



Hochschule Neubrandenburg
University of Applied Sciences

Fachbereich Landschaftsarchitektur, Geoinformatik, Geodäsie und Bauingenieurwesen

Fachgebiet: Landschaftsarchitektur und Umweltplanung

Erst Betreuer: Prof. Dr. Behrens

Zweit Betreuer: Karsten Vick

Bachelorarbeit

Lalendorf -Radeln auf dem Pfad der Geschichte

urn:nbn:de:gv:519-thesis2011-0501-4

Von
Katharina Hoffstädt

2011

Inhaltsverzeichnis

Danksagung	3
1. Einführung	4
1.1 Problem und Zielstellung	4
1.2 Methoden und Arbeitsschritte	5
2. Rund ums Rad	6
2.1 Begriffsdefinitionen:.....	6
2.2 Fahrradtourismus in Mecklenburg- Vorpommern.....	7
2.2.1 Fahrradtourismus – Was ist das?	7
2.2.2 Fahrradtourismus im engeren und weiteren Sinne	8
2.2.3 MV – ganz vorn.....	10
2.3 Fahrradtourismus im Untersuchungsgebiet.....	11
2.3.1 Gutachtlicher Landschaftsrahmenplan Mittleres Mecklenburg/ Rostock	11
2.3.2 RROP-Regionales Raumordnungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock.....	12
2.3.3 Anforderungen von Radtouristen	17
3. Gemeinde Lalendorf.....	19
3.1 Lage und Abgrenzung	19
3.2 Naturräumliche Gliederung	20
3.2.1 Landschaftszone 3 – Rückland der Seenplatte	20
3.2.2 Landschaftszone 4 – Höhenrücken und Seenplatte	22
3.3 Besiedlungs- und Bevölkerungsgeschichte	25
3.3.1 Frühe Besiedlung.....	25
3.3.2 Die Entwicklung der Kirche und der Landwirtschaft.....	28
3.3.3 Der Adel und seine Nachlässe	31
3.3.4 Die Entwicklung des Verkehrswesens und der Technik	33
3.3.5 Die Siedlerzeit	37
3.3.6 Gegenwart.....	39

4. Bestandsaufnahme der Radtouristischen Infrastruktur.....	42
4.1 Radtouristische Infrastruktur im engeren Sinne	42
4.1.1 Die Verkehrsanbindung.....	42
4.1.2 Qualität der Radwege, Straßen und Wege.....	44
4.1.3 Vorhandene Radwanderrouen	53
4.1.4 Die Ausschilderung	55
4.1.5 Wegebegleitende Infrastruktur	57
4.2 Radtouristische Infrastruktur im weitesten Sinne.....	60
4.2.1 Kulturelle Sehenswürdigkeiten.....	60
4.2.2 Landschaftliche Sehenswürdigkeiten	63
5. Bewertung der Untersuchungsergebnisse.....	65
5.1 Radtouristische Infrastruktur im engeren Sinne	65
5.1.1 Verkehrsanbindung.....	65
5.1.2 Qualität der Radwege, Straßen und Wege.....	66
5.1.3 Radwanderrouennetz	68
5.1.4 Ausschilderung	68
5.1.5 Informationstafeln	69
5.1.6 Wegebegleitende Infrastruktur	70
5.2 Radtouristische Infrastruktur in weitesten Sinne.....	71
5.2.1 Kulturelle Sehenswürdigkeiten.....	71
5.2.2 Landschaftliche Sehenswürdigkeiten	73
6. Planung	75
6.1 Planungsleitbild	75
6.2 Radrundwanderweg „Von der Steinzeit bis zur Moderne“	76
6.3 Zusammenfassung	78
7. Anhang	79
8. Quellenverzeichnis:	80
9. Eidesstattliche Erklärung.....	86

Danksagung

Ich möchte mich an dieser Stelle recht herzlich für die Unterstützung während der Erstellung der Bachelorarbeit bedanken bei:

- ❖ Prof. Dr. Hermann Behrens für die Betreuung der Arbeit,
- ❖ Karsten Vick für die Bereitstellung von Literatur, Bildmaterial sowie der Unterstützung in allen Fragen und Problemen,
- ❖ Heike Müller für die Unterstützung bei der Planung,
- ❖ Ingenieurbüro KULTA,
- ❖ meiner Familie und engsten Freunden für die ständige Motivation.

1. Einführung

1.1 Problem und Zielstellung

Die Popularität und Förderung einer Region stehen im engen Zusammenhang mit einer qualitativ gut ausgebauten radtouristischen Infrastruktur einerseits und mit der Erkennung und Nutzung von Infrastrukturelementen andererseits, wie zum Beispiel Sehenswürdigkeiten und Kulturlandschaftselementen.

Eine grundlegende Voraussetzung für den Ausbau des Tourismus in einer Region besteht in einem ganzheitlichen Konzept, das die Bereiche Natur- und Kulturerleben verbindet.

Eine gut ausgebaute Infrastruktur ist die Grundvoraussetzung für die Entwicklung des Tourismus als Wirtschaftsfaktor.

Die vorliegende Arbeit hat zum Ziel, die Entwicklung des Radwanderrundweges unter dem Motto "Von der Steinzeit bis zur Moderne" von der Idee bis zur Planung darzustellen. Im Fokus dieses Erlebniskonzeptes steht die Verbindung von Natur und Geschichte der Region.

