich mit diesem Wald: Spaziergänge mit den Eltern vor dem Krieg; der Aufmarsch zum Heldenhain für die gefallenen Soldaten des Ersten Weltkrieges im gerade tobenden zweiten großen Krieg; das Suchen von Maikäfern am ersten zarten Grün der Buchen, um sie den Mädchen in die Tornister zu stecken; das Sammeln von Bucheckern, die in den ersten Jahren nach dem Krieg als Mandelersatz herhalten mußten; der sonntägliche Kindertanz in der Gaststätte „Neuer Teich“; die Kinderfeste zum „Tag des Kindes“ am 1. Juni und der abendliche Spaziergang mit der ersten Freundin.“<sup>44</sup>

<sup>44</sup> Vierus (2006), S. 80



Abbildung 15

Ehrenhain

Religiöse Gedenkstätten in Wäldern die auf Gruppen von Bäumen oder auf Einzelbäume bezogen werden, sind schon bei den Germanen beschrieben worden.<sup>45</sup> Das Anlegen und Pflegen von Gedenk und Ehrenhainen, spricht dem Wald eine Heiligkeit zu, die an ausgewählten Orten durch Menschenhand einen „natürlichen Dom“ entstehen lässt.<sup>46</sup> In diesem Fall befindet sich der von Rotbuchen und Schwarzkiefern bestandene Hain auf einem Hügel im heutigen Stadforst. Der höchste Punkt des Hügels auf dem sich der Ehrenhain befindet liegt, 95,6 m über dem Meeresspiegel, der Hauptweg führt auf einer Höhe von 84 – 86 m an ihm vorbei. Durch den vom Hauptweg im 90° Winkel abzweigenden Weg zum Ehrenhain wird der Besucher direkt zu dem auf einem Sockel aus kleineren Feldsteinen befindlichen zentralen Gedenkstein geführt. Der Ehrenhain für die aus Lübz stammenden gefallenen Soldaten des ersten Weltkrieges wurde 1924 angelegt. An den Wegen, die ihn erschließen, stehen 143 kleinen Gedenksteinen, die mit Namen und Todestag der Gefallenen beschriftet sind. Die Beschriftung einiger Steine wurde in den letzten Jahren erneuert, sowohl der Bereich um den Gedenkstein in der Mitte als auch die Flächen vor den kleineren Steinen sind mit Blumenzwiebeln bepflanzt. Diese Fürsorge beruht auf dem Gedenken der Toten durch die noch lebenden Angehörigen, zeigt aber auch die Verbindung der Bewohner von Lübz mit dem Neuen Teich, die diesen Wald als Ort für die Entstehung einer solchen Anlage wählten. Bis 1945 befand sich ein Bronzeadler mit ausgebreiteten Schwingen auf dem zentralen Gedenkstein<sup>47</sup>, dieser wurde nach 1945 entfernt, dafür klärt seit dem ein weiterer kleinerer Gedenkstein am Abzweig zum Ehrenhain mit der Aufschrift „Die Toten mahnen- Kampf gegen Imperialismus und Krieg,, die folgenden politischen Verhältnisse. Die abgebildete Wohlfahrtspostkarte zeigt die Einweihung der Gedenkstätte.

<sup>45</sup> Vgl. Schultze-Naumburg (1928), S.44

<sup>46</sup> Ebenda S. 70

<sup>47</sup> Vgl. Bold (1934), S. 19

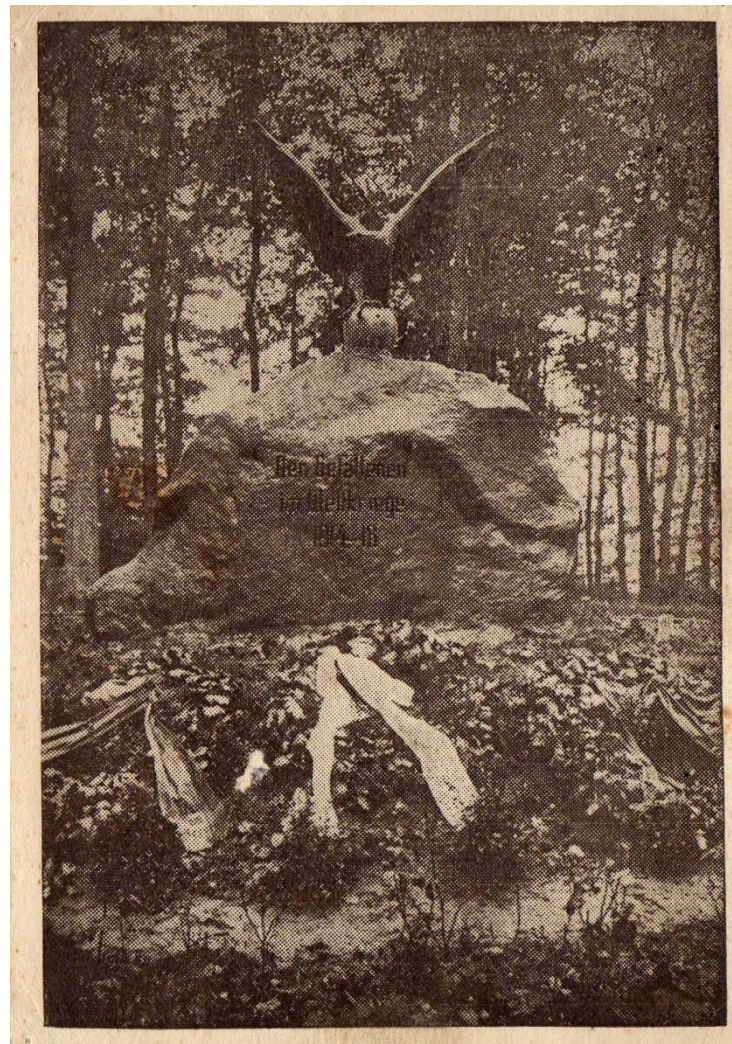


Abbildung 16

Einweihung 1924

Etwa 20 m hinter dem zentralen Gedenkstein endet der Wald und eine kleine mit Rundhölzern befestigte Treppe führt zu einem 2 m hohen Aussichtspunkt hinauf, der den Blick auf die weite Landschaft und die Waldkante des Neuen Teiches freigibt.

Weitere für die Sozialfunktion des Neuen Teichs wichtige Elemente, sind die vielen fußläufigen Wege die ihn erschließen. Am Eingang des Waldes vom Hauptweg ausgehend, verlaufen diese Wege durch Land- und Stadforst und kreuzen dabei immer wieder Haupt- und Heldenhainweg. Eine erste Annahme, dass die Wege für forstwirtschaftliche Arbeiten zum Beispiel als Rückewege entstanden sind stellte sich als falsch heraus. Der Sachgebietsleiter des Amtes für Liegenschaften in Lübz präsentierte nach relativ kurzer Suche eine vergilbte Karte, die Anfang der 1980er Jahre entstanden sein muss. Die Karte zeigt unter dem Titel „Zentrales Mach mit – Objekt Lübzener Sportvereinigung“ den nach fünf Planungsbereichen eingeteilten Ausbau des Neuen Teiches für Sport und Freizeit. An der Realisierung des Projekts mit Wegen, Bänken und Futterstellen beteiligten sich verschiedene Schulen, politische Institutionen und mehrere Volkseigene Betriebe. Die Ausführung entspricht in großen Teilen der Karte. Die meisten Bänke sind noch heute an den eingezeichneten Stellen zu finden, einige Wege und Wasserstellen sind aber entweder nie gebaut worden oder schon wieder verschwunden.

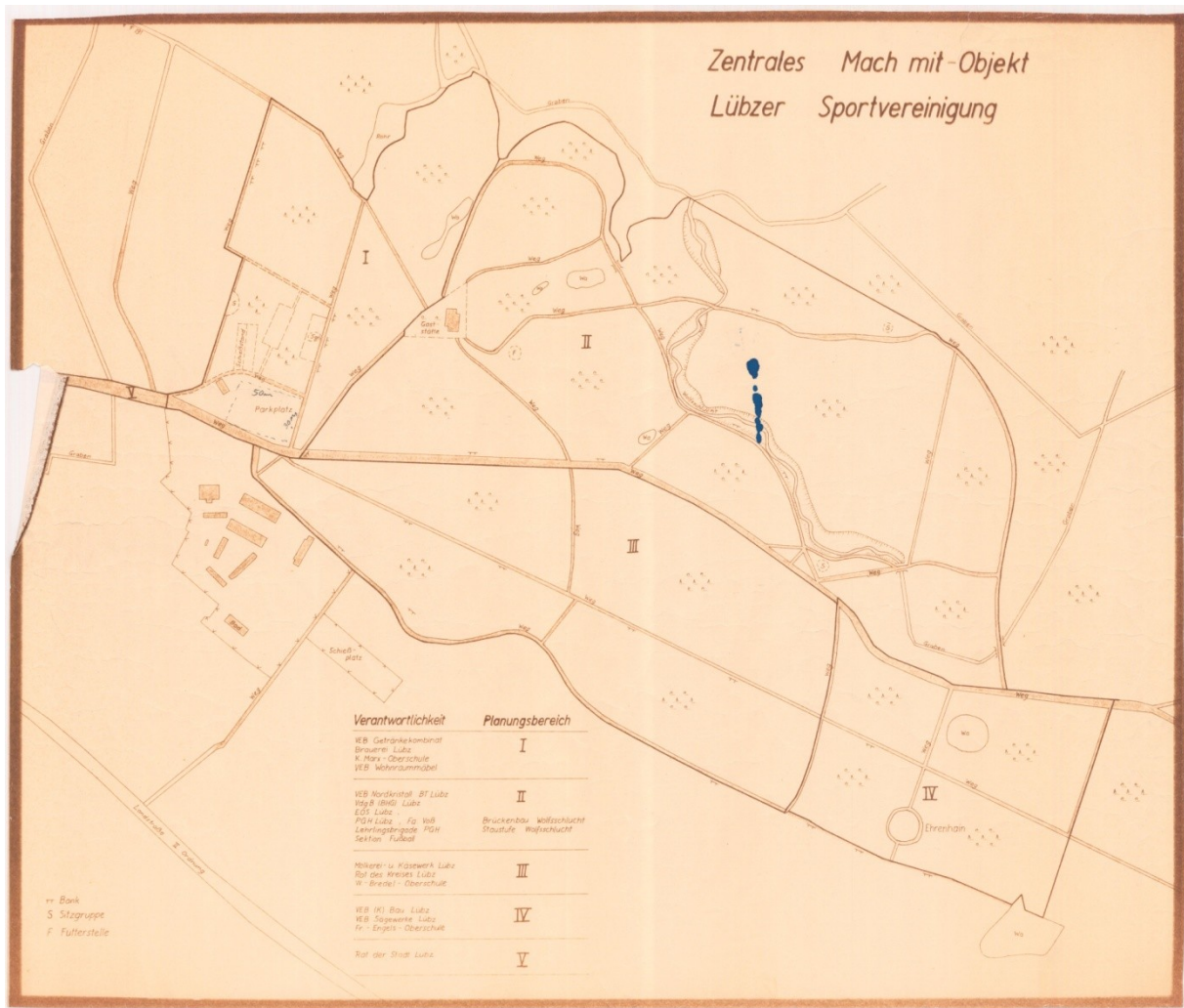


Abbildung 17

Karte „Mach mit Objekt“

Abschließend zum Neuen Teich soll an dieser Stelle ein Resümee der gemeinsamen Begehungen von Helmut Lührs zitiert werden, das seine fachliche Sicht schildert.

„ Wenn wir unsere Beobachtungen kurz resümieren, dann kann mit Fug und Recht gesagt werden, dass im Neuen Teich eine kluge Forstwirtschaft betrieben wird und das nicht erst seit „ein paar Tagen“, sondern über Generationen hinweg. Da machen auch die ‚paar Fichten‘ nichts aus, deren wirtschaftlicher Wert bei vielen Exemplaren mit Rotfäule ohnehin gegen Null tendiert, weshalb sie über kurz oder lang durch klügere Baumarten ausgetauscht werden. Einige schöne Douglasien wurden als so genannte ‚Naturdenkmale‘ ausgewiesen. Dem städtisch uninformierten Mittelstand mag das zur Ehre gereichen. Tatsächlich sind diese Douglasien beim besten Willen kein Naturdenkmal – eher wären sie als Denkmal für eine gute Forstwirtschaft geeignet und weil deren Sinn nun mal in der Ernte (und nicht in irgendwelchen fiktiven Heilsversprechen) liegt, wäre es an der Zeit, das Naturdenkmal zu fällen, um den Ertrag einer Generationen währenden Arbeit unter Dach zu bringen.“<sup>48</sup>

<sup>48</sup> Lührs (2010), e-mail



## 2.3 Landweg nach Benzin

Der Waldweg durch den Neuen Teich verdankt seinen guten Zustand der überwiegend forstwirtschaftlichen Nutzung, seine Pflege folgt dem forstwirtschaftlichen Interesse. Im Wald ist der Weg ein Wirtschaftsweg der für die Holzproduktion gebraucht wird, und dabei alle weiteren Nutzungen ermöglicht. Mit dem Verlassen des Forstes in Richtung Benzin ändert sich die Landnutzung. Die Äcker der Landwirtschaft bestimmen das Bild der Landschaft. Wie schon im Spaziergang beschrieben, sind die ersten 200 m nach dem Neuen Teich die „unwegsamen“ Meter des gesamten Weges. Erst ab dem von Claudia und Clemens bewohnten Hof, erscheint der Weg eindeutig von Anwohnern und Landwirtschaft genutzt.

Die Notwendigkeit eines Wirtschaftsweges, sowie dessen Pflege und Erhaltung liegt zwischen Wald und Hof nicht im Interesse der Landwirtschaft. Die Bauern brauchen an dieser Stelle keinen Wirtschaftsweg mehr, an der viele andere aber einen Landweg brauchen. Als Weg durch das Land, zur Verbindung von Lübz und Benzin, als Schulweg, als Spazierweg, als Weg für die Bedürfnisse der Ökonomie des Einzelnen. Eine für alle nutzbare öffentliche Einrichtung, deren Existenz von der Landwirtschaft mitbestimmt, aber nicht entschieden werden sollte. Der Landweg als strukturierendes Landschaftselement mit einer wichtigen ökologischen Bedeutung, begründet seinen Zweck nicht ausschließlich in der Wirtschaftlichkeit für die örtlichen Bauern.

Aufgrund dieser unterschiedlichen Nutzungsdrucks und der wechselhaften Geschichte seiner Landnutzung, verändert der Weg bis nach Benzin mehrmals seine Zonierung, Dimensionierung und Ausstattung. Der kaum als Grünweg zu bezeichnende, schlecht fußläufig nutzbare erste Abschnitt wird unter den Punkten 3 und 4 eingehende behandelt. Der auf Seite 32 abgebildete Schnitt zeigt den Weg hinter diesen ersten Metern, in seinem durchschnittlichen Aufbau.