In der Ausgangssituation stellt sich die Gemeinde Lalendorf als ein primärer Wirtschaftsstandort dar. Wirtschaftliche Schwerpunkte liegen in der landwirtschaftlichen Agrarwirtschaft, vorrangig mit dem Anbau von Weizen, Roggen, Gerste, Raps und Zuckerrüben. Ein nachrangiger Schwerpunkt liegt in der Sekundärwirtschaft, beispielhaft ist hier eine Bioethanol- bzw. Biogasanlage und ein Solarpark zu nennen. Erst in den letzten Jahren erfolgte eine starke Entwicklung zum Tourismusstandort. Das Entstehen von Tourismusbetrieben wie dem Gut Gremmelin oder der Ferienhaussiedlung am Flachen Ziest, sowie von Gaststätten, Töpfereien und einer Eisdielen sind Marker für diese Entwicklung.

Das Problem in diesem Bereich liegt in der mangelnden Vernetzung dieser privatwirtschaftlichen Aktivitäten und dem Fehlen touristischer Informationsmöglichkeiten. Hinzu kommt die häufig nur kurze Verweildauer der Touristen in der Gemeinde.

Ziel dieser Arbeit ist die Entwicklung und Planung eines Pfades mit informativen Schautafeln, der die einzelnen Orte verbindet und so zur Vernetzung der Anbieter im touristischen Bereich und zum Ausbau des touristischen Informationssystems Beitrag leisten soll. Der Radweg soll sowohl speziell an die Gemeinde Lalendorf angepasst werden, als auch an die regionalen und überregionalen Radwanderrouen anschließen und somit zu einem längerfristigen Besuch der Gemeinde einladen.

1.2 Methoden und Arbeitsschritte

Im vorherigen Abschnitt erfolgte eine Auseinandersetzung mit dem Thema der Arbeit. Im zweiten Abschnitt "Rund ums Rad" setzt sich die Autorin mit Begriffserklärungen auseinander. Weiterhin wird der Fahrradtourismus in Mecklenburg-Vorpommern näher betrachtet und analysiert. Dazu war eine intensive Recherche notwendig. Zuerst wird Fahrradtourismus definiert und dann in Zusammenhänge gebracht. Folglich wurde der Schluss gezogen, dass Mecklenburg-Vorpommern ein sehr beliebtes Ziel für Radurlauber ist, eine gute Infrastruktur aufweisen kann und ein noch großes touristisches Potential enthält. Im nächsten Abschnitt "Fahrradtourismus im Untersuchungsgebiet" wird der gutachtliche Landschaftsrahmenplan Mittleres Mecklenburg/ Rostock und das Regionale Raumordnungsprogramm als Grundlage zur Analyse verwendet. Folgedessen schlussfolgerte die Autorin, dass aufgrund des geringen Bekanntheitsgrades und der mangelhaften Infrastruktur nur wenige Touristen geneigt sind, länger als einen Tag die Region zu erkunden. Im Anschluss werden die Bedürfnisse der Radwanderfahrer sowie deren Ansprüche an Radwege näher in Betracht gezogen.

An dritter Stelle „Gemeinde Lalendorf“ erläutert die Autorin die Lage und Abgrenzung sowie die Erreichbarkeit, dann folgt eine Naturraumbeschreibung, um das natürliche Potential aufzuzeigen. Nachfolgend wird die „Besiedlungs- und Bevölkerungsgeschichte“ näher beleuchtet, Hauptaugenmerk liegt auf der regionalen Historie.

Im nächsten Abschnitt die „Bestandsaufnahme der Radtouristischen Infrastruktur“ analysiert die Autorin Radtouristische Infrastruktur im engeren Sinne, z.B. die Verkehrsanbindung, Qualität der Radwege, Straßen und Wege. Danach wird die Radtouristische Infrastruktur im weitesten Sinne, wie Sehenswürdigkeiten, näher betrachtet.

An fünfter Stelle erfolgt die „Bewertung der Untersuchungsergebnisse“, indem eine Bewertung der Ergebnisse stattfindet und anschließend eine kurze Zusammenfassung angeführt wird. Ebenfalls wird ein Entwurf für eine Informationstafel angeführt

Im letzten Abschnitt die „Planung“ wird das Planungsleitbild vorgestellt und folgend der Radrundwanderweg „Von der Steinzeit bis zur Moderne“ näher beschrieben und Inhaltliche Vorstellungen zu Themenschwerpunkte der Informationstafeln gegeben..

Ein Resümee wird an letzter Stelle erfolgen, wobei die erworbenen Kenntnisse über die Region einfließen werden.

2. Rund ums Rad

2.1 Begriffsdefinitionen:

Tourismus:

Der Begriff Tourismus (engl. Tourism) geht zurück auf das französische Substantiv le tour (= Reise, auch Rundgang, Spaziergang), ist aber erstmals um 1800 im Englischen belegt; im Französischen taucht er 1816 auf und im Deutschen um 1830. Tourismus ist ein Überbegriff für Reisen, die Reisebranche und das Gastgewerbe und seit den 1980er Jahren gebräuchlich. Bis dahin wurde der Wirtschaftszweig und dieses Gesellschaftsphänomen als Fremdenverkehr bezeichnet.¹

Themenroute: Radrouten, die unter einem bestimmten Schwerpunkt fallen, z.B. Historie, Baukunst, Eiszeit etc.²

Etappenreise:

Der Ort der Unterkunft wechselt täglich. Start- und Zielpunkt sind nicht identisch.³

Standortreise:

Übernachtungen in derselben Unterkunft mit Sternfahrten in die umliegende Region.⁴

Rundreise:

Ähnlich der Etappenreise mit täglich wechselnder Unterkunft, jedoch sind Start- und Zielpunkt der Gleiche.⁵

Radfernweg:

Als Radfernweg werden überregionale beschilderte Fahrradrouten bezeichnet, die vorrangig dem Fahrradtourismus dienen.⁶

¹ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Tourismus#Wortentwicklung.2C_Definitionen

² Eigene Definition

³ Vgl. Bmwi, Forschungsbericht Nr. 583, 2009, S. 15

⁴ Vgl. Bmwi, Forschungsbericht Nr. 583, 2009, S. 15

⁵ Vgl. Bmwi, Forschungsbericht Nr. 583, 2009, S. 15

⁶ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Radwanderweg>

2.2 Fahrradtourismus in Mecklenburg- Vorpommern

Im folgenden Abschnitt wird die Bedeutung des Fahrradtourismus während der letzten Jahre bis heute in Mecklenburg - Vorpommern dargestellt. Dazu wird zuerst der Begriff „Fahrradtourismus“ näher erläutert, anschließend in wichtige Zusammenhänge gebracht und danach in einer Übersicht (Abb. 1) dargestellt. Im Anschluss werden genauere Daten zur Entwicklung des Fahrradtourismus folgen und seine Bedeutung für das Bundesland Mecklenburg - Vorpommern dargestellt.

2.2.1 Fahrradtourismus – Was ist das?

Zum Fahrradtourismus gehören alle Arten der Fahrradnutzung, die zum Zweck der Freizeit- und Urlaubsgestaltung unternommen werden und außerhalb des alltäglichen Wohnumfeldes liegen, dazu gehören Tagesausflüge, Kurzausflüge, Wochenendtouren sowie mehrtägige und ausgedehnte Fahrradreisen.⁷

Unter Nutzung des Fahrrads im alltäglichen Wohnumfeld versteht man die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel, z.B. um Einkäufe zu erledigen oder den Weg zur Schule bzw. Arbeit zu bestreiten, als auch zur Freizeitgestaltung.

Nun genaueres zum Wohnumfeld: „Das Wohnumfeld beginnt jenseits der Fenster und Türen unserer Wohnungen und umfasst deren gesamte unmittelbare Umgebung: den Hausvorbereich, Vorgärten und Wohngärten, Innen- und Hinterhöfe, gemeinschaftliches Siedlungsgrün, Wege, Straßen und Plätze sowie das öffentlich nutzbare Grün.“ (DRUM)⁸

Somit wird das Wohnumfeld als soziale Kategorie definiert:

- Lebensbereich, der sich räumlich in Sichtweite und Fußwegnähe um die Wohnung gruppiert
- bestimmt durch die dem Wohnen zuzuordnenden Lebensfunktionen
- Raumsystem, das privat, gemeinschaftlich oder öffentlich genutzt wird
- Begegnungsraum und Aufenthaltsraum (für Singles, Familien, Wohngemeinschaften, Nachbarschaften) und Regenerations- und Aktivitätsraum.⁹

Eine Ausnahme bei dieser Definition liegt bei Großstädten wie Berlin oder Hamburg vor, dort heißt es dann innerstädtisches Wohnumfeld, da das Verlassen des Wohnumfeldes eine größere Entfernung als 40 km ist.

Demzufolge wird unterschieden in Alltagsrouten und Freizeitrouten, wobei nur letztere relevant sind für den Fahrradtourismus. Zum Fahrradtourismus gehören sowohl die

⁷ Vgl. ADFC 1995, S. 4

⁸ Drum, M.: Hinterhöfe – Gartenhöfe in gründerzeitlicher Blockbebauung, in: Informationen zur Raumentwicklung 7,8/1981

⁹ IRAP, 2005, S. 5

Menschen, die Fahrradfahren als Hauptmotiv während des/der Radurlaubes/ Radreise haben, aber auch solche, die das nur gelegentlich im Urlaub machen oder als Kombinationsangebot mit anderen Sportarten nutzen.

2.2.2 Fahrradtourismus im engeren und weiteren Sinne

„Zum Fahrradtourismus im engeren Sinne zählen alle Reisen, bei denen Radfahren als Hauptmotiv für den Ausflug bzw. die Reise gelten kann. Festzumachen ist dies unter anderem an der Bezeichnung der Urlaubsart als „Fahrradurlaub“ und der gleichzeitigen Angabe einer „häufigen“ Fahrradnutzung während des Urlaubs.“¹⁰

„Fahrradtourismus im weiteren Sinne bezeichnet demnach das Beziehungsgeflecht, das sich durch die ein- oder mehrmalige Fahrradnutzung auf einem Ausflug bzw. einer Reise ergibt, ohne jedoch Hauptanlass dafür zu sein. Hierbei stehen andere Reisemotive (Erholungsurlaub, Badeurlaub, Kultururlaub etc.) im Vordergrund und Fahrradfahren wird lediglich als eine von mehreren Aktivitäten während des Urlaubs gesehen.“¹¹

Zusätzlich wird differenziert zwischen Radfahrern die übernachten, sogenannte Radurlauber, und denen die nicht übernachten, die Radausflügler. Weiterhin wird unterschieden in Standortreisen, Rundreisen und Etappenreisen.

Großstädte wie Rostock, Schwerin, Neubrandenburg, Greifswald, Stralsund und Wismar, aber auch diverse Mittelzentren wie Waren (Müritz), Güstrow und Bergen sind geeignete Ausgangspunkte für Standortreisen.

Zu den Themenrouten in Mecklenburg - Vorpommern zählen die „Entdeckungen im Backsteinland“, „Entlang der Ostseeinseln“ sowie „Entlang der Flusslandschaften und Seen aus der Eiszeit“.