Abbildung 18

Blick entlang des Weges mit parallelem Wirtschaftsweg

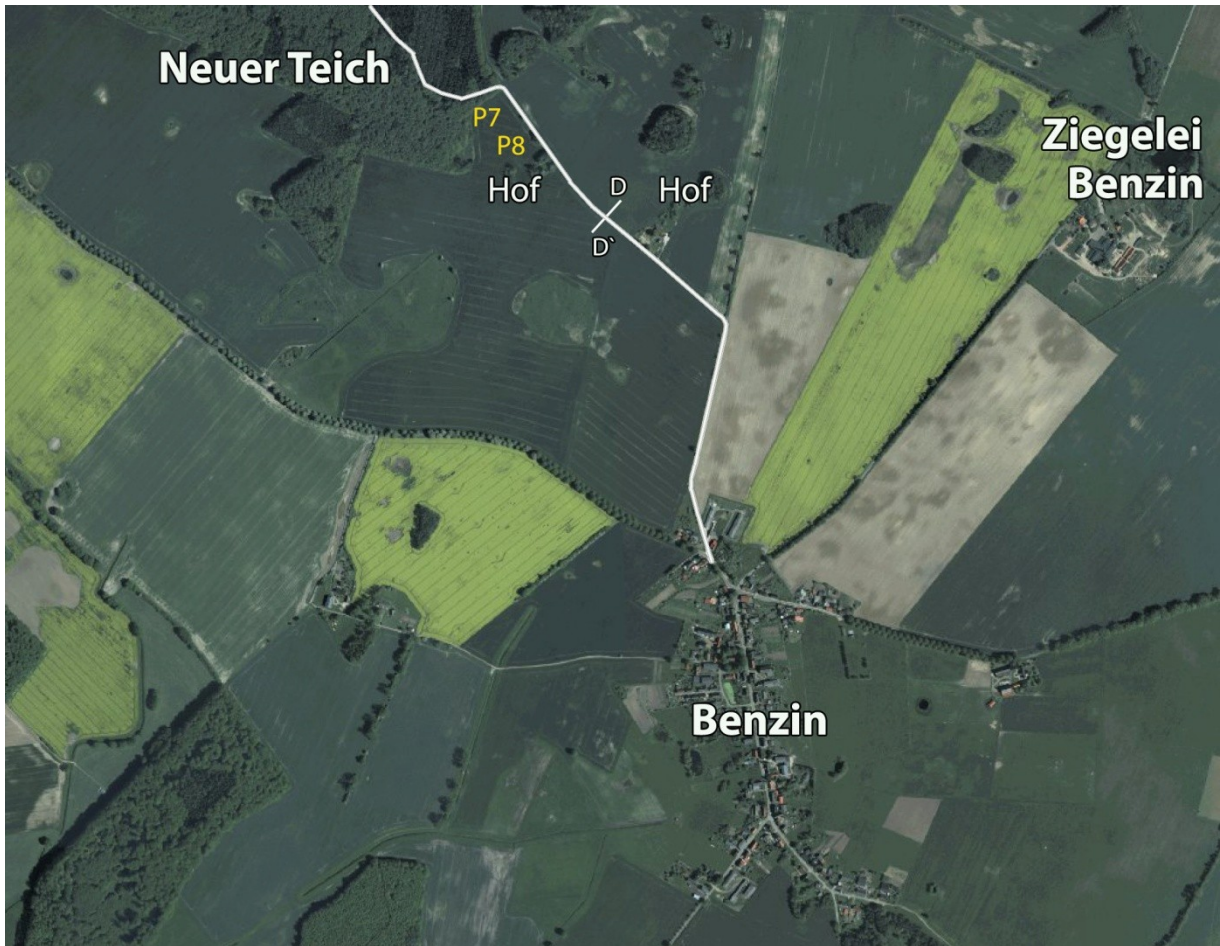


Abbildung 19

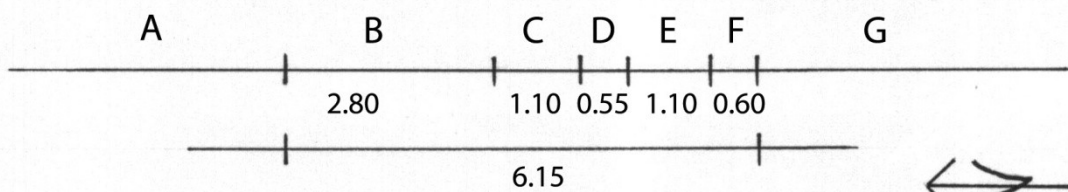
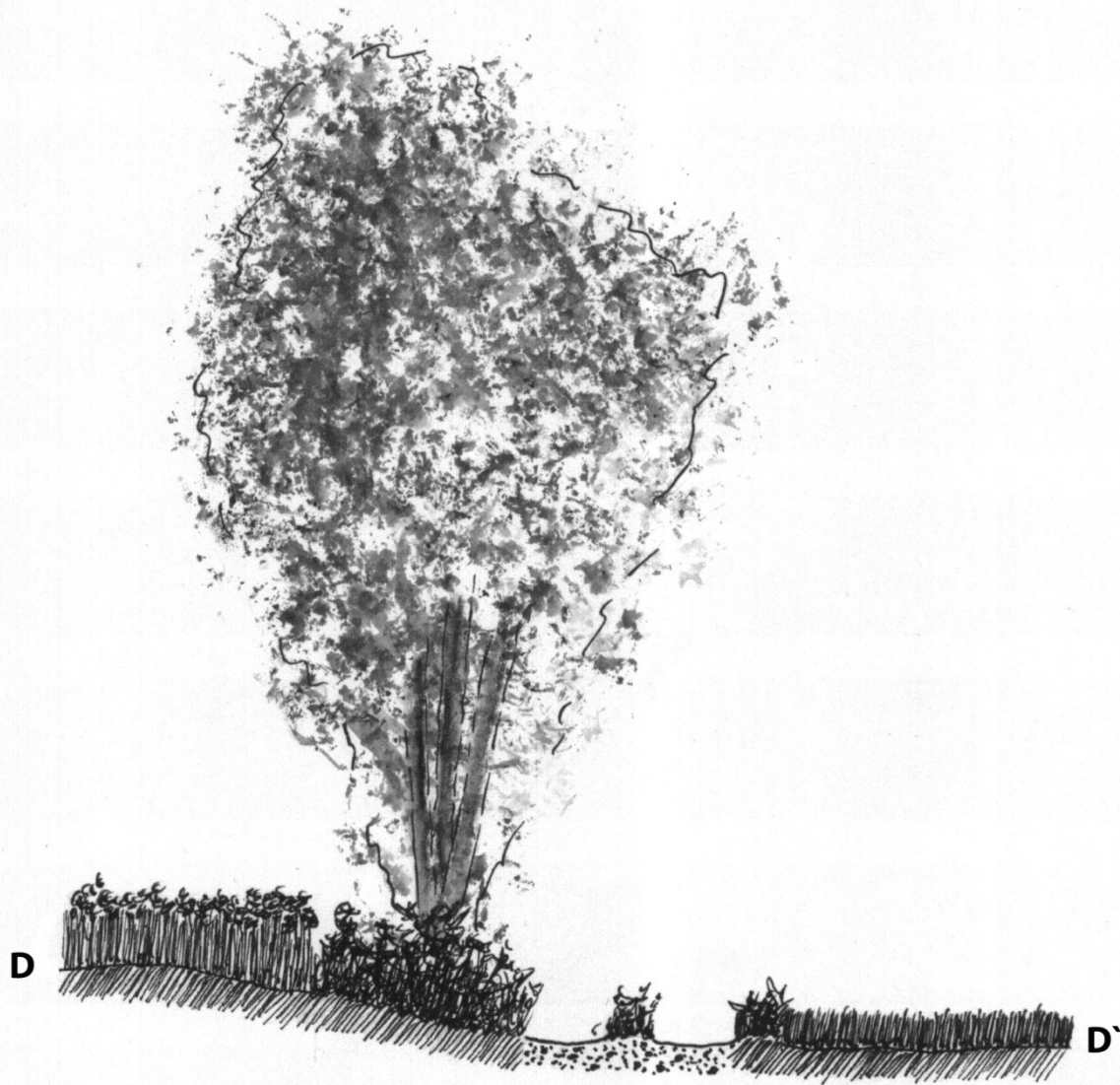
Lageplan Landweg



Abbildung 20

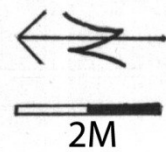
Trampelpfad

## Landweg Bestand Schnitt D - D'



A- Raps  
B- Wegrand  
C- Fahrspur  
D- Mittelstreifen

E- Fahrspur  
F- Wegrand  
G- Gerste



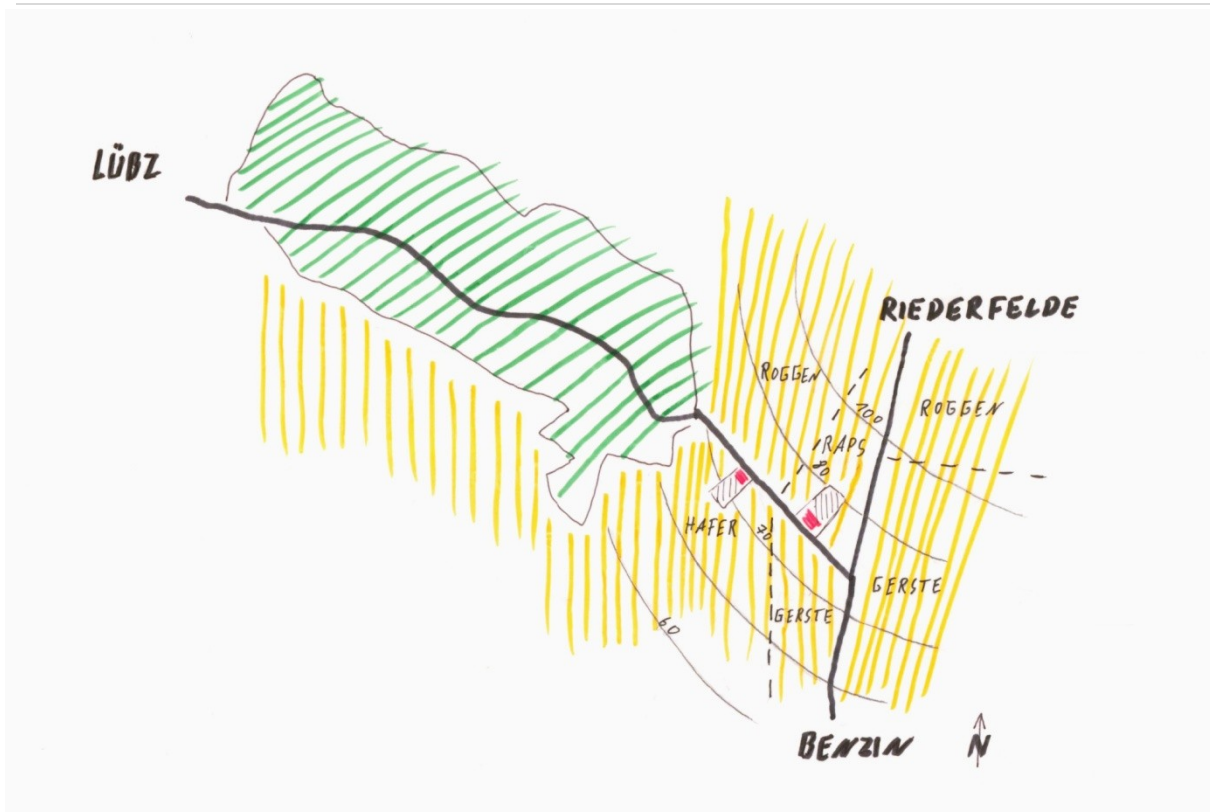


Abbildung 21

Skizze Landnutzung / Höhen

Die Fahrbahn des restlichen Weges ist durchgehend auf einer Regelfahrbahnbreite von 3 m nutzbar.<sup>49</sup> Die Ränder des aus einem Schotterbelag oder durch Verdichtung des anstehenden Materials hergestellten Weges variieren hingegen häufig in den Breiten. Typisch ist die Aufteilung des Weges in zwei Fahrspuren, einen Mittelstreifen und die Randstreifen. Breite und Bewuchs der Fahrspuren wird durch die Nutzungsintensität bestimmt. Diese unterschiedliche Tritt- und Fahrbelastung bestimmt auch die Vegetation aus annuellen und staudischen Rasengesellschaften, des Mittelstreifens und der an die Fahrspuren grenzenden Ränder. Einige Ränder des Landweges waren beim ersten Spaziergang auf einer Breite von 50 cm gemäht, das Mahdgut wurde zum mulchen auf der Fläche hinterlassen. Die andere Seite der Wegränder wird durch die landwirtschaftliche Fläche begrenzt. In der von mir beobachteten Vegetationsperiode sind die Äcker für die Anpflanzung von Roggen, Raps, Hafer und Gerste (siehe Skizze) genutzt worden. Eine Nutzung als Grünland oder Brache der angrenzenden Flächen gab es in diesem Zeitraum nicht. Dementsprechend wird auf dem Weg landwirtschaftliches Großgerät in Form von Schleppern, LKW und Mähreschern eingesetzt. Die Fahrer dieser Geräte meiden aber auch den ersten Teil des Weges vor dem Wald und befahren parallel zum Weg das Ackergrundstück. Sie schaffen einen eigenen Wirtschaftsweg neben dem Weg.

Bäume und Gehölze in den Wegrändern sind in der Nähe der beiden ausgesiedelten Höfe häufiger als auf den anderen Teilen des Weges zu finden. Diese erhöhen durch den entstehenden „Pflugschatten“ die Breite der Wegränder an einige Stellen auf 3 m.

Von dem aus Richtung Neuer Teich kommend ersten Hof ist heute nur noch das mit Ahorn und Buche hoch aufgewachsene Grundstück zu erahnen. An den Rändern des Weges vor dem verlassenen Grundstück stehen Birken, Ulmen, Eschen und Kastanien, einige sind Stockausschläge. Die bis zu einer Höhe von 20 m aufgewachsenen Bäume erfahren einen

<sup>49</sup> Vgl. Landesamt für Flurneuordnung (2008)

Schnitt zur Verkehrssicherung, manche sind bis zu einer Höhe von 6-8 m aufgeastet. Die beiden Obstbäume am Rande des Weges erhalten keine Pflege.

Der zweite ausgesiedelte Hof ist der von Claudia und Clemens, der auf der Hofseite des Weges einer Kastanie und zwei über 30 m hohen Fichten Raum gibt, auf der anderen Seite stehen von der Familie gepflegte Kopfweiden entlang der Breite des Hofes. Unter allen am Wegrand befindlichen Kopfweiden wachsen üppige Holunderbeerensträucher (*Sambucus nigra*). Ein 2 m breiter und 10 m langer gemähter Parkstreifen entlang des Weges bietet den Besuchern, von Claudias Kursen in der Steinwerkstatt und verschiedenen hier stattfindenden kulturellen Anlässen, Platz für ihre Fahrzeuge. Am Hof vorbei liefert der Weg ein deutlich besseres Bild als an seinem Anfang, die Nutzung ist höher und der Aufwand für die Instandhaltung größer. Die Fahrspuren sind nicht tief ausgefahren und eben, größere Schlaglöcher sind nur noch an der Kreuzung Benzin / Riederfelde zu finden. Vom Hof bis nach Benzin kann der Weg von jedem handelsüblichen Fahrzeug befahren werden. Bis nach Benzin sorgen die Holzmasten des Telefonanbieters auf der durch sie bestandenen Seite, für den „Pflugschatten“, der sonst nur noch sehr selten von Bäumen oder Gehölzen geworfen werden kann. Das letzte Stück des Weges führt zwischen zwei Grundstücken hindurch und ist mit Betonfahrspuren versehen. Der Weg endet an einen Weg, die Benziner Chaussee die durch Benzin führt ist auch die mit einer beeindruckenden Kastanienallee bestandene Verbindungsstraße nach Lübz.

#### die Seite der Natur

Die schon in dem Kapitel „Wo man geht und steht...“ beschriebene kleinflächig wechselnden Böden der Endmoränen Landschaft spielen selbstverständlich auch für die Landwirtschaft eine wichtige Rolle. Im Gegensatz zur Forstwirtschaft aber, deren kleinflächige Bewirtschaftung fast ausschließlich bodenabhängig und bei der ein Einsatz von Düngemitteln nicht gebräuchlich ist, veränderte die Nutzung von Kunstdüngern ab 1850 die abiotischen Merkmale der landwirtschaftlich genutzten Böden grundlegend.<sup>50</sup> Der Ertrag eines eher schlechten Bodens konnte ab diesem Zeitpunkt punktuell oder großflächig deutlich gesteigert werden. Die im Lageplan verzeichneten Bodenproben ergaben für Probe Nummer 7 einen tonigen Schluff und für die Probe Nummer 8 einen tonigen Schluff mit leichtem Sandanteil. Die in dem Bereich der Proben anstehende Braunerde ist ein bindiger und ertragreicher Boden. Die auffälligen nicht landwirtschaftlich genutzten Flächen ergeben sich durch Sölle deren Staunässe eine Nutzung unwirtschaftlich macht. Weitere dieser Flächen sind die inselhaft verteilten Baumgruppen, die auf sehr sandigen Böden mit Birken, Fichten und Eichen bestanden sind. Einige dieser Bereiche sind durch ihre frühere Nutzung für den örtlichen Abbau von Kies, Lehm oder Ton zu erklären. Die „bucklige Welt“ des Reliefs zeigt sich in diesem Gelände, es fällt von 102 m im Norden „sanft aber bestimmt“ auf bis zu 60 m im Süden auf Höhe der Benziner Chaussee ab (Siehe Skizze). Viele der am Wegrand befindlichen Bäume sind Relikte menschlicher Pflanzungen zu wirtschaftlichen oder gestalterischen Zwecken, die Bäume die zum Beispiel durch vegetative Vermehrung entstanden hatten oft das Glück der Duldung durch den Menschen an den Wegrändern.<sup>51</sup>

---

<sup>50</sup> Vgl. Behrens (2005), S. 15

<sup>51</sup> Vgl. ebenda S. 29



Abbildung 22

Wechsel in der Nutzung/Abzweig Wirtschaftsweg

### Geschichte der Landnutzung

Die Geschichte des Landweges mit seinem heutigen Verlauf beginnt um 1850 mit dem Bau der beiden ausgesiedelten Höfe an denen er vorbeiführt. Eine Verbindung von Lübz nach Benzin die den Neuen Teich einbezieht gab es aber schon im 18. Jahrhundert. Als „gemeiner Fahrweg“ und „Fußsteig“ ist der Weg in der Schmettauschen Karte von 1798 verzeichnet. Die Entwicklung der Wegführung unterlag hauptsächlich den unter Punkt 1.2 genannten historischen Veränderungen der Landwirtschaft und Eigentumsverhältnisse der beanspruchten Flächen. Die Entwicklung der Gutswirtschaft, also, die verpflichtende Inanspruchnahme der Dienstleistungen von Bauern für die Eigenproduktion der Grundherrn, im 16. Jahrhundert in Mecklenburg, führte zur Einbeziehung von freigewordenen Bauernhufen, Waldrodungen und Allmendflächen in den Grundbesitz der Stände und Landesherrn. Die Vergrößerung des Grundbesitzes, also der sogenannte Landschaft der Städte, der Domänen der Landesherrn und der Ritterschaft des Adels basierte in Mecklenburg bis weit ins 18. Jahrhundert auf Formen der Leibeigenschaft.<sup>52</sup> Das Bauernlegen und die Umwidmung von bäuerlichem Acker zum Hofacker der ritterschaftlichen Güter führte zur Ausweitung der herrschaftlichen Betriebe.<sup>53</sup> Das Angerdorf Benzin bestand 1538 noch aus vier Hufen und drei Katen der „Resttorffschen“ Ritterschaft, während sich sechzehn Hufe und ein Katen im Besitz der Domäne des Landesherrn von Mecklenburg-Schwerin befanden. Im Jahre 1606 kauft die Herzogin Sophie, die Mutter des Herzöge Adolf Friedrich und Johann Albrecht II, die ihren Witwensitz in Lübz hatte für 24000 Gulden die Güter Kritzow und Wessentin. Ab diesem Zeitpunkt gehört auch Benzin vollständig zum Besitz der Domänen des Landesherrn.<sup>54</sup> Im Gegensatz zum Grundbesitz der Städte und des Adels blieben die Ackerflächen der Bauern und Einzelhufe auf den herzoglichen Ländereien oft erhalten<sup>55</sup>. Auch die Belastung mit Frondiensten

<sup>52</sup>Vgl. Richter (1991), S. 133ff

<sup>53</sup> Vgl. Mager (1955) S. 81.

<sup>54</sup> Vgl. Schlie (1901) S. 539 ff

<sup>55</sup> Vgl. Pruns (1991), S. 180

erfolgte für die Domanialbauern in einer geregelten und vergleichsweise weniger ausbeuterischen Form wie es auf den Gütern der Ritterschaft üblich war.<sup>56</sup>

Die Frondienste der Domanialbauern für Herzogin Sophie im Land Ture konnte auch für Bau und Ausbesserung der Wege eingefordert werden.

„Für die Instandhaltung der Wege waren die jeweiligen Grundherren zuständig, auf deren Territorium sich die Wege befanden. Es lag in ihrem Ermessen, dafür mehr oder weniger der bäuerlichen Hand- und Spanndienste (Auftrag des Herrn an die Bauern, mit ihren Händen und Pferdegespannen die Wege in Ordnung zu bringen) einzusetzen oder auch ein Weg kurzerhand umzupflügen.“<sup>57</sup>

Eigentlicher Hauptteil der Hand- und Spanndienste waren Feldarbeit und der Transport der Waren, die insgesamt wohl eher selten für den Ausbau der Wege eingesetzt wurden.

Friedrich Mager erwähnt in der „Geschichte des Bauerntums und der Bodenkultur im Lande Mecklenburg“ einen Bericht aus dem Jahre 1796, der die Wege in Mecklenburg zu dieser Zeit beschreibt:

„so muß ich es leider gestehen, daß selbst die Post- und Landstraßen hier im Lande zum Teil so schlecht sind, daß man sie bei anhaltendem Regenwetter nicht ohne Gefahr passieren kann... Da es mit den öffentlichen Post- und Landstraßen so beschaffen ist, wie mag denn wohl mit den weniger bedeutenden sogenannten Nebenwegen aussehen? Freilich traurig genug! Denn darum bekümmert man sich noch viel weniger. Oft sind sie so beschaffen, daß man kaum mit einem weitgeleisigten Wagen durchkommen kann, und nicht selten trifft man grundlose Pfützen und Löcher an, in welchen man oft stecken bleibt, bisweilen aber auch umwirft. ...“<sup>58</sup>

Der Übergang der Dreifelderwirtschaft zur Koppelwirtschaft erfolgte in Mecklenburg von 1700 bis 1740. Mit diesem, sich in den Domänen etwas langsamer vollziehenden Wechsel, entstanden Einfriedungen der einzelnen Schläge beziehungsweise Koppeln mit Hecken für die Nutzung als Weide und um das Vieh von den Ackerflächen fernzuhalten. Durch die das Graswachstum fördernden klimatischen Bedingungen in Schleswig-Holstein war die holsteinische Koppelwirtschaft auf die Nutzung der Flächen für Weideland ausgerichtet. In Mecklenburg waren Ackerflächen vorrangig, was zur Durchsetzung der mecklenburgischen Schlagwirtschaft führte. Die 7 Schläge dieser Wirtschaftsform teilten sich in jeweils 3 Schläge für Getreide und Weide und 1 Schlag der brachlag.<sup>59</sup> Dies verhinderte eine flächendeckende Bildung des „holsteiner Knicks“ in Mecklenburg, förderte aber die Weide als Baum des Wegrands zur Herstellung von Weidezäunen<sup>60</sup>. Der Einsatz von Weiden zur Instandhaltung der Wege durch die Nutzung der Zweige als Füllmaterial für entstandene Löcher oder zur Entwässerung des Weges mit Hilfe des Wurzelwerks, erklärt noch heute die Häufigkeit von Weiden an den Landwegen der Region. Am westlichen Ende des Neuen Teiches endete die Landschaft, also der Grundbesitz der Stadt Lübz, hier begann der herzogliche Besitzanspruch der Domäne. Zu dieser damaligen Domäne gehörten die Dörfern Kritzow, Wessentin, Broock und Benzin. Der Verantwortungsbereich der heutige Gemeinde Kritzow zu der Benzin

<sup>56</sup> Vgl. Mager (1955), S. 188 ff

<sup>57</sup> Behrens (2005), S. 9

<sup>58</sup> Mager (1955), S. 327

<sup>59</sup> Vgl. ebenda S.267

<sup>60</sup> Mager 319f

gehört, endet an besagter Stelle, die Zugehörigkeit der Flächen in dieser Gegend besteht seit mehr als 400 Jahren.

Der Kartenauszug von 1798 zeigt den gesamten ursprünglichen Verlauf des Weges.



Abbildung 23

ursprünglicher Weg / Schmettausche Karte

Die beiden 1850 erbauten, am Landweg befindlichen Gehöfte sind das Ergebnis der „Auflockerung von geschlossenen Dorfformen“. Einzelhöfen entwickelten sich während des 19. Jahrhunderts durch eine Intensivierung der Landwirtschaft in Kombination mit einer Neuverteilung der landwirtschaftlich genutzten Fläche. Die Siedlung auf separierten Hufen war oft auch Zeichen der zu klein gewordenen Dörfer.<sup>61</sup>

„Die ausgebauten Einzelhöfe machten wegen ihrer isolierten Lage und äußeren Anordnung meist einen größeren und stattlicheren Eindruck als die Bauernstellen im Dorfe selbst und waren auch tatsächlich räumlich ausgedehnter. Denn den Ausbauern stand für die Neuanlage ihrer Gehöfte mit Wohn- und Wirtschaftsbauten, Hofraum, Garten, für Altenteiler- und Tagelöhnerkaten und dergleichen Bauten hinreichend Platz zur Verfügung, wogegen den im Dorf gebliebenen Gehöften in ihrer Ausdehnungsmöglichkeit durch bauliche Erweiterungen feste Schranken durch den engen Rahmen des Dorfes gezogen waren“<sup>62</sup>

Die beiden Gehöfte entsprechen in ihrer Bebauung der typischen Form der ausgesiedelten dreiseitigen Einzelhöfe dieser Zeit. Das Wohnhaus in dem sich keine Ställe mehr befinden

<sup>61</sup> Vgl. Mager (1955), S. 491f

<sup>62</sup> ebenda S.492



steht traufständig mit dem Eingang in der Mitte auf dem ersten Drittel des Grundstücks. Die beiden anderen Seiten des Hofes werden durch zwei Wirtschaftgebäude gebildet.<sup>63</sup> Dieser bäuerliche Gutshoftyp ist auf dem geänderten Messtischblatt von 1881 gut zu erkennen.

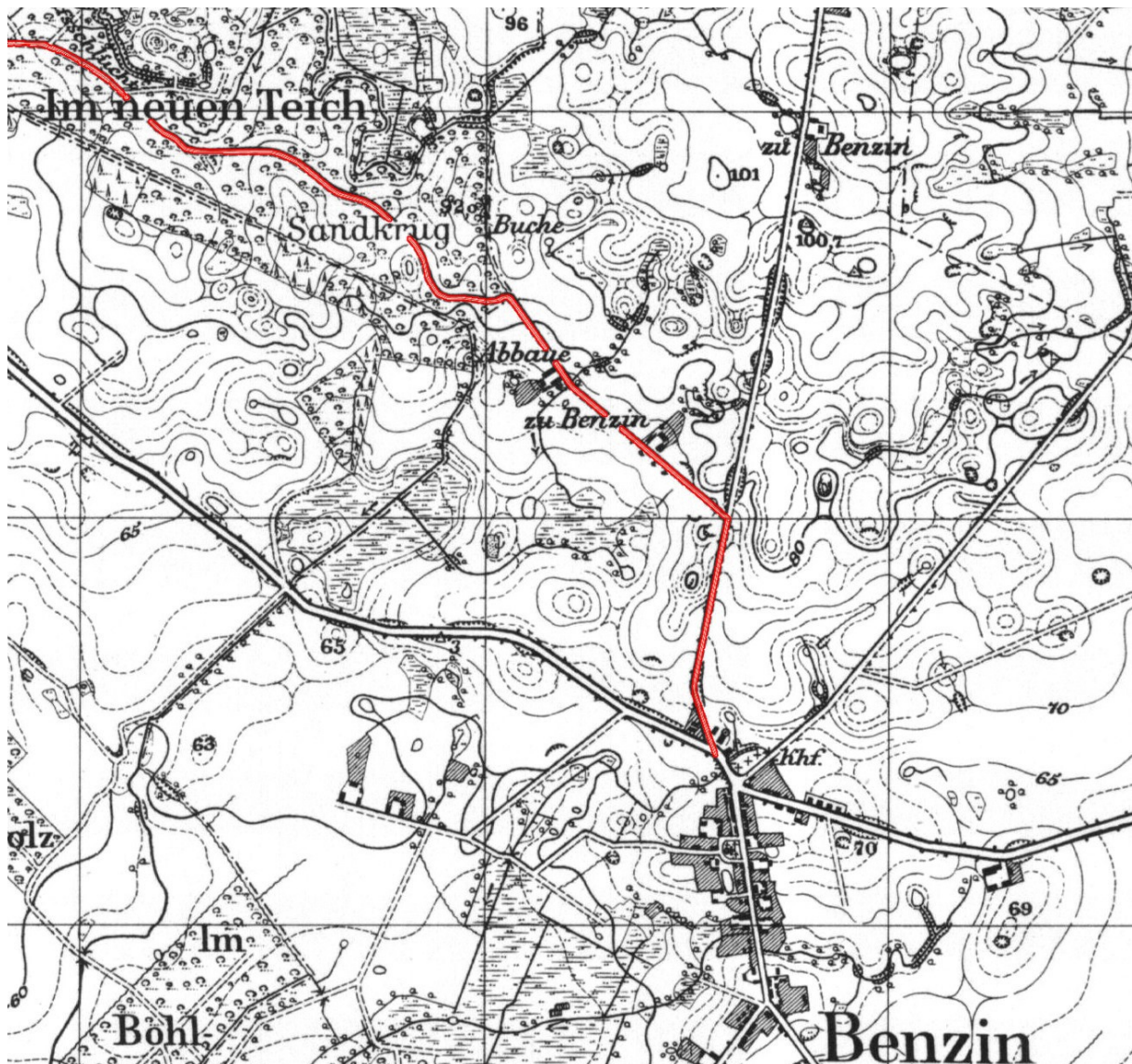


Abbildung 24

Weg ab 1850 / Messtischblatt 1881

#### Anmerkung zum Messtischblatt

Das von mir beim Landesvermessungamt Mecklenburg Vorpommern bestellte Messtischblatt von 1881 mit Änderungen von 1919 habe ich leider nicht bekommen. Die zugesendete Karte bezeichnet in ihrer Legende Reichsautobahnen und Naturschutzgebiete, mit denen eigentlich erst deutlich nach 1919 zu rechnen ist. Die Annahme von Helmut Lührs, dass es sich um ein später geändertes, auf dem Messtischblatt von 1881 basierendes Kartenwerk handelt, erscheint mir schlüssig. Es ist davon auszugehen das zur Erweiterung der Legende für nach 1930 entstandene Karteninhalte, ursprüngliche Teile der Legende entfernt worden sind. Eine Kopie des gesamten Messtischblatt Lübz ist im Anhang zu finden.

<sup>63</sup> Vgl. Mager (1955), S. 502f

Das Gehöft mit dem heute etwa 60 x 100 m großen brachliegenden Grundstück, ist in den 1960er Jahren einem Brand zum Opfer gefallen.

Der Hof von Claudia und Clemens hat entlang des Weges eine Breite von 80 m und eine Tiefe von etwa 190 m. Der Hof war Anfang der 1990er Jahre bis auf die Grundmauern zerstört. Heute bereichert das Wohnhaus, durch den Willen seiner Bewohner, wieder die Mecklenburger Landschaft. Eins der beiden Nebengebäude, ein Waschhaus hat ebenfalls die Zeiten überdauert.

Hinter dem Haus finden sich wie bei der Anlage der dreiseitigen Höfe im 19. Jahrhundert typisch, mehrere Obstbäume. Das Grundstück endet an einem von Gehölzen umstandenen Soll.