Attraktive Rundreisen werden zu den Themenrouten zusätzlich angeboten, sie zeichnen sich dann durch eine Unterteilung aus. Dazu gehören dann beispielweise der „Gutshaus-Rundweg“, „Residenzstädte-Rundweg“, „Usedom-Rundweg“ sowie der „Peenetal-Rundweg“.¹²

¹⁰ Bmwi, Forschungsbericht Nr. 583, 2009, S. 14

¹¹ Bmwi, Forschungsbericht Nr. 583, 2009, S. 14

¹² http://www.auf-nach-mv.de/index.php?strg=42_44_628&baseID=3005

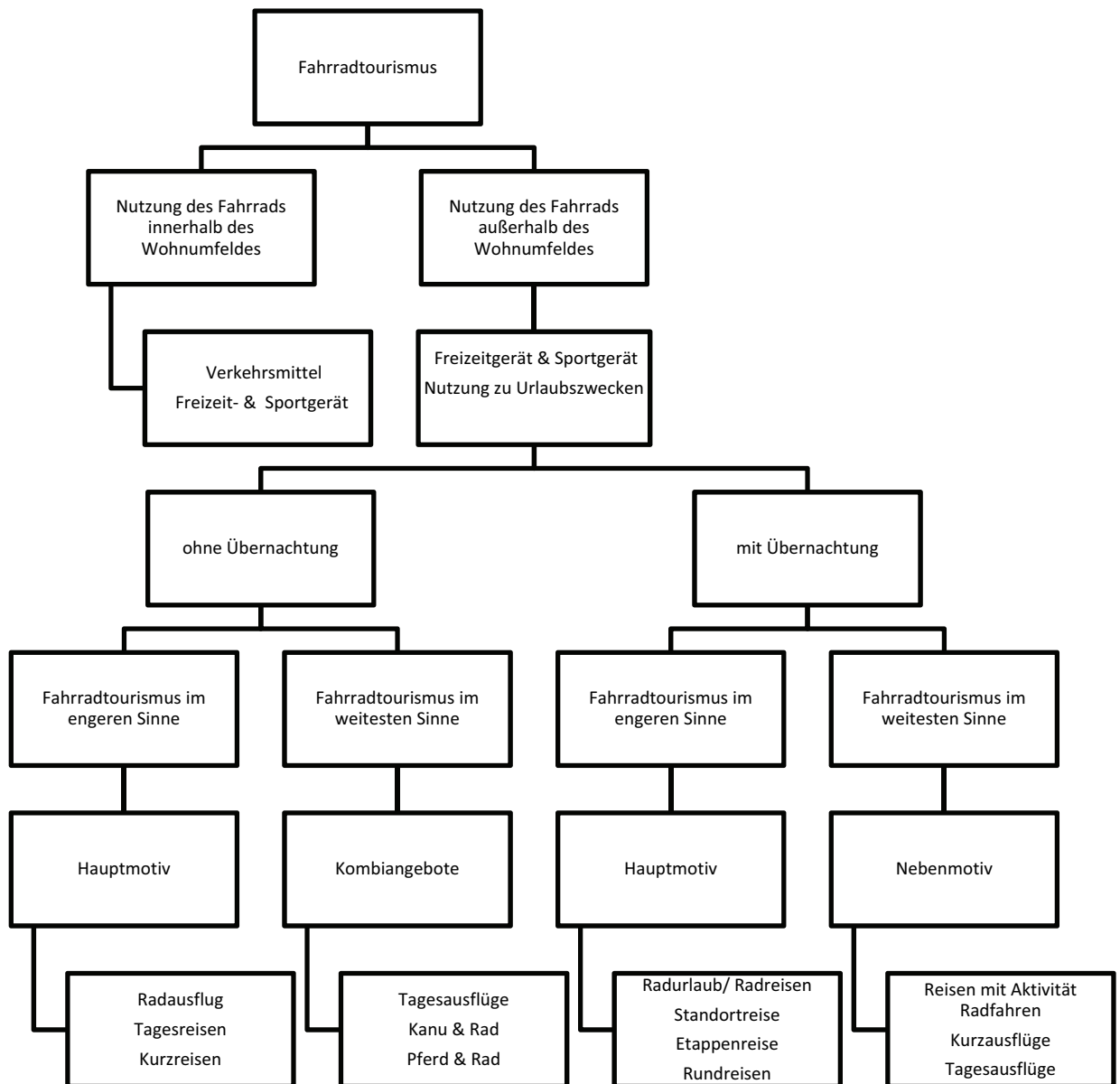


Abbildung 1: Schematische Darstellung

2.2.3 MV – ganz vorn

Die beliebteste Urlaubsregion für Fahrradfahrer in Deutschland ist nach der letzten Radreiseanalyse 2007 Mecklenburg - Vorpommern. Die Analyse wurde vom ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club e.V.) durchgeführt und das Resultat ist, dass Mecklenburg- Vorpommern zum siebten Mal das beliebteste Radreiseziel ist.

Der Grund dafür liegt in Vielfältigkeit der Landschaft, von der Ostseeküste über die mecklenburgische Seenplatte bis hin zur mecklenburgischen Schweiz. Dazu kommen 7 Radfernwege.¹³ Zu diesen zählen der Hamburg-Rügen-Radfernweg, Ostseeküsten-Radfernweg, mecklenburgischer Seen-Radfernweg, Berlin-Kopenhagen-Radfernweg, der Oder- Neiße-Radfernweg und der Berlin-Usedom-Radfernweg.¹⁴ Außerdem gibt es noch 21 Radrundrouten sowie viele regionale Radwege. Zusätzlich kommen dazu 130 Gastbetriebe sowie 20 „bed - and - bike“ Unterkünfte, die fahrradfreundlich sind und sich an den entsprechenden Kriterien orientieren.

Seit einigen Jahren erlebt der Fahrradtourismus einen starken Aufschwung. Zwar wird das Fahrrad als Verkehrsmittel genutzt, aber die positiven Nebeneffekte stehen immer mehr im Vordergrund. Das Fahrrad ist nicht nur umweltfreundlich und günstig sondern auch gesundheitsfördernd. Aus der Radreiseanalyse des ADFC 2011 geht hervor, dass etwa 14 % das Fahrrad „häufig“ bis „sehr häufig“ nutzen während des Urlaubes. Allein durch den Fahrradtourismus werden pro Jahr 5 Milliarden Euro in Deutschland eingenommen und im Durchschnitt bezahlen die Deutschen für eine Radreise 1.170 €. Rund. 44% nutzen das Fahrrad als Anreiseverkehrsmittel und 42% nutzen zur Anreise die Bahn.¹⁵ Aus den steigenden Radtouristenzahlen sowie der Radreiseanalyse geht hervor, dass noch ein großes auszuschöpfendes Potenzial für den Tourismus vorhanden ist.