Auf dem Messtischblatt ist der gesamte Weg als „unterhaltener Fahrweg“ gekennzeichnet. Der zu dieser Zeit den Weg auf Höhe des „Brandhofs“ querenden Graben diente als Entwässerung, die auf eine Grünlandnutzung der heute vollständig für Acker genutzten Flächen schließen lässt. Viele dieser Gräben führten über Verbindungen bis in die Elde. Auf dem Luftbild von 1953 ist noch ein Großteil dieses Netzes von Gräben zu erkennen, während das Bild von 2008 nur noch ein Relikt, ein schnurgerader Graben in einer Feuchtwiese südöstlich des Neuen Teiches, dieser landwirtschaftlichen Nutzung erkennen lässt. Der Umbruch von Öd- und Grünland zu Ackerflächen im großen Stil in diesem Gebiet wird von Walter Kintzel in einer seiner Schriften „Natur und Naturschutz in Mecklenburg“ im Besonderen in „Die Vogelwelt des Kreises Lübz“ erwähnt. Diesen Prozess beschreibt er für die Jahre 1970- 1975. Die Melioration der Flächen in diesem Zeitraum mit Drainagesystemen ist zu vermuten. Außerdem fand auch eine deutliche Veränderung der Schlaggrößen statt.

„...von der einzelbäuerlichen Wirtschaft von 0.5-1 ha über die LPG mit 25-30 ha zur KAP (Kooperative Abteilung Pflanzenproduktion) mit Schlaggrößen von 60-100 ha.“<sup>64</sup>

Eine kleinflächige Nutzung der landwirtschaftlichen Fläche, die auch eine größere Anzahl von Wegen erforderte, stellt der „Flickenteppich“ des Luftbildes von 1953 sehr deutlich heraus. Die mehrfach erwähnten, heute hoch aufgewachsenen Stockausschläge aus Kastanien und Ulmen, an den Wegränder in der Umgebung des abgebrannten Hofes sind die Fragmente einer Hecke, deren Schatten ebenfalls auf dem Luftbild von 1953 zu erkennen ist. Diese Hecke ist aber keine überkommenen Einfriedungen der Koppelwirtschaft, sondern in der Mitte des 20. Jahrhunderts unter anderem als Maßnahme zur Bodenertragsteigerung als Wind- und Erosionsschutz entstanden.<sup>65</sup> Den größten Anteil der Randbepflanzung bilden Gehölze und Bäume die, sowohl im Messtischblatt als auch auf der Luftaufnahme, entlang der damaligen Entwässerungsgräben zu finden sind. Vereinzelt bilden sie 1953 entlang der ungenutzten Gräben, noch unzusammenhängende bandförmige Strukturen in der Ackerfläche (siehe Landweg Details,S.41). Die Annahme es könnte sich hierbei um Fragmente eines Weges handeln ist aufgrund des linearen Verlaufs nachzuvollziehen. Nach der Auswertung der Luftbilder waren aber die nassen Gräber, wie auf dem Messtischblatt dargestellt, regelmäßig mit Gehölzen und in einigen Bereichen mit Bäumen bepflanzt, die 1953 hoch aufgewachsen waren. Strukturen einer solchen Grabenbepflanzung sind auf den Luftbildern von 1986 völlig verschwunden. Eine durchgehende Randvegetation fehlte den Wegen auf allen Bildern, vereinzelt Bäume und Baumreihen mit wenigen Hecken prägten das Bild.

<sup>64</sup> Kintzel und Mewes (1976), S. 9

<sup>65</sup> Vgl. Mager (1955), S. 551

Die meisten der ehemaligen Wege im Land Ture sind mit ihrer Nutzung, in erster Linie mit der Aufgabe der einzelbäuerlichen Wirtschaft verschwunden. Der in dieser Region übliche dorfeigene Abbau von Kies oder Lehm nutzte ebenfalls Wege, die im Verlauf des letzten Jahrhunderts aufgrund der Einstellung des Abbaus nicht mehr gebraucht wurden. Den Weg von Lübz nach Benzin hat sein Gebrauch aber bis heute erhalten. In einer Schriftenreihe des Landesamtes für Forsten und Großschutzgebiete wurden im Amtsbereich Eldenburg Lübz, 62 Landwege aufgenommen. Eine 200 Jahre währende Geschichte haben 48 der Wege mit dem besprochenen Weg gemeinsam. Gründe für diese hohe Anzahl, in ihrer Wegeführung erhaltenen, historischen Wege im Landkreis Parchim sind zum Teil der geringe „Motorisierungsgrad“ der Bevölkerung zu DDR- Zeiten, aber auch die heute in vielen Gemeinden fehlenden Finanzen die dem ländlichen Wegebau Einhalt gebieten.<sup>66</sup>

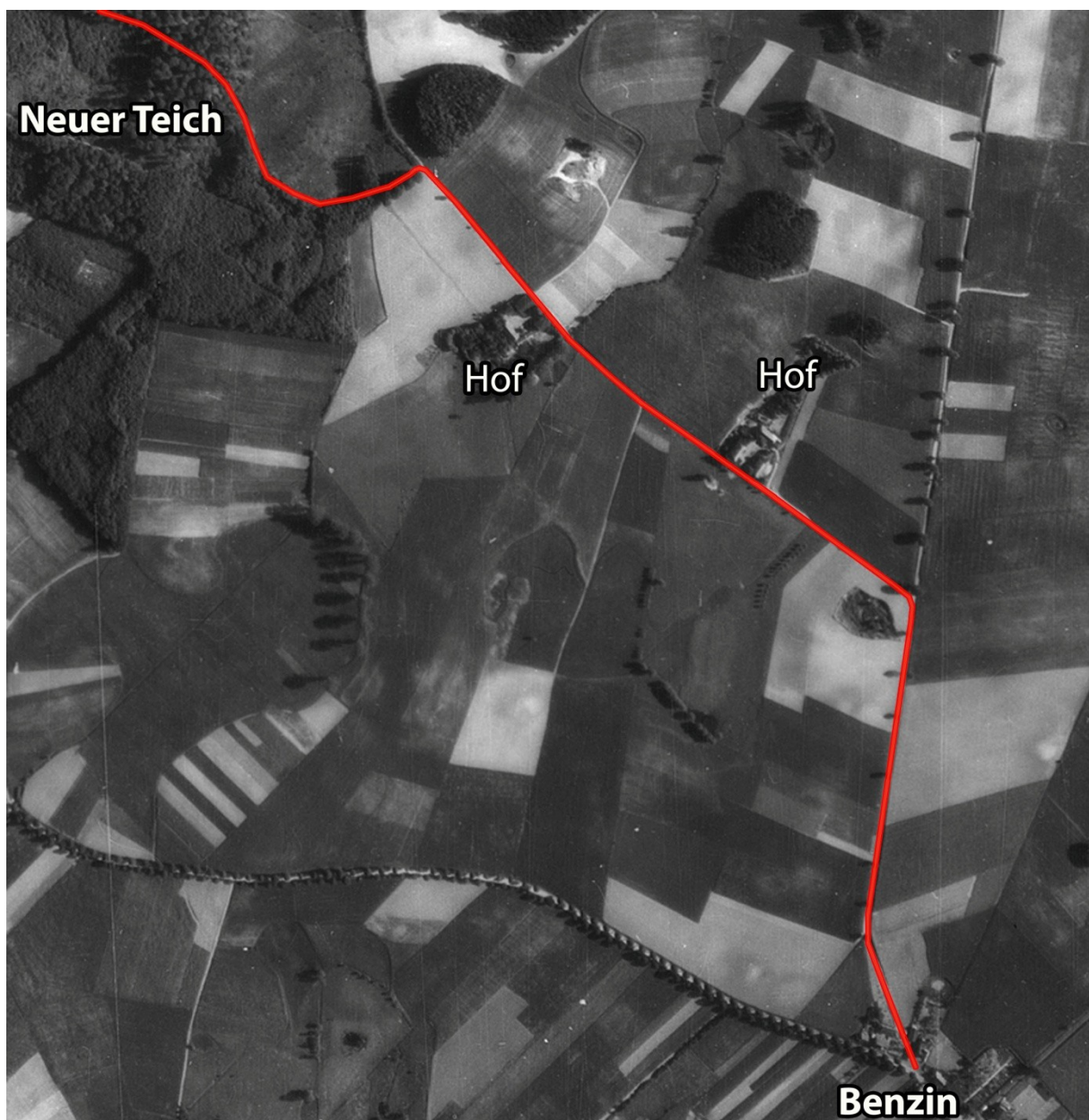


Abbildung 25

Auszug Luftbild 1953, Lage Landweg

<sup>66</sup> Behrens (2005), S. 11

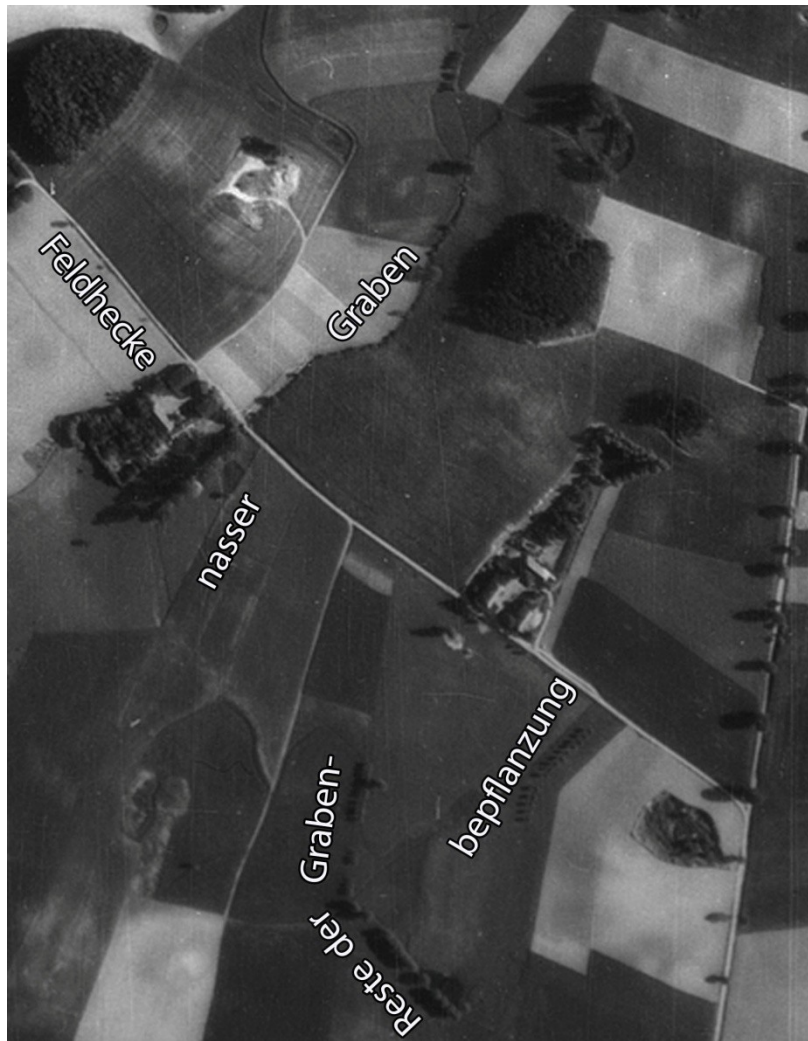


Abbildung 26

Auszug Luftbild 1953, Landweg Details

## 2.4 Kurze lange Geschichte der Wegränder

Bis in die jüngste Vergangenheit waren die Weg- beziehungsweise Ackerraine in die landwirtschaftliche Nutzung einbezogen. Durch die Einführung der Koppelwirtschaft im 18. Jahrhundert entstanden mit Aufteilung der Fläche in verschiedene Schläge vermehrt Wege. Im Zuge dieser Maßnahmen wurde auch die von den Dorfbewohnern gemeinschaftlich genutzten Allmendflächen aufgeteilt, was eine Verlagerung der kleinbäuerlichen Subsistenzwirtschaft auf die verbliebenen Allmenden zur Folge hatte.<sup>67</sup> Zu diesen Flächen gehörten die Wegränder, die für Bauern mit wenig Land, ein als Weide für Ziegen, Schafe oder Gänse genutzter Bestandteil der Allmende waren. Die blühenden „wiesigen“ Ränder entstanden durch Frass und Tritt des Viehs oder durch regelmäßige Mahd zur Gewinnung von Grünfutter. Kot und Wegestaub versorgen die Ränder zu dieser Zeit mit Nährstoffen.<sup>68</sup> Intensive Nutzung der Wegränder verhinderte die Sukzession der Flächen und förderte dadurch die Artenvielfalt. Mit der fortschreitenden Industrialisierung trat die ländliche Selbstversorgung in den Hintergrund.<sup>69</sup> Die Intensivierung der Landwirtschaft führte zur

<sup>67</sup>Vgl. Meermeier (1993), S. 188

<sup>68</sup>Vgl. Behrens (2005), S.15

<sup>69</sup>Vgl. Meermeier (1993), S. 188

Vergrößerung der Schläge der Großbetriebe, die mit einer Aufgabe der kleinbäuerlichen Landnutzung einher ging. Die Nutzung der Wegränder als Weide und Wiese erhielt sich aber bis in die 60er Jahre des 20. Jahrhunderts an vielen Wegen unseres Landes. In der DDR hatten diese Formen der Selbstversorgung auch noch längere Zeit einen hohen Stellenwert.

„In der ehemaligen DDR ist (war) die Restflächen-Bewirtschaftung (noch nach der Wende) sehr populär. So berichtet POPPINGA, O. (1990 mdl.) von der „reinsten Straßenrand-Landwirtschaft“ entlang der alten Bundesstraßen von Berlin nach Hamburg. Dort grasten Kühe, Ziegen, Schafe, Pferde etc. angepflockt oder in abgegrenzten Terrains am Straßenrand. Anderen Erzählungen nach ist diese Wirtschaftsform in den ostdeutschen Bundesländern weit verbreitet. Bedingt durch den fehlenden oder nur geringen Grundbesitz betrieb ein Großteil der ländlichen Bewohner „Straßenrand-Landwirtschaft“. In der neusten Zeit zeigt sich jedoch ein rückläufiger Trend.“<sup>70</sup>

Auf dem Landweg nach Benzin erfährt der Wegrand keinerlei landwirtschaftliche Nutzung mehr, was seine Breite, Pflege und die Situation nach dem Wald zeigen. An vielen Stellen bildet die Ackerfläche den Wegrand, er ist Teil der großräumigen Landwirtschaft geworden. In anderen Bereichen, die einen Randstreifen haben verhindert die durchgeführte Mulchmahd ein „Zuwachsen“ des Weges.

Eine Bepflanzung der Wegränder mit Gehölzen oder Bäumen hatte in der Geschichte immer einen praktischen Hintergrund, der mit der intensiven Nutzung des gesamten Landes, vor der Industrialisierung und dem großflächigen Einsatz von Mineraldünger, einherging. Im 17. Jahrhundert begann die Bepflanzung der Wegränder mit Bäumen zur Befestigung und Entwässerung des Untergrunds.<sup>71</sup> Als Beispiel wurden die Weiden unter Punkt 2.3 angeführt. In die Zeit der beginnenden intensiven Landnutzung ab 1850 fällt auch die Nutzung der Wegränder als Streuobstwiesen, die neben dem Gebrauch der hochstämmigen Obstbäume, die unter ihnen befindlichen genutzten Wiesen weiterhin gedeihen ließen und sie mit Nährstoffen (Fallobst) versorgten. Der Obstbaumschnitt diente als Feuerholz und die Laubaufgabe wurde als Stalleinstreu verwendet.<sup>72</sup>

Feldhecken aus Gehölzen waren zweimal in der Geschichte wichtige Begleiter der Landwege. Während der Phase der Koppelwirtschaft stellten sie die Einfriedung der Schläge, die mit der Wahl der Arten in der Hecke immer auch einen ökonomischen Nutzen hatte.

„Über Jahrhunderte nutzten Menschen auch den Reichtum dieser „lebenden Zäune“ entlang der Wegeverbindungen. Aus dem Holz der Heckensträucher wurden Armstühle, Schränke, Rechen, Heugabeln, Besen sowie andere Gegenstände und Werkzeuge hergestellt. Die Früchte waren eine willkommene Nahrungsergänzung. Sie lieferten schmackhaften Brotaufstrich aus Brombeeren und Himbeeren, Saft aus schwarzen Holunderbeeren oder Tee aus Hagebutten. Einige Sträucher auch als Heilpflanzen für Wunden oder gegen verschiedene Gebrechen.“<sup>73</sup>

Den „lebenden Zäunen“ folgte der Einsatz von Hecken als Wind und Erosionsschutz in den 1950er Jahren, der mit einer großflächigen Verwendung von Mineraldünger in den folgenden Jahrzehnten beendet ist. In dieser Phase fand der Schnitt der Hecken noch zur Deckung des Holzbedarfs der Bauern Gebrauch. Ihr Nutzen zur Bekämpfung von Schädlingen

<sup>70</sup> Meermeier (1993), S. 278

<sup>71</sup> Vgl. Behrens (2005), S. 29

<sup>72</sup> Vgl. Meermeier (1993), S. 218f

<sup>73</sup> Behrens (2005), S.32

als Nistplatz für Vögel und als Unterschlupf von Kleinsäuger sollte die Äcker schützen.<sup>74</sup> Diese letzten durch Nutzung bestimmten Phase der Wegränder fand durch den Einsatz von Dünger und chemische Schädlingsbekämpfungsmittel, die jede „Bodenertragssteigerung“ durch Hecken in den „Schatten stellte“, ihr Ende. Durch diese Entwicklung steigerte sich die Unbeliebtheit von Wegrändern bei großflächig orientierten Bauern.

Die landwirtschaftliche Produktion auf Wegrändern wurde größtenteils eingestellt. Auf die intensive Nutzung folgte die extensive Pflege des Naturschutzes.

„Anschließend werden die Brachflächen dem Naturschutz angeboten, der versucht „Gemälde“ zu erhalten. Da bei der anschließenden „Bewirtschaftung“ nicht der Ertrag sondern das „Gemälde“ im Vordergrund steht, ist dieses „Museumsprojekt“ sehr kostspielig.“<sup>75</sup>

Es steht außer Frage, dass die Wegränder lineare Saumbiotope sind, die eine große Bedeutung als Lebensraum und verbindende Korridore in unserer Landschaft haben. Sie bieten Nistgelegenheiten und erfüllen als Bienenweiden eine immer wichtigere Aufgabe. Eine extensive Pflege kann aber eine Nutzung nicht ersetzen. Das im Kreis Lübz am 19. 09. 1990 zur „Erhaltung eines typischen Mecklenburgischen Landweges mit prächtigem Baum und Heckenbestand“ unter Schutz gestellte Flächennaturdenkmal, der Landweg Weisin – Gallin wird vom denkmalpflegenden Naturschutz durch einer Mulchmäh seiner Ränder „genutzt“. Der zweifellos beeindruckende Weg ist eines der „kostspieligen“ Projekte das gegen die Sukzession des Standortes kämpft.

Die „Gemälde“ der Wegränder die heute die Vorstellungen prägen entstanden durch die Landnutzung und wurden auch von dieser stabilisiert. Die im Landschaftsplan der Stadt Lübz vorgesehenen Maßnahmen, empfehlen zum Ziel der „Entwicklung eines Biotopverbundsystems“ für die Landwege des Planungsgebiets, zwar eine Mäh vom 15.08 bis zum 30.09, belassen aber das Mahdgut auf den Rändern.<sup>76</sup> Dies führt zu einer Nährstoffanreicherung der Bereiche, die nitrophile Arten begünstigt.



Abbildung 27 Flächennaturdenkmal / Landweg von Weisin nach Gallin

<sup>74</sup> Vgl. Mager (1955), S. 551ff

<sup>75</sup> Meermeier (1993), S. 191

<sup>76</sup> Bendfeldt, Schröder und Franke (2002), S. 65

### 3 Bestandsaufnahme

Der Landweg verändert seine Zonierung und Ausstattung aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsintensität. Daraus folgt die Aufteilung der Bestandsaufnahme in drei Bereiche des Weges. Der erste Abschnitt erstreckt sich vom Neuen Teich bis zum Hof von Claudia und Clemens, hier ist der Weg durch seinen insgesamt schlechten Zustand gekennzeichnet. Die beiden anderen Abschnitte sind der Teil des Weges vom Hof bis zur Kreuzung Benzin / Riederfelde und der letzte Teil, der bis nach Benzin führt. Die Bestandsaufnahme erfolgt für jeden Abschnitt durch eine Textteil der die derzeitigen Situation und Besonderheiten klärt, ein Lageplan, Schnitte und Fotos vervollständigen das Bild.

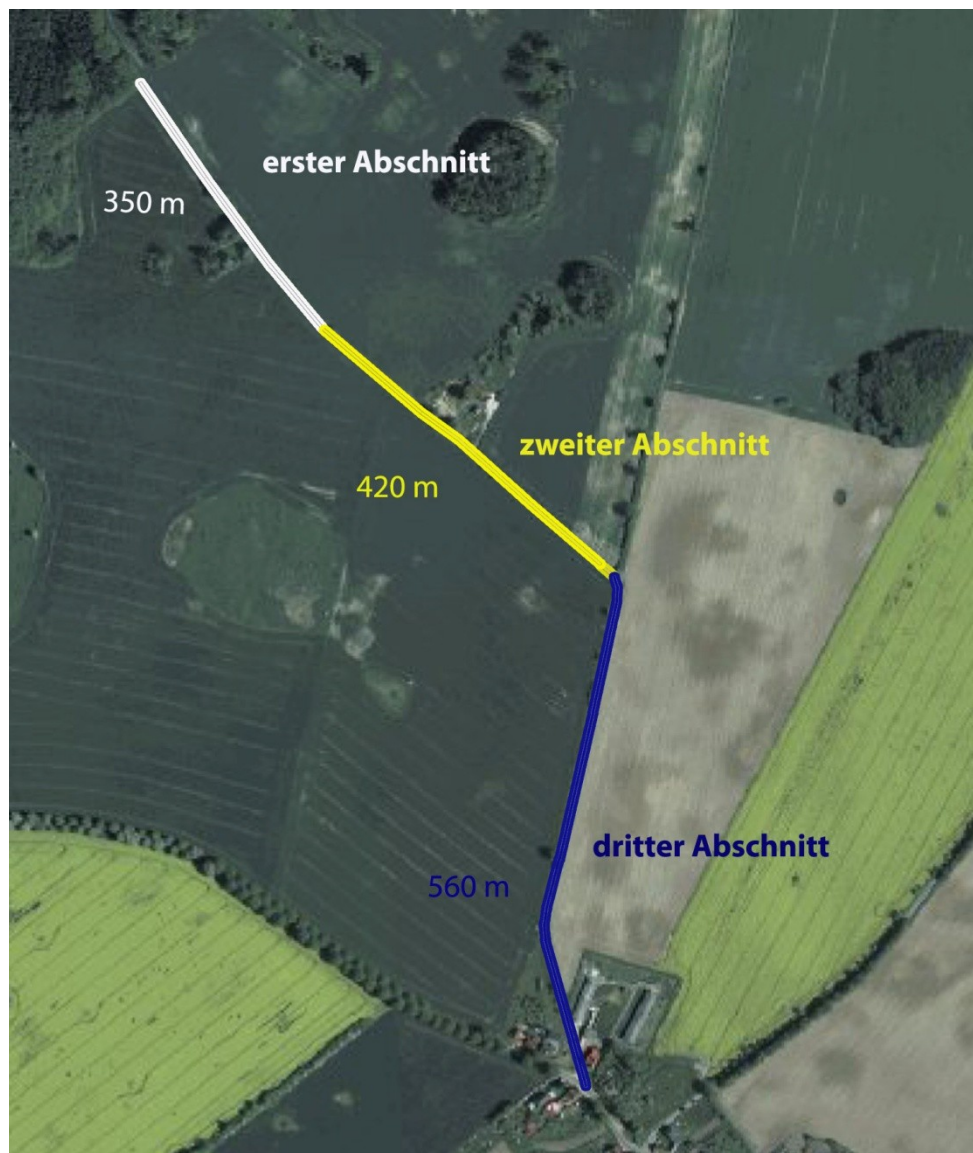


Abbildung 28

Übersicht zu Bestandsabschnitten

### 3.1 Erster Abschnitt

Nach fehlender Instandhaltung folgt die Instandsetzung. Der hier aufgenommene Bereich von der Waldkante bis auf die Höhe eines Apfelbaums soll unter Punkt vier neu geplant werden.

Nach Aussagen von Claudia und Clemens, gab es auch Jahre in denen der Weg in diesem Bereich vollständig „weggepflügt“ worden ist. In diesem Jahr führt ein Trampelpfad die ersten 180 m des Weges entlang bis zum Grundstück des abgebrannten Hofes. Dieser Pfad ist zwischen 25 und 50 cm breit, die Wegränder sind hoch mit Gräsern bewachsen und gehen ohne erkennbaren Rand in die mit Roggen und Hafer bestandene Ackerfläche über. Ein Wegrand entsteht auf der rechten Seite, erst nach der alten im Spaziergang beschriebenen Weide. Der linke Randstreifen ist bis zu den ersten Bäumen höchstens 20 cm breit und eigentlich Teil der landwirtschaftlichen Fläche. Nach dem Stockausschlag einer Kastanie im rechten Wegrand hat der Weg wieder zwei erkennbare Fahrspuren, die aber mehr eine mit Betonrecycling, Ziegelbruch und Keramikscherben gefüllte Aneinanderreihung von Furchen und Löchern sind. Neben den Fahrspuren sind Spuren von Radfahrer und Fußgängern zu finden, die dem „Weg“ in seine Ränder ausweichen. Dies kommt der historischen Variante gleich, neben ausgefahrenen Wegen einen zweiten anzulegen.<sup>77</sup> Das zur Füllung der Löcher verwendete Material ist meist spitz und scharfkantig und dürfte eine abschreckende Wirkung für Fahrradreifen haben. Die Vegetation, des in seiner Breite großzügig variierenden Mittelstreifen, ist in manchen Bereichen bis zu 50 cm hoch aufgewachsen. Die Bäume die auf einer Länge von 50 m vor dem abgebrannten Hof eine Art „Allee“ bilden verhindern das „wegpflügen“ von Wegrand und Weg. Diese buntgemischte, aus Birken, Zitterpappeln, Ulmen und Eschen bestehende „Allee“ ist aus den Resten der Feldhecke und aufgewachsener Ansammlungen entstanden. Die Bäume sind meist bis zu 20 m hoch und scheinen optimale Wuchsbedingungen gefunden zu haben. Entlang des ersten Gehöfts zeigt der Weg eine typische Zonierung in Wegrand, Fahrspur und Mittelstreifen, die Fahrspuren sind mit annuellen und mehrjährigen trittfesten Arten bewachsen. Dem entstandenen Grünweg fehlt bis zum Apfelbaum ein Wegrand auf der rechten Seite. Der Apfelbaum markiert eine Änderung der Zonierung des Weges, die Fahrspuren werden breiter und sind durch den hellen anstehenden verdichteten Boden gut zu erkennen.