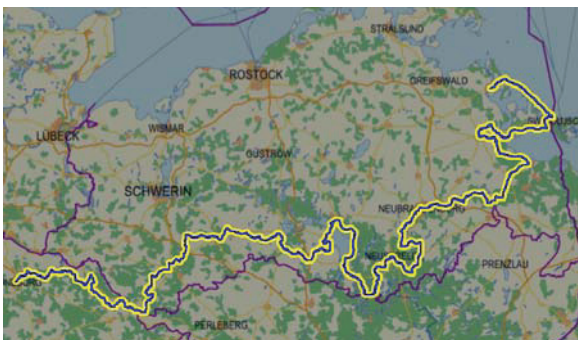


Abbildung 3: mecklenburgischer Seen Radfernweg

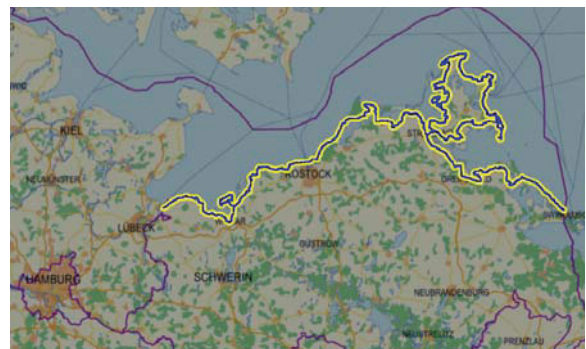


Abbildung 2: Ostseeküsten-Radfernweg

¹³ vgl http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/wm/Themen/Tourismus/Radtourismus_in_MV/index.jsp

¹⁴ Vgl http://www.auf-nach-mv.de/index.php?strg=42_44_628&baseID=3005

¹⁵ http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/wm/Themen/Tourismus/Radtourismus_in_MV/index.jsp

2.3 Fahrradtourismus im Untersuchungsgebiet

Im vorherigen Abschnitt wurde die Stellung des Fahrradtourismus in Mecklenburg-Vorpommern geschildert und das Resultat gezogen, dass der Fahrradtourismus ein großes noch nutzbares Potenzial enthält. Welche Rolle der Fahrradtourismus in dem Untersuchungsgebiet spielt und inwiefern dieses noch weiter ausbaufähig ist, wird nun näher erläutert.

2.3.1 Gutachtlicher Landschaftsrahmenplan Mittleres Mecklenburg/ Rostock

In dem GLRP – MMR wird näheres zur Wirtschaftsstruktur des Untersuchungsgebietes gesagt, jedoch wird nicht auf die radtouristische Infrastruktur eingegangen.

Hierzu ist zu sagen, dass die Gemeinde Lalendorf ein primärer Wirtschaftsstandort mit Schwerpunkt auf die Landwirtschaft ist. Vorrangig wird Weizen, Roggen, Raps und Mais sowie Zuckerrüben angebaut. Der primäre Sektor wird durch die Landwirte Streeb und Leese vertreten. Der sekundäre Sektor ist durch die „Johann-Pogge Schule“ und die Bibliothek, sowie durch die Allgemeinärztin Frau Dr. Klötzer, den Facharzt für innere Medizin Herr Dr. Ulbrich, der Zahnärztin Frau Dr. Vogel und die Volksbank Raiffeisenbank vertreten. Außerdem Steuerberater Zobel und diverse andere wie die Physiotherapie von Frau Mertel. Weiterhin sind noch vorhanden: Netto Discount, Getränkeland, Schlecker, Gaststätte „Zum Wiesengrund“ und „Zur Schmiede“, zwei Eisdielen, diverse Cafés etc.