Abbildung 29

Blick entlang des ersten Abschnitts am 12.08.2010

<sup>77</sup> Behrens (2005), S.10



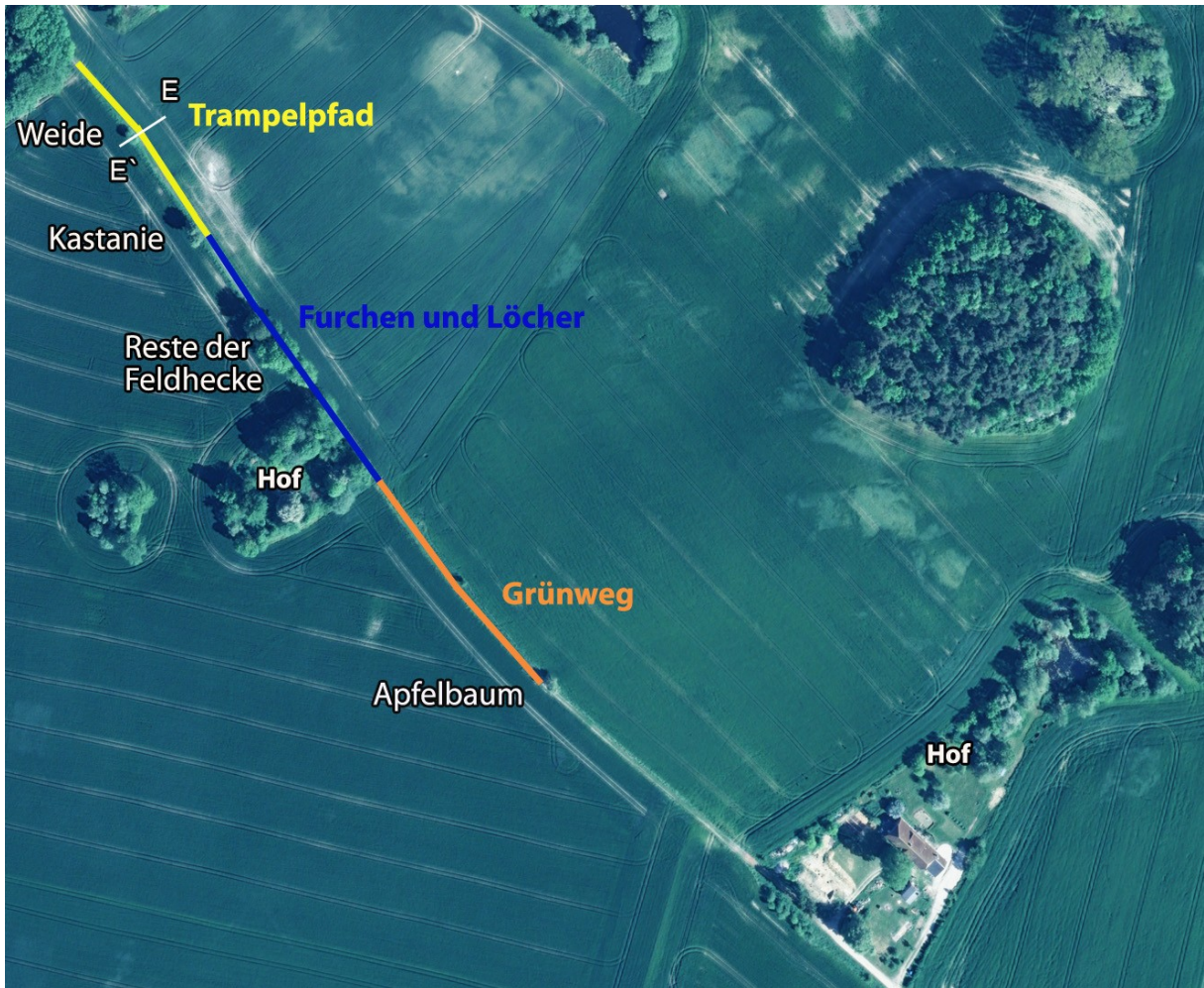


Abbildung 30

Lageplan Erster Abschnitt



Abbildung 31

Trampelpfad am 28.05.2010

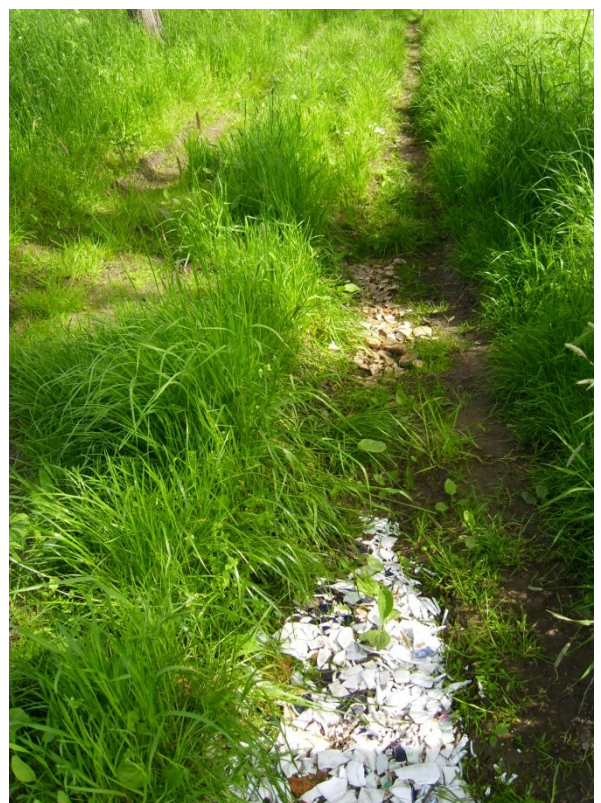
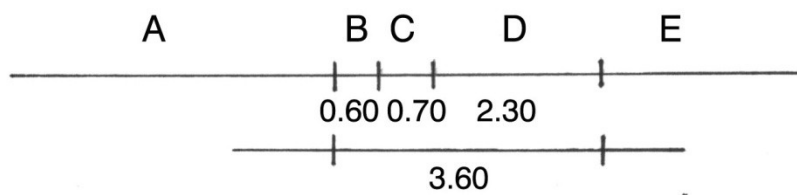
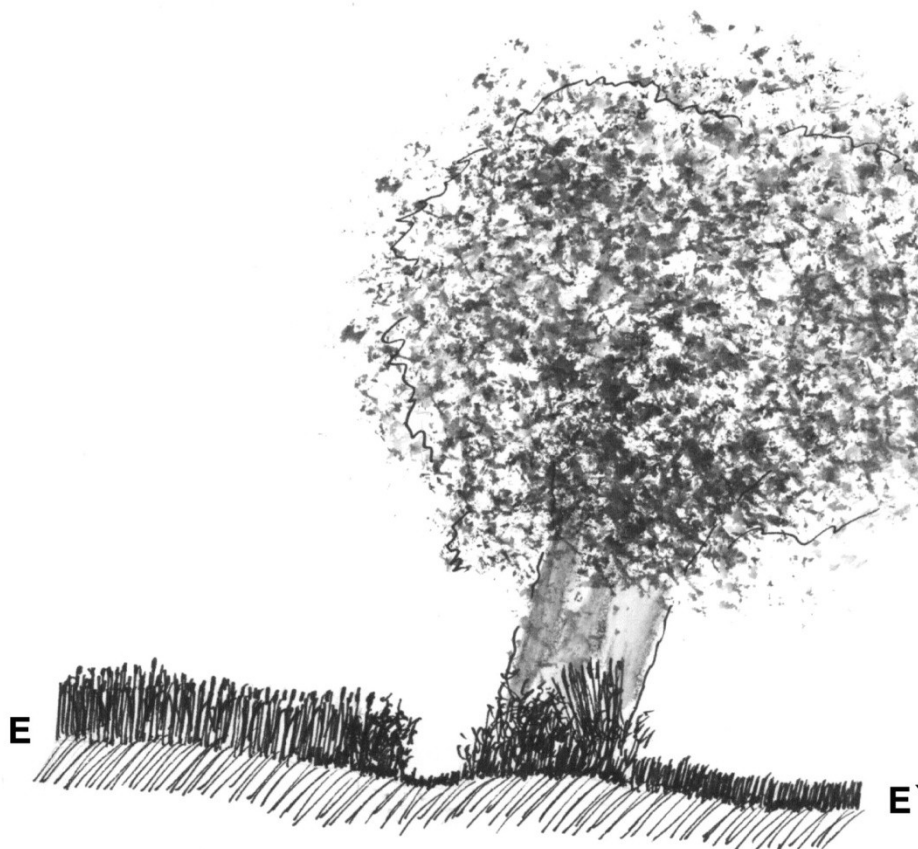


Abbildung 32

Füllmaterial Keramikscherben

## Landweg Bestand Schnitt E- E`



A- Roggen  
B- Wegrand  
C- Trampelpfad

D- Wegrand  
E- Hafer



2 M



Abbildung 33 „Allee“ / Furchen und Löcher



Abbildung 34 Grünweg bis Apfelbaum/Mulchmähd

### 3.2 Zweiter Abschnitt

Nach dem Apfelbaum ist der Landweg eindeutig ein Wirtschaftsweg, die Fahrspuren haben meist eine Breite von 1 m und lassen das Schottergemisch das zur Herstellung des Weges verwendet wurde erkennen. Etwa 20 m vor dem Hof von C. und C. verschwindet der grüne Mittelstreifen, diesen Bereich nutzt der Landwirt um seinen hier abzweigenden Wirtschaftsweg auf dem rechten Feld zu befahren. An dieser Stelle sind auch schon seine Vorgänger, wie auf dem Luftbild von 1953 zu sehen ist, auf ihre Felder gefahren. Der Unterschied besteht darin, dass der Weg 1953 ein von den Landarbeitern benötigter Wirtschaftsweg war und somit nicht nur aus den heute bekannten Schlepperspuren im Feld bestand. Entlang des Gehöfts verbessert die Verantwortlichkeit der Gemeinde Kritzow / Benzin die Situation des Weges. Die Gewährleistung der Zugänglichkeit des Grundstücks durch die Gemeinden macht sich jetzt bemerkbar. Der landwirtschaftliche Verkehr und die Nutzung des Weges durch die Fahrzeuge von Claudia, Clemens und ihrer Besucher ist der Grund für Zustand und Pflege des Weges in diesem Abschnitt. Der Weg ist sowohl mit dem Auto als auch mit dem Fahrrad uneingeschränkt befahrbar. Die Weiden gegenüber dem Hof sind die letzte Bepflanzung des Wegrandes auf der rechten Seite, danach ist ein Wegrand von wenigsten 20 cm auf dieser Seite nur selten zu finden. Auf dem größten Teil der Strecke bildet das Gerstenfeld den Wegrand. Auf der linken Seite lassen die Holzmasten des Telefonanbieters einen 1 m breiten Wegrand entlang des Weges bis zur Kreuzung Benzin / Riederfelde entstehen. Zum Ende des Abschnitts führt eine Rechtskurve auf den Riederfelde und Benzin verbindenden Landweg, beim Blick zurück auf den Hof, den man von der Kreuzung aus vollständig überblicken kann, wirkt der Hof wie in die Landschaft eingebettet. Das Werk eines mecklenburgischen „Feng Shui Meister“ könnte behauptet werden.



Abbildung 35

Lageplan zweiter Abschnitt

**Landweg Bestand  
Schnitt F - F'**

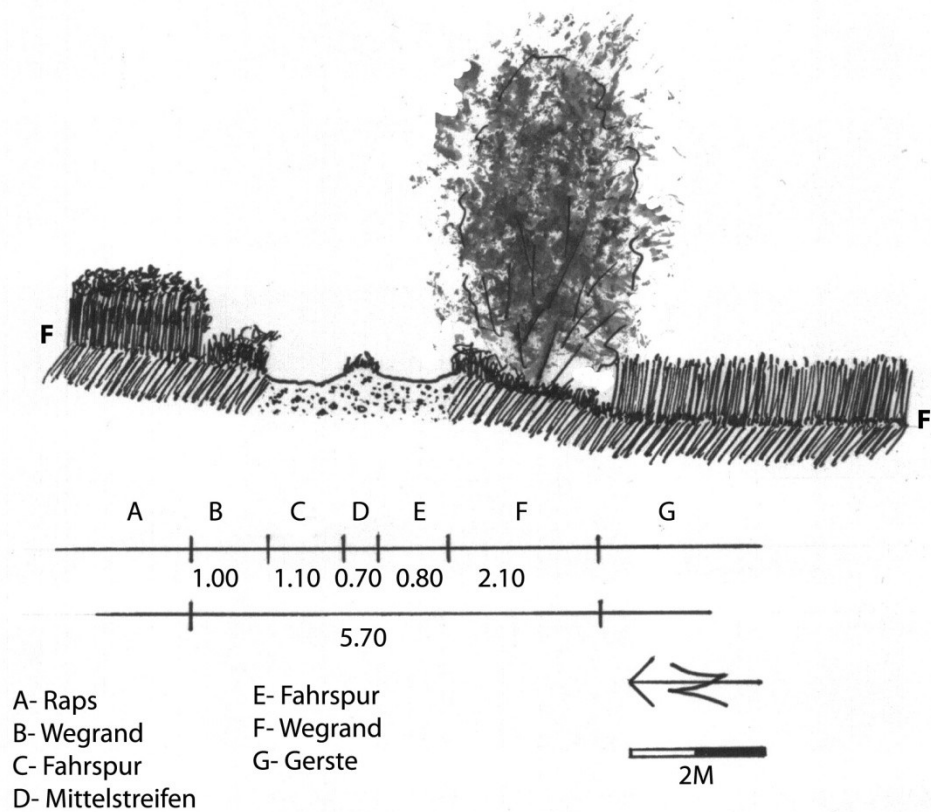




Abbildung 36

ausgesiedelter Hof / 1850 erbaut



Abbildung 37

Weg bis zur Kreuzung

### 3.3 Dritter Abschnitt

Wie schon erwähnt, ist der Weg hier auch Teil der Verbindung von Riederfelde nach Benzin. Im Kreuzungsbereich gibt es keinen Mittelstreifen, die Wegefläche ist vegetationsfrei. Hinter der Kurve sind noch Wegeschäden zu finden die durch häufige Kurvenfahrten entstanden sind. Die Holzmasten haben auf die rechte Seite gewechselt und bilden mit einer Weide, einer Birne, zwei Zitterpapeln und einige Gehölzen die „Bepflanzung“ im Randstreifen bis nach Benzin. Bei der Aufnahme der Landwege im Kreis Parchim wurde die Wildbirne (*Pyrus Pyraeaster*) als bemerkenswerter Baum an diesem Weg bestimmt. Wahrscheinlich sind Birnen und Apfelbaum die Reste einer vergangenen Streuobstnutzung. Die Wildbirne kennzeichnet auch den Bereich nach dem wieder ein durchgängiger Mittelstreifen entsteht. Auf der linken Seite ist der Weg bis nach Benzin fast ausschließlich durch das Gerstenfeld begrenzt, nur einige Hanglagen sind landwirtschaftlich ungenutzt und schaffen einen 1 m breiten Rand. Auf der rechten Seite ermöglichen weder die Telefonmasten noch Bäume und Gehölze einen Wegrand mit kontinuierlicher Breite. In diesem Bereich nutzt der Bauer auch die Flächen zwischen Masten und Bäumen für seine Produktion, Fahrer und Maschinen arbeiten sich mit beeindruckender Präzision bis zu 5 cm an den Weg heran. Eine ähnliche Präzision lässt sich für den gesamten Landweg beim Einsatz von Herbiziden feststellen, die fast auf den Zentimeter genau die Vegetation der Wegränder von den Äckern trennen.

Die Befahrbarkeit des Weges ist wie schon im zweiten Abschnitt sehr gut und wird durch nichts eingeschränkt. Erste Grundstücke mit privaten Nutzgärten finden sich am Rand des Weges in Benzin. Auf den letzten Meter bis zur Benziner Chaussee wurde der Schotter durch Betonbahnen in den Fahrspuren des Weges ersetzt.

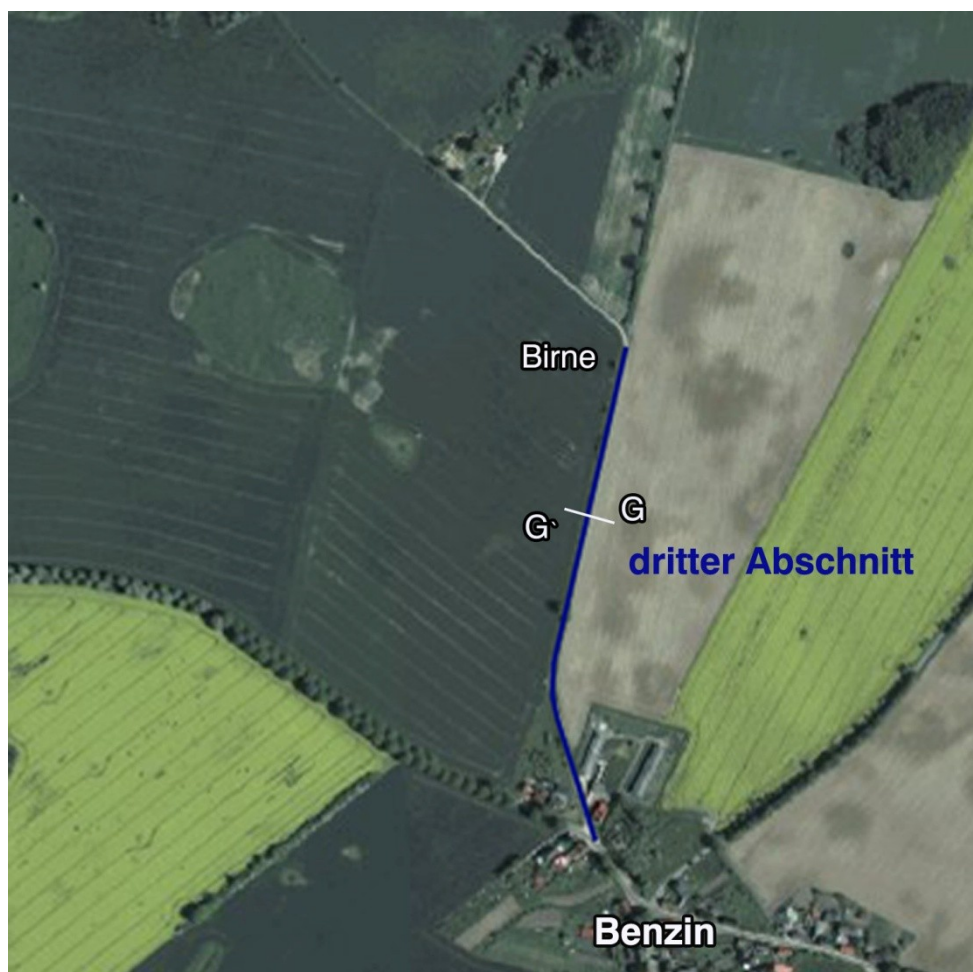


Abbildung 38

Lageplan dritter Abschnitt

**Landweg Betstand**  
**Schnitt E - E'**

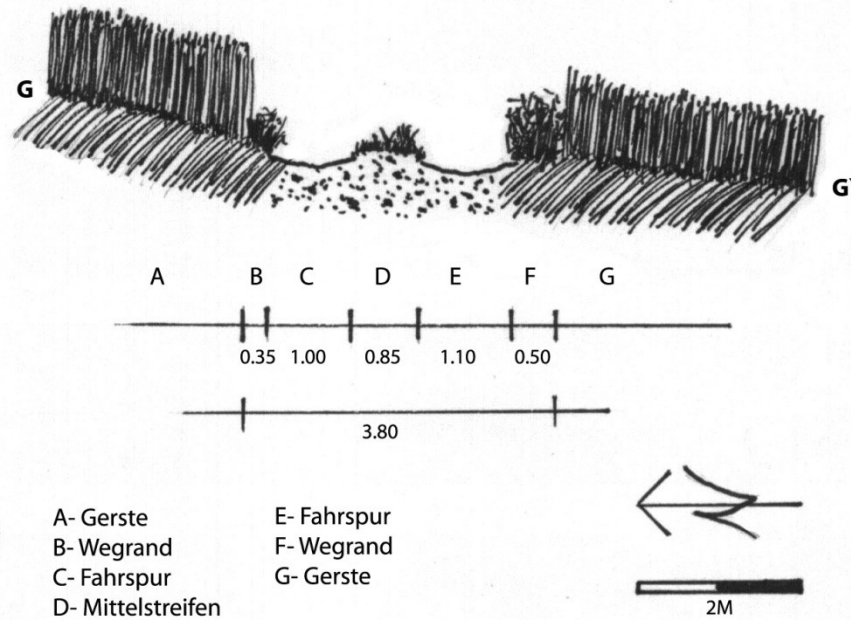


Abbildung 39

Weg nach Benzin



Abbildung 40 Präzisionsbearbeitung der Wegränder



Abbildung 41

Ende/Anfang des Weges in Benzin



## 4 Planung

„Die Wegnutzung basiert auf drei Voraussetzungen, die der Weg umfasst, die bauliche Ausstattung, den realisierten Gebrauch und die aufgewendete Pflege.“<sup>78</sup>

Diese drei Voraussetzungen ergeben die Inhalte der Planung in den folgenden Punkten. Dem in der Literatur häufig verwendeten Begriff der „Multifunktionalität“ von Landbeziehungswirtschaftswegen soll Rechnung getragen werden. Grundsätzlich sind aber Ansprüche anderer Nutzergruppen, die für Landwege meist mit Freizeit, Erholung und Tourismus in Verbindung gebracht werden, auf die den Weg tragenden Landnutzung angewiesen. Erschließung landwirtschaftlicher Flächen, zur Bearbeitung oder dem Transport der Produkte, durch Wege kann nur dann Grundlage für andere Nutzungen sein, wenn ihre Erhaltung im Interesse der Landwirtschaft liegt.

### 4.1 Planungsaspekte

„Alte Menschen erinnern sich gewiss noch gut, wie viele Verbindungswege zwischen den Dörfern bis über die Mitte des 20. Jh. hinaus aussahen. Zu beiden Seiten besaßen sie Wassergräben, über die „Brücken“ zu den Feldern führten. Die Wege hatten eine Wagenspur, auch Gleise oder Traden genannt, dazwischen war eine Erhöhung, weil dort weder die Räder oder die Pferde hinkamen. An einer Seite der Wagenspur befand sich ein Grasstreifen, auf dem in geringen Abständen entweder weiß gekalkte größere Feldsteine lagen oder etwa einen Meter hohe Holzpfähle steckten. Das war der Schutz für den bis zu einen Meter breiten Fußsteig, der durch häufigen Fahrradverkehr auch schön glatt gefahren sein konnte. Der hier beschriebene Aufbau eines Landweges ist heute kaum noch zu finden.“<sup>79</sup>

Ob der Landweg von Lübz nach Benzin jemals so ausgesehen hat wie in dem Heft „Landwege im Kreis Parchim“ beschrieben ist nicht belegt. Das schön beschriebene Bild entstammt einer Zeit als die Dorfbewohner noch hauptsächlich von der Landarbeit lebten, und der häufige Fahrrad- und Fußverkehr vor den Fuhrwerken geschützt werden musste.<sup>80</sup> Sowohl die Zeit der Heerscharen von Landarbeitern als auch der Fuhrwerke ist vorbei. Der Landarbeiter wurde Industriearbeiter, das Fuhrwerk hat seinen Ersatz im PS starken Schlepper gefunden.<sup>81</sup>

Der „Weggrund“<sup>82</sup> für die heutige Situation ist somit ein völlig anderer geworden. Die stetige Entwicklung der Mechanisierung der Landwirtschaft hat das Verkehrsaufkommen überschaubar gemacht aber die Beanspruchung der Wege vergrößert. Während eine niedrige Belastung der Wirtschaftswege in Richtlinien von 1965 noch bei einer Achslast von 3 Tonnen lag, beginnt eine solche Belastung 1999 erst bei 5 Tonnen und schließt eine Ausnahme in der Beanspruchung von 11.5 Tonnen, die derzeit die maßgebliche Achslast in der Landwirtschaft ist, mit ein.<sup>83</sup> Die Breite von einigen Anbaugeräten für Schlepper und

---

<sup>78</sup> Gehlken (2008), S. 48

<sup>79</sup> Behrens (2005), S. 12

<sup>80</sup> Vgl. Gehlken (2008), S. 44

<sup>81</sup> Meermeier (1993), S. 189

<sup>82</sup> Appel (1992), S. 16

<sup>83</sup> Vgl. Bernhardt (2005), S. 27

Mähreschern ist größer als 4 m. Neue Generationen landwirtschaftlicher Maschinen entstehen etwa alle 10 Jahre, ein Zeitraum in dem die meisten Wege, keine baulichen Veränderungen erfahren.<sup>84</sup> Die dadurch nicht mehr auf die Maschinen und gegenwärtige Anforderungen abgestimmten Wege und Wegränder führen zur Aufgabe des Gebrauchs, weil sie der Aufwand / Nutzen Rechnung der Landwirte nicht mehr standhalten. Der planungsrelevante Abschnitt des hier besprochenen Landwegs ist kein Einzelfall im Amtsbereich Lübz. Der Leiter des Amtes für Stadt- und Gemeindeentwicklung in Lübz, Herr Timm geht auf die Situation folgendermaßen ein.<sup>85</sup>

Amt für Stadt- und Gemeindeentwicklung

13.04.2010

### **Problematik Landwege**

Auf Grund einer gemeindlichen Anfrage, aber allgemeiner Aktualität nachfolgende Informationen zum o. g. Thema.

#### **Problem 1: Untergepflügte Landwege**

Alle in den Flurkarten verzeichneten Landwege der Gemeinden, auch wenn sie im Rahmen der Großraumwirtschaft verschwunden sind, wurden nach der Wende beantragt und generell von der Vermögenszuordnungsstelle übertragen. Sie sind in der Regel verpachtet und könnten bei Bedarf auch wieder hergestellt werden.

#### **Problem 2: Vorhandene, aber abgepflügte Landwege**

Unsere Landwege sind mit einer durchschnittlichen Breite von ca. 8 bis 12 m in den Karten ausgewiesen. Fast überall wurden sie jedoch im Laufe der Jahre auf die notwendigste Breite abgepflügt. Dies verärgert viele Bürger und bringt oft Streitigkeiten in der Gemeinde.

Wenn allgemeine Hinweise an Landwirte nicht helfen, ist evtl. allein schon der Verweis auf die Möglichkeit einer Grenzabmarkung nach § 919 BGB hilfreich.

Die Kosten hierfür wären zu gleichen Teilen zwischen den Eigentümern der anliegenden Grundstücke und des Landweges, den Verpächtern und der Gemeinde zu tragen.

Generell sollte jedoch die gütliche Einigung das Ziel sein

Allerdings kann man sich vorab schon mal Gedanken machen, wie die dann ca. 10 m breite Landwegtrasse genutzt werden könnte. Eine Möglichkeit wäre es, die Wegränder bunt und naturnah, z.B. mit Mohn- und Kornblumen, zu belassen. Dies würde die Umgebung unserer Dörfer beträchtlich aufwerten.

Alternativ käme auch eine Pachtzahlung für die abgepflügten Flächen in Betracht.

Falls Unterstützung notwendig ist, benötigen wir konkrete Angaben. (Abschnitt Landweg, anliegende Flächen, Landwirt)

Timm  
Amtsleiter

<sup>84</sup> Vgl. Bernhardt (2005), S. 25

<sup>85</sup> Rundschreiben für die Mitarbeiter des Amtes Lübz

Der Bedarf zur Wiederherstellung der Wege, die sich im Besitz der Gemeinden befinden, für die Bürger wird durch dieses Schreiben deutlich. Weder den Bedarf noch den Besitzanspruch scheinen die Landwirte zu akzeptieren, sonst wäre der Zustand des ersten Abschnitts des Landweges nach Benzin und der anderen „abgepflügten Landwege“ nicht zu erklären. Die Wege sind „kommune Freiräume“, die von jedem Bürger selbstverständlich genutzt werden können.<sup>86</sup> Sie sind nicht Teil der Produktionsfläche der Großraumwirtschaft, deren Tendenz immer größere Flächen immer leistungsfähiger zu nutzen, für den Rückgang der Wege verantwortlich ist.<sup>87</sup> Es ist aber fraglich ob jeder dieser Wege zu einer „ca. 10 m breiten Landwegtrasse“ ausgebaut werden muss, sowohl aus wirtschaftlichen Gründen der Bauern, als auch aus Kostenfragen für Herstellung, Unterhaltung und Pflege. Den „realisierten Gebrauch“ spiegeln diese Dimensionierungen in keinem Fall wieder. Es sollten bei der Planung von Landwegen Aspekte der langfristigen Nutzung bei einer geringen Aufwendung für die Unterhaltung im Vordergrund stehen.<sup>88</sup> Auch die Maßnahmen im Landschaftsplan von Lübz zur „Entwicklung eines Biotopverbundsystems“, die eine Mindestbreite der Wege samt ihrer Ränder von 14 m fordern, scheinen ohne die gleichzeitige Wiederbelebung der Wegrandwirtschaft überzogen. Die Aufgaben des Weges als Lebensraum für Flora und Fauna und zur Verbindung von Lebensräumen, als strukturierender Landschaftsbestandteil und als Ort mit „Wohlfahrtswirkung“, können erst durch die Arbeit der Landwirtschaft entstehen. Im Gegenzug muss das Verständnis der Landwirte wachsen das der Weg nicht Teil ihres Landes ist und eine Nutzung als Weg mit Wegrand zum Ausweichen für alle möglich sein muss.

## 4.2 Entwurf

Der Entwurf folgt in erster Linie den Planungsaspekten, somit steht die Nutzbarkeit für verschiedene Nutzergruppen im Vordergrund. Wie der zweite und dritte Abschnitt des Weges darf der 350 m lange erste Abschnitt, die landwirtschaftliche Arbeit nicht einschränken, Radfahrer müssen nicht zum Absteigen gezwungen werden und Fußgänger dürfen keine Angst haben sich die Füße zu brechen. Ein Ausweichen in den Randstreifen muss beim Verkehr von Großgerät möglich sein. Der Entwurf sieht die Anlage einer Allee in dem 1.50 m breiten Wegrand entlang des planungsrelevanten ersten Abschnitts des Weges vor. Die Breite des geplanten Weges entspricht der Regelfahrbahn von 3 m, der Abstand der Bäume beträgt 4.60 m und schafft somit genügend Raum für etwaige Anbaugeräte. Eine frühzeitige Aufastung der Bäume auf 6 – 8 m erzeugt ein Lichtraumprofil, das ein Schlagen von Ästen gegen die oft hohen Maschinen verhindert, den Schattendruck auf die anliegenden Ackerflächen und somit Ertragseinbußen mindert und dem Fußgänger den Blick in die Landschaft nicht verwehrt. Die Bäume können die Breite des Wegrandes gegen das „Unterpflügen“ stabilisieren, ein Verständnis der Landwirte für den Weg und seine Aufgaben ist dafür grundlegend. Die vorgesehene befestigte zweischichtige Bauweise des Weges in Form einer wassergebunden Wegedecke entspricht einer mittleren Beanspruchung mit gelegentlichen Belastungen von 11.5 Tonnen Achslast.<sup>89</sup> Langfristige Nutzung und geringe Kosten stehen im Vordergrund, dabei soll aber ländlicher Wegebau nicht durch Betonspurbahnen oder asphaltierte Strecken zum ländliche „Straßenbau“<sup>90</sup> werden. Bei der Wahl der Bäume war die Langfristigkeit, Standorttoleranz und Krankheitsresistenz

---

<sup>86</sup> Vgl. Gehlken (2008), S. 45

<sup>87</sup> Vgl. Bernhardt (2005), S. 15

<sup>88</sup> Vgl. Schilling (2010)

<sup>89</sup> Vgl. Bernhardt (2005), S. 27

<sup>90</sup> Behrens (2005), S. 11

entscheidend. Leider erfüllen die schon am Weg vorhandenen Eschen, Kastanien und Ulmen den letzten Punkt nicht mehr, somit hat sich die Linde, als vitaler vielseitig verwendbarer Baum, durchgesetzt.

### Landweg Entwurf Schnitt H - H'



### 4.3 Umsetzung

#### Bau der wassergebundene Wegedecke

Das Material für die 4 Tragschichten des Weges ist ein Gemisch aus Natursand, Splitt und Schotter mit einer Körnung von 0/56. Die Deckschicht wird aus einem Brechsand mit einer Körnung von 0/8 hergestellt. Beide Materialien sind nach der Ankunft auf der Baustelle zur Verhinderung gleichmäßiger Kornstufungen gut zu durchmischen.

Im Jahre 1830 entstand in Berlin die erste gusseiserne Walze zur statischen Verdichtung von Wegen, diese Art der Bearbeitungsweise ist also schon länger bekannt.<sup>91</sup> Heute wird aufgrund der Verfügbarkeit und der weniger beanspruchten Arbeitszeit meist dynamisch mit einer Rüttelplatte verdichtet. Die Folge ist eine Störung der Wasserdurchlässigkeit und eine ungleichmäßige Verdichtung.<sup>92</sup> Auch die Verwendung von zerschlagenen Steinen für den Bau einer Tragschicht verfügten die Preußen schon 1834, der dadurch entstehende Skelettanteil verleiht dem Oberbau die Stabilität.<sup>93</sup>

Für den Bau der geplanten wassergebundenen Wegedecke bedeutet das, ein schichtweises Einwalzen des erdfuchten gebrochenen Materials der Trag- und Deckschichten.

#### **Walzen nicht Rütteln!**

Zur besseren Verteilung der Verkehrslast und für eine hohe Scherfestigkeit, wird an jeder Seite des Weges auf einer Breite von 40 cm über die gesamte Tiefe der Tragschichten ein Widerlager aus dem 0/56 Material eingebaut. Aus diesem Gemisch wird auch die Deckschicht des 1.50 m breite Wegrandes hergestellt, die den Wurzelraum der Bäume bei einem Überfahren schützen und den Standort „mager“ halten soll. Das Quergefälle entsteht durch ein Dachprofil von 3%, der Weg ist mit dem Dachprofil der Topographie des Geländes anzupassen.

Eine regelmäßige Instandhaltung des Weges, also ein rechtzeitiges Verfüllen entstandener Löcher mit einem gleichwertigen Material oder die Wiederherstellung des Quergefälles tragen zur langfristigen Nutzung bei.

#### Pflanzung der Linden

Die mit Winter-Linde (*Tilia cordata*) geplante Allee soll im Sinne des unter Punkt 2.1.2 verwendeten Zitats von Migge eine „grüne Wand“ ergeben, dazu beträgt der Pflanzabstand in den Reihen 6 m. Die noch vorhandenen Bäume und Gehölze des Planungsabschnittes bleiben bis zu ihrem natürlichen Ableben am Wegrand erhalten und werden danach durch Linden ersetzt. Die verwendeten Bäume sollten als dreimal verpflanzter Hochstamm mit einem Umfang von 12 – 14 cm als wurzelnackte Ware, also ohne Ballen gekauft werden. Eine gründliche Prüfung und Abnahme der Baumschulware ist zu empfehlen. Die Pflanzung der Linden erfolgt ohne Bodenaustausch im Herbst, nicht tiefer als der Wurzelhals. Die Hochstämme werden an einem Pfahl gebunden, danach sind Gießmulde und Gießrand herzustellen. Nach der Pflanzung ist ein Kronenschnitt durchzuführen. Eine Pflege der Linden ist für die nächsten 10 Jahre zu vereinbaren, was regelmäßiges Wässern und den Auslichtungs- beziehungsweise Aufastungsschnitt bis zu einer Höhe von 8 m beinhaltet.<sup>94</sup> Zur Bepflanzung der Wegränder sollte lokal gewonnenes Saatgut genutzt werden. Eine Mahd

<sup>91</sup> Vgl. Merk (1999), S. 65

<sup>92</sup> Vgl. Lüders (2002), S. 5ff

<sup>93</sup> Vgl. Merk (1999), S. 65

<sup>94</sup> Vgl. Scholz (1985), S. 32ff

des Randes und der Gießmulden ist abhängig vom Aufwuchs, Ende Mai und Anfang bis Mitte August vorzusehen. Das Mahdgut verbleibt nicht in der Fläche, sondern wird entnommen, um die Ränder nicht unnötig zu düngen.

### Keine Mulchmahd

## 5 Fazit

„Nur ein Weg“ war einer der Gedanken bei meinem ersten Spaziergang. Es sind im Verlauf der Arbeit viele Spaziergänge, Begehungen und Untersuchungen entlang des Weges geworden. Die Eigenschaft linear der Richtung zu einem bestimmten Punkt zu folgen unterscheidet Wege von anderen Objekten der Landschaftsarchitektur. Die Nutzung der Ränder, Absicht und Zweck können sich ändern. Der besprochene Weg begann in einer Stadt führte uns durch Wald und Ackerflächen um in einem Dorf zu enden, dabei kreuzte und verband er andere Wege, die alle mit ihrem gewachsenen Verlauf die Geschichte der Landnutzung der Region erzählen. Das ist ein entscheidender Punkt durch den Wege zum Bestandteil der Landschaft, ihrer Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft werden. Karl Heinrich Hülbusch drückt das 1967 für die Landschaft folgendermaßen aus.