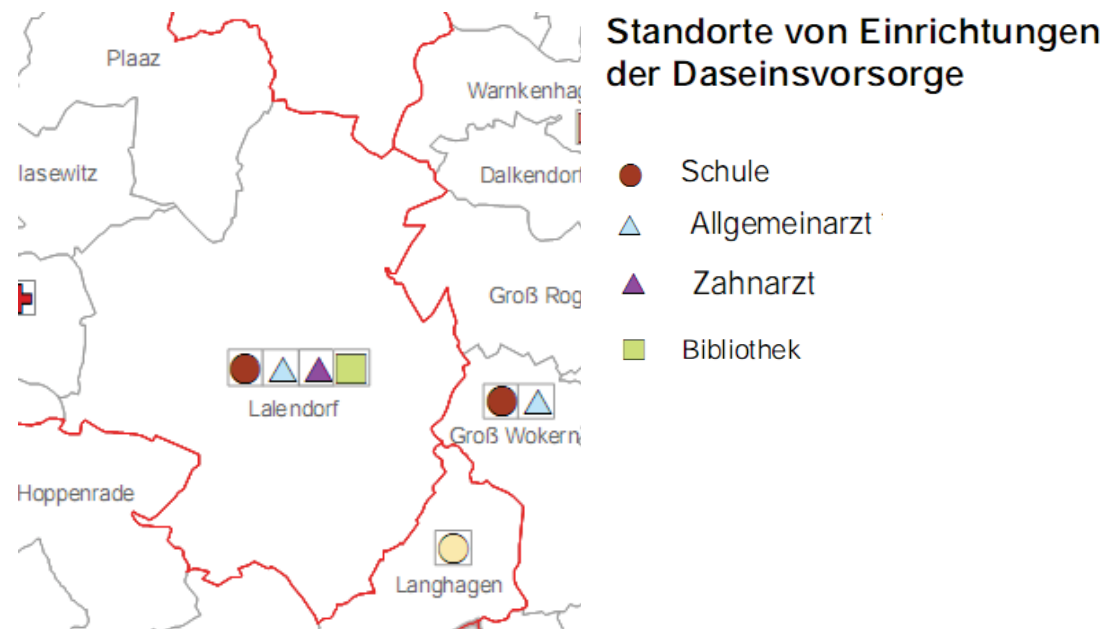


Abbildung 4 Wirtschaftsstruktur

2.3.2 RROP-Regionales Raumordnungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock

In dem RROP-MMR von 1994 steht unter 9. Verkehr genauer unter 9.4 Straßenverkehr:

„Das Radwegnetz ist für den Berufs-, Einkaufs- und Schülerverkehr sowie für den Tourismus weiter auszubauen und auszugestalten. In den Städten ist die Erweiterung des Radwegnetzes entsprechend den Anforderungen des Alltagsradverkehrs vorzunehmen. In den ländlichen Räumen ist neben den Anforderungen für den täglichen Radverkehr vor allem den Belangen des Fremdenverkehrs und der Naherholung zu entsprechen. Insbesondere in Fremdenverkehrsräumen ist das Radwegnetz weiter auszubauen. In der Region ist ein zusammenhängendes regional bedeutsames Radwegnetz zu entwickeln und durch Führung der Radwege durch die landschaftlich reizvollen Gebiete und Anbindung an Sehenswürdigkeiten und touristische Ziele attraktiv zu gestalten. Bei Vorhaben zum Aus- und Neubau von Bundes- und Landstraßen ist die Erfordernis der Errichtung von Radwegen zu prüfen.“¹⁶ Aus der Abbildung 4 ist zu entnehmen, dass Radwege und auch Fernradwege die beiden Schwerpunkträume Güstrow und Teterow verbinden, jedoch alle um die Gemeinde herumführen.

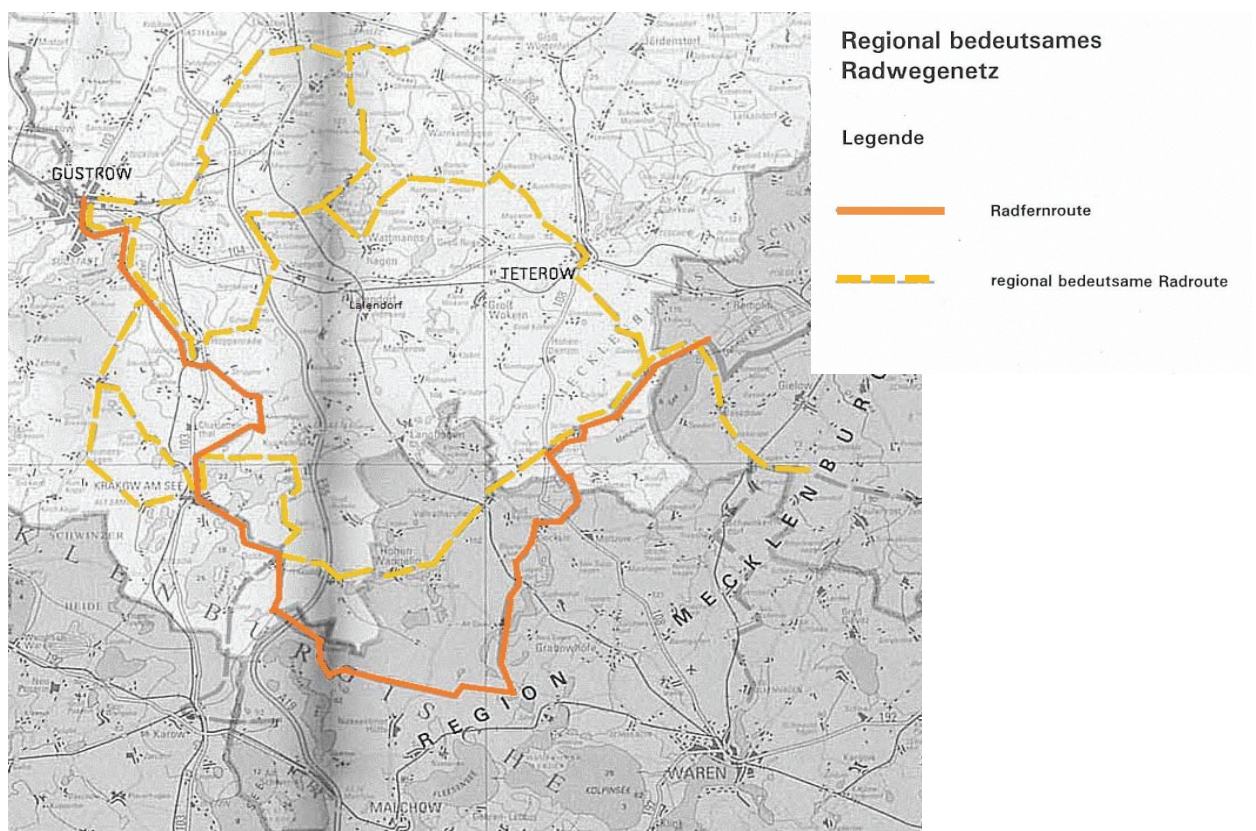


Abbildung 5: Radwegnetz

Als umweltfreundliche, flächensparende und leicht verfügbare Verkehrsart soll der Radverkehr gefördert werden durch die Errichtung sicherer und attraktiver Radwegverbindungen. Um die Erschließung und Erreichbarkeit touristischer Sehenswürdigkeiten zu gewährleisten, sollte ein regional bedeutsames Radwegnetz vorhanden sein, denn auf öffentlichen Straßen sind Radfahrer einem hohen Risiko ausgesetzt.¹⁷

Als „Radfernroute“ bzw. Fernwanderweg ist der E9A, Europäischer Küstenwanderweg verzeichnet und der „Mecklenburgische Seenplatte- Rügen“. Als regional bedeutsame Radrouten sind für die Region Güstrow G1 „Schlösser und Parkanlagen“ und für die Region Teterow T 2 „Von Tellow zu den Poggedörfern“.