„Ein wesentliches Merkmal der Landschaft ist, daß sie nur in der Einheit von materiell erfülltem Raum und Zeit verwirklicht sein kann, d.h. immer Aktualität – aber auch Vergangenheit und Zukunft besitzt.“<sup>95</sup>

Über die letzten 200 Jahre wurden Weg und Landschaft den unterschiedlichen Anforderungen der Landnutzung angepasst. Unsere aktuellen Vorstellungen von Landschaft entstehen durch frühere geleistete menschliche Arbeit, dementsprechend wird gegenwärtige Arbeit auch ihre Zukunft beeinflussen. Windkraftanlagen als Zeichen menschlichen Schaffens und ihre erschließenden Wege werden für künftige Generationen Teile der Landschaft sein, die vielen heute noch ungewohnt erscheinen. Die Landschaft unterliegt Veränderungen die im Laufe des eigenen Lebens meist nur kleinteilig zu erfassen sind. Ein Freund von mir feierte in der seit der Wende geschlossenen Gaststätte im Neuen Teich noch das Kinderfest, an den Pavillon und sonntägliche Tanzvergnügen kann er sich verständlicherweise nicht erinnern. Der Baumbestand und mit ihm die Landschaft haben sich an diesem Ort in 200 Jahren dreimal verändert. Den Weg zwischen den Eichen sind viele meiner Gesprächspartner noch gegangen, gegenwärtig läuft er Gefahr vergessen zu werden, weil der heutige Besucher des Waldes mit seinem Auto an den Eichen vorbeifährt, was zur seiner gründerzeitlichen Entstehung schwer möglich war. Die seit der Koppelwirtschaft vielfach genutzten und geschätzten Feldhecken sind den Landwirten heute ein platzraubender und Schatten werfender Dorn im Auge. Die Geschichte der Landnutzung und ihrer Wege erklärt ihr Entstehen, zeigt aber auch sehr eindeutig die Veränderungen. Diese Veränderungen müssen bei einem vernünftigen Umgang mit „der Seite der Natur“ nicht Ausdruck einer Verschlechterung sein. Wenn sie es doch sind gibt es immer Bestrebungen das vorhandene zu erhalten oder das vergangene wiederherzustellen. Das Heft „Wege durch das Land – Landwege im Kreis Parchim“ kommt zu folgendem Schluss.

---

<sup>95</sup> Hülbusch (1967), S. 6

„Das Fazit der Untersuchungen ist, dass die Reste eines ehemals unbefestigten Wegenetzes in unserer Landschaft als grünes Kulturgut erhalten und für touristische Zwecke genutzt werden muss.“<sup>96</sup>

So sehr ich während der Arbeit die Untersuchungen dieses Heftes schätzen gelernt habe scheint mir das der falsche Weg zu sein. Es geht um eine angepasste Nutzung, nicht um die Erhebung der Wege zum „Kulturgut“, aus dem die gesamte Kulturlandschaft besteht. Der „touristische Zweck“ kann die Wege nicht erhalten, nach meinen Beobachtungen brauchen noch immer mehr Menschen die Wege zum arbeiten als zur Erholung.

Auch für die Nutzung der Wege gilt: „Erst die Arbeit, dann das Vergnügen“

Das „Gemälde“ eines Weges als „grünes Kulturgut“, gehört einer Vorstellung von „Eigenart, Vielfalt und Schönheit“ an, die auch vergangene Landnutzungen schützen müsste. Dieser Hang zur Vergangenheit wäre ohne Mineraldünger und nach einem Tag hinter dem Ochsen am Pflug schnell beendet.

Die größten Abschnitte des Weges von Lübz nach Benzin erfüllen ihre Aufgabe vorbildlich, weil sie für Landnutzung und Menschen notwendig sind. Der Bedarf der Planung für den „Problemabschnitt“ ist eindeutig. Die Notwendigkeit des Weges kann hier nur von seinen Besitzern und Nutzern hervorgerufen werden.

---

<sup>96</sup> Behrens (2005), S. 151

## Literaturverzeichnis

- Appel, A.** (1992): Reisen ohne das Weite zu suchen. In: Reise oder Tour?. (Hrsg.): Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation (Gemeinnütziger Verein), Notizbuch 26 der Kasseler Schule, Kassel, S. 9-71.
- Barz, A. et al.** (1998): Erster Gutachterlicher Landschaftsrahmenplan der Region Westmecklenburg, hrsg. Landesamt für Umwelt und Natur Mecklenburg Vorpommern, Gülzow
- Behrens, D. et al.** (2005): Wege durch das Land-Landwege im Kreis Parchim. Schriftenreihe des Landesamtes für Forsten und Großschutzgebiete Mecklenburg-Vorpommern. (Hrsg.): Landesamt für Forsten und Großschutzgebiete Mecklenburg-Vorpommern Naturpark Nossentiner/Schwinzer Heide und Förderverein Naturpark Nossentiner/Schwinzer Heide e.V., Heft 4, Rostock.
- Bendfeldt, Schröder und Franke.** (2002): Landschaftsplan der Stadt Lübz. Schwerin
- Bernhardt, H. et al.** (2005): Landwirtschaftliche Wege. (Hrsg.): Kuratorium für Technik und Bauwesen in der Landwirtschaft e.V. (KTBL), KTBL-Schrift 443, Darmstadt.
- Bold, R.** (1934): Geschichte der Stadt Lübz. Lübz einst und jetzt. (Hrsg.): Richard Kleint, Magdeburg
- Brunzendorf, K.** (2003): Alleen und einseitige Baumreihen. Relikte der Vergangenheit oder Landschaftsbestandteile mit Zukunft?. Diplomarbeit, Fachhochschule Neubrandenburg.
- Gehlken, B. et al.** (2008): Ackerbrache in der Altmark bei Buch. (Hrsg.): Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation (Gemeinnütziger Verein), Notizbuch 78 der Kasseler Schule, Kassel.
- Gruber, E.S.** (2005): Sammelorte und Wegwissen-von Frauen, die Wildgemüse und Heilkräuter sammeln. Unter:  
[http://www.kunsttherapieraum.at/Links/Sammelorte\\_und\\_Wegwissen.pdf](http://www.kunsttherapieraum.at/Links/Sammelorte_und_Wegwissen.pdf). Letzte Änderung: Januar 2005; Datum des Abrufs: 18.08.2010.
- Hülbusch K.H.** (1967): Landschaftsschaden. Ein Phänomen der Kulturlandschaft. Diplomarbeit am Institut für Landespflege und Naturschutz der Technischen Hochschule Hannover. In: Galgen, Speik und Wegerich. Beiträge zur Landschafts- und Vegetationskunde. (Hrsg.): Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation, Notizbuch 52 der Kassler Schule, 1. Auflage 1999, Kassel.
- Hülbusch K.H.** (1996): Die Straße als Freiraum. In: Stadt und Grün 4: 246 ff.. Hannover, Berlin
- Hülbusch K.H.** (1996): Die Straße als Landschaft. In: Stadt und Grün 11: 781 ff.. Hannover, Berlin
- Jahr, S. und Kaeding B.** (2004): Die Pflanzengesellschaften der Greifswalder Oie- Die Vegetation als Indiz der Landschafts- und Landnutzungsgeschichte. Diplomarbeit, Fachhochschule Neubrandenburg.
- Kintzel, W. und Mewes, W.** (1976): Natur und Naturschutz in Mecklenburg. Die Vogelwelt des Kreises Lübz. Schriftenreihe der Zweigstelle Greifswald des Instituts für Landschaftsforschung und Naturschutz und des Mütitz-Museums Waren, Band 14, Schwerin.
- Landesamt für Flurneuordnung.** (2008): naturnaher Wegebau im ländlichen Raum. (Hrsg.): Regierungspräsidium Stuttgart. Unter: <http://www.landentwicklung-mlr.baden-wuerttemberg.de/fno/inhalt/06infomaterial/download/naturnaher-wegebau.pdf>. letzte Änderung: 2008; Abruf: 09.09.2010



- Lehmann, I.** (2007): Alleen in Mecklenburg-Vorpommern im bundesweiten Vergleich. In: Alleenenentwicklung in Norddeutschland. Tagungsband, Rostock.
- Leibundgut, H.** (1988): Waldbau heute. Bern; Stuttgart.
- Leibundgut, H.** (1991): Unsere Waldbäume. 2. Auflage, Bern; Stuttgart.
- Lorenz, P.** (1991): Der Naturschutz hat das Wort. Der Neue Teich als beliebtes Wanderziel. In: Schweriner Volkszeitung 15.03.1991, Schwerin
- Lüder, J.** (2002): Der Bau wassergebundener Decken. Diplomarbeit, Hochschule Neubrandenburg.
- Mager, F.** (1955): Geschichte des Bauerntums und der Bodenkultur im Lande Mecklenburg. (Hrsg.): Deutsche Akademie der Wissenschaften zu Berlin. Veröffentlichungen der historischen Kommission. Band 1. Berlin.
- Meermeier, D.** (1993): Versaumungen an Weg- und Straßenrändern. Eine Kritik zur „ökologisch orientierten Grünpflege“ am Straßenrand. In: Vom Rand zur Bordüre. (Hrsg.): Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation (Gemeinnütziger Verein), Notizbuch 27 der Kasseler Schule, Kassel, S. 184-300.
- Merk, F.** (1999): Historische Straßenbeläge. Eine denkmalpflegerische Aufgabe. In: Brandenburgische Denkmalpflege. (Hrsg.): Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Heft 2, Berlin.
- Migge, L.** (1913): Die Gartenkultur des 20. Jahrhunderts. (Hrsg.): Eugen Dietrichs, Jena
- Pruns, H.** (1991): Rechts- und Verwaltungsgeschichte Mecklenburgs. In: Mecklenburg Vorpommern. Historische Landeskunde Mitteldeutschlands. 2. Auflage, Würzburg.
- Richter, G.** (1991): Kulturlandschaft und Wirtschaft. In: Mecklenburg Vorpommern. Historische Landeskunde Mitteldeutschlands. 2. Auflage, Würzburg.
- Richter, G.** (1991): Physische Geographie. In: Mecklenburg Vorpommern. Historische Landeskunde Mitteldeutschlands. 2. Auflage, Würzburg.
- Riedel, W.** (2007): Alleen in der Kulturlandschaft-Einführung in die Veranstaltung. In: Alleenenentwicklung in Norddeutschland. Tagungsband, Rostock.
- Schilling, G.** (2010): Wassergebundene Beläge für Radwege – Probleme und Qualitätsansprüche. Vortrag ADFC-Tagung Ingolstadt am 28.04.2010. Unter: [http://www.adfc-bayern.de/fachtagung/Vortrag%20ADFC\\_Kurzinfo%20G\\_Schilling.pdf](http://www.adfc-bayern.de/fachtagung/Vortrag%20ADFC_Kurzinfo%20G_Schilling.pdf) . letzte Änderung: 2010; Abruf: 14.09.2010
- Schlie, F.** (1901): Die Kunst- und Geschichts-Denkmäler des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin, hrsg. von der Commission zur Erhaltung der Denkmäler, IV. Band, (ND Schwerin 1993)
- Scholz, N.** (1985): Über den Umgang mit Bäumen – oder praktisch-handwerkliche Erfahrungen zur Technik des Bäumeplanzens. (Hrsg.) Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation. Notizbuch 1 der Kassler Schule, 3. Auflage 1991, Kassel.
- Schultze-Naumburg, P.** (1928): Die Gestaltung der Landschaft durch den Menschen. Kulturarbeiten Band 1. Erster Teil. 3. Auflage. (Hrsg.): Georg D. W. Callwey Verlag, München.
- Stoßhoff, G.** (1998): Artenvielfalt im Neuen Teich. In: Schweriner Volkszeitung 05.11.1998, Schwerin
- Vierus, D.** (2006): Lübz Geschichten und Erinnerungen. 1308-2008. (Hrsg.): Stadtverwaltung Lübz

## Abbildungsverzeichnis

<u>Abbildung</u>	<u>Bezeichnung</u>	<u>Quelle</u>
Abbildung 1	Lageplan des Weges	Luftbildstelle M-V
Abbildung 2	Lageplan erster Wegeabschnitt Bestand Bäume	Luftbildstelle M-V
Abbildung 3	Eschenallee	eig.
Abbildung 4	heutige Allee / Luftbild 2008	Luftbildstelle M-V
Abbildung 5	alte Allee / Luftbild 1953	Luftbildstelle M-V
Abbildung 6	Eichenallee Bestand	eig.
Abbildung 7	Eichenallee Bestand	eig.
Abbildung 8	Jahnstraße Kastanienallee	eig.
Abbildung 9	Wegreste zwischen Eichen	eig.
Abbildung 10	Bank vor Weg	eig.
Abbildung 11	Lageplan Neuer Teich	Luftbildstelle M-V
Abbildung 12	Auszug Schmettausche Karte 1798	Katasteramt Parchim
Abbildung 13	Auszug der Wirtschaftskarte vom Forstamt Sandkrug von 1829 mit eingefügter Legende	Forstamt Karbow
Abbildung 14	Postkarte vom Neuen Teich um 1900	Museum Lübz
Abbildung 15	Ehrenhain	eig.
Abbildung 16	Einweihung 1924	Museum Lübz
Abbildung 17	Karte Mach mit Objekt	Amt für Liegenschaften Lübz
Abbildung 18	Blick entlang des Weges mit parallelem Wirtschaftsweg	eig.
Abbildung 19	Lageplan Landweg	Luftbildstelle M-V

Abbildung 20	Trampelpfad	eig.
Abbildung 21	Skizze Landnutzung / Höhen	eig.
Abbildung 22	Wechsel in der Nutzung / Abzweig Wirtschaftsweg	eig.
Abbildung 23	ursprünglicher Weg / Schmettausgabe Karte	Katasteramt Parchim
Abbildung 24	Weg ab 1850 / Messtischblatt 1881	Landesvermessungsamt
Abbildung 25	Auszug Luftbild 1953, Lage Landweg	Luftbildstelle M-V
Abbildung 26	Auszug Luftbild 1953, Landweg Details	Luftbildstelle M-V
Abbildung 27	Flächennaturdenkmal / Landweg von Weisin nach Gallin	eig.
Abbildung 28	Übersicht der Bestandsabschnitte	Luftbildstelle M-V
Abbildung 29	Blick entlang des ersten Abschnitts am 12.08.2010	eig.
Abbildung 30	Lageplan erster Abschnitt	Luftbildstelle M-V
Abbildung 31	Trampelpfad am 28.05.2010	eig.
Abbildung 32	Füllmaterial Keramikscherben	eig.
Abbildung 33	„Allee“ / Furchen und Löcher	eig.
Abbildung 34	Grünweg bis Apfelbaum / Mulchmahd	eig.
Abbildung 35	Lageplan zweiter Abschnitt	Luftbildstelle M-V
Abbildung 36	Ausgesiedelter Hof / 1850 erbaut	eig.
Abbildung 37	Weg bis zur Kreuzung	eig.
Abbildung 38	Lageplan dritter Abschnitt	Luftbildstelle M-V
Abbildung 39	Weg nach Benzin	eig.
Abbildung 40	Präzisionbearbeitung der Wegränder	eig.
Abbildung 41	Ende / Anfang des Weges in Benzin	eig.

## **Anhang**

Plan Entwurf Landweg

Kopie Messtischblatt von 1881 mit Änderungen von 1919

### Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre hiermit an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbständig und ohne unerlaubte fremde Hilfsmittel angefertigt, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt habe. Die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken sind als solche kenntlich gemacht. Die Arbeit wurde bisher in gleicher oder ähnlicher Form keinem anderen Prüfungsamt vorgelegt und auch nicht veröffentlicht.

Neubrandenburg, 18.09.2010

Martin Jeschke