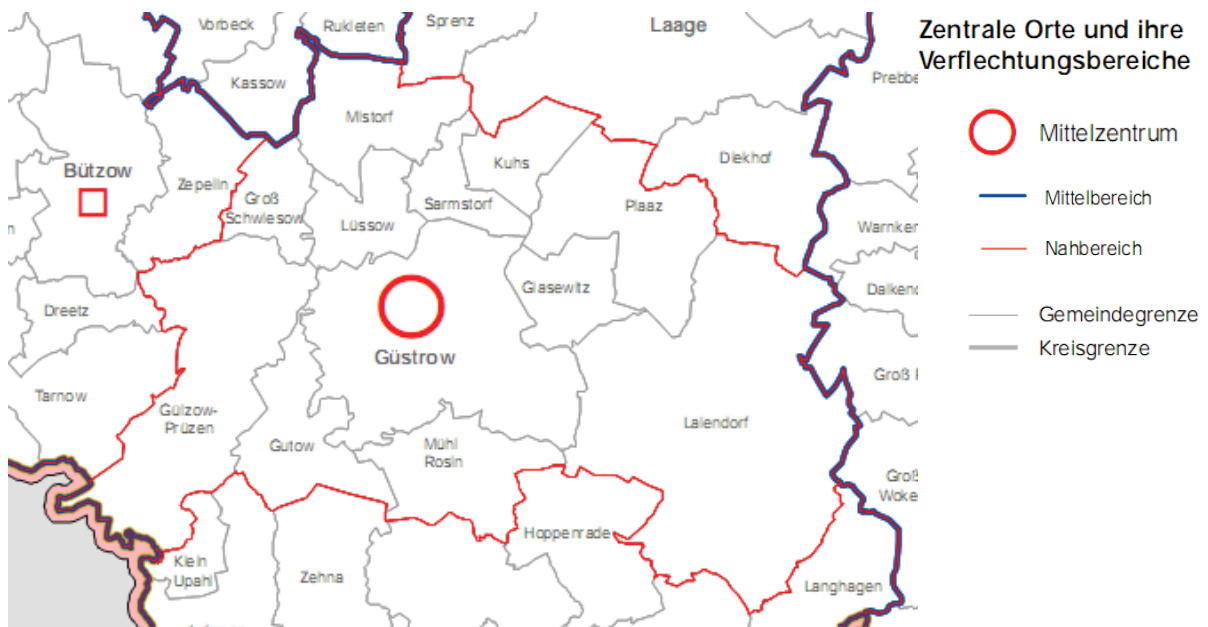


Abbildung 6 Vernetzung der Orte

In der Abbildung 6 ist die Eingliederung der Gemeinde Lalendorf in die Umgebung dargestellt.

Als zentraler Ort ist die Barlachstadt Güstrow das „Mittelzentrum“ und die Gemeinde Lalendorf liegt im sogenannten „Nahbereich“. Das hat zur Folge, dass das Hauptzentrum für den Tourismus gleich dem Mittelzentrum ist. Die Gemeinde Lalendorf liegt außerdem in der Planungsregion Mittleres Mecklenburg/Rostock.

Es soll in der Planungsregion MMR die Entwicklung des Tourismus auf die Erhaltung und Nutzung der natürlichen Erholungspotentiale ausgerichtet werden, mit einem landschaftsschonenden Ausbau der touristischen Infrastruktur im Binnenland.

¹⁷ RROP, 1994, S. 117

Der Interessen-Schwerpunkt der Urlauber hat sich von städtischen Erholungsgebieten hin zu ländlichen entwickelt, womit die kleineren Beherbergungseinrichtungen einen wirtschaftlichen Vorteil erringen. Wenn also eine geordnete Entwicklung des Tourismus in der Region erfolgt, erfordert dies gleichzeitig die Nutzung der natürlichen Voraussetzungen und ebenso eine naturnahe reizvolle Kulturlandschaft mit kulturhistorischen Anziehungspunkten und einer geringen Besiedlungsdichte.¹⁸

Zu den entsprechenden Tourismusschwerpunkträumen des Binnenlandes gehören der „Erholungsraum des Güstrower-Bützower Beckens mit dem Schwerpunkt Güstrow (Städtetourismus)“ und der „Erholungsraum Mecklenburgische Schweiz um Teterow“.

In diesen Schwerpunkträumen soll das Hauptaugenmerk der Entwicklung auf natur- und landschaftsbezogenen Tourismus, welcher ergänzt werden sollte durch Gesundheits- und Bildungstourismus, gerichtet werden. In den Räumen, die außerhalb der Schwerpunkträume liegen, soll die touristische Infrastruktur punktuell an den Achsen entwickelt und an die Ortsanlagen anbinden.

Dabei sollen andere Ansprüche mit berücksichtigt werden, wie Naturschutz, Trinkwasserschutz und Landschaftsschutz. Demzufolge fällt das Untersuchungsgebiet in einen noch zu entwickelnden Raum und enthält ein erhebliches Potential von Tourismus und Erholung.

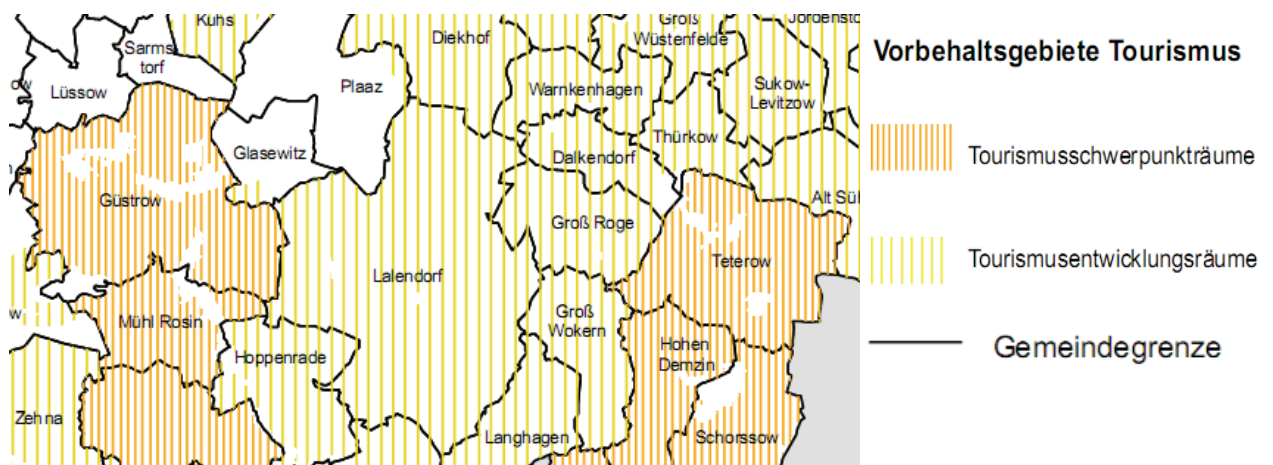


Abbildung 7 Tourismusräume

¹⁸ Vgl. RROP, 1994, S. 74/75

Im gleichen Zuge wird ein Entlastungseffekt erzielt für die Städte Güstrow und Teterow.

Um eine produktive touristische Infrastruktur zu schaffen ist eine gute Verkehrsinfrastruktur Voraussetzung. Einschließlich einer attraktiven Verkehrsbedienung im Personen- und Güterverkehr, wobei die Verkehrssysteme auszubauen und aufeinander abzustimmen sind. Die notwendige Mobilität von Personen und Gütern muss gesichert werden wie auch eine ausreichende innere Erschließung.

Eine attraktive Verkehrsbedienung, aufeinander abgestimmte Verkehrssysteme und die Mobilität sind entscheidende Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Entwicklung.¹⁹

Doch auch hier muss auf die Belange der Umwelt Rücksicht genommen werden, das heißt es muss ein wirtschaftlicher und umweltschonender Ausbau des Straßennetzes erfolgen.²⁰

Zum Ausbau des Verkehrssystems gehört auch der Ausbau des Radwegenetzes.

Dieser ist wichtig für den Einkaufs-, Berufs- und Schülerverkehr aber auch für den Tourismus. Das Radwegenetz in dem ländlichen Raum dient vorrangig dem Tourismus und der Naherholung, aber auch den Bewohnern für ihre Alltagsrouten. Das Hauptaugenmerk sollte auf einem zusammenhängenden regionalen Radwegenetz liegen mit landschaftlich reizvollen Gebieten, Sehenswürdigkeiten und attraktiv touristischen Zielen.²¹

Sport- und erlebnisorientierten Urlaub fördert die Gemeinde durch den Neubau einer Spiel- und Sportanlage auf dem Schulhof der Johann - Pogge - Schule in Lalendorf, der der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden soll.

Sehenswürdigkeiten sind vielfältig in dem Planungsgebiet vertreten. Um einige zu nennen: das denkmalgeschützte Dorf Reinshagen, das Panzerdenkmal in Lalendorf, die Feldsteinkirche Lübsee und das Naturschutzgebiet „Schlichtes Moor“.

Ein punktueller Ausbau der Infrastruktur entlang der Achse, die die Schwerpunkträume verbindet, erfolgte durch die Sanierung und den Ausbau des Radweges an der B 104. Der Anschluss nach Teterow ist noch im Bau, doch Richtung Güstrow ist der Fahrradweg vollständig ausgebaut. An solch einer Achse liegt die Gemeinde Lalendorf, sie ist eingeordnet zwischen den Schwerpunkträumen Güstrow und Teterow. Unter Achse wird in diesem Fall die Bundesstraße 104 definiert. Folglich ist das Dorf Lalendorf, sowie die umliegenden Dörfer an die Achse angebunden und eine bessere Eingliederung in das Infrastrukturnetz ist erfolgt.

Zum öffentlichen Personennahverkehr zählen der Schienenverkehr und der Omnibusverkehr.

¹⁹ Vgl. RROP, 1994, S. 104

²⁰ Vgl. RROP, 1994, S. 114

²¹ Vgl. RROP, 1994, S. 117

Saniert wurden durch die Deutsche Bahn AG die Bahnhöfe, Bahnübergänge und das Schienennetz. Vorrangig geschah dies, um die Geschwindigkeit der Züge auf 100 km/h zu erhöhen. Der ÖPNV ist in der Gemeinde Lalendorf auch durch Schülerbusse und Linienverkehr vertreten. Die Schülerbusse verkehren morgens und ab mittags, während die Linienbusse den ganzen Tag verkehren aber nur entlang der B 104.

Es wurde ein Anstieg von Radtouristen festgestellt, die die Region für einen Tag erkundeten oder aber auf der Durchfahrt waren. Das eigentliche Ziel, die Touristen länger in der Region zu halten wurde nicht erreicht. Es erfolgte eine Ansiedelung von Tourismusanbietern, wie Gut Gremmelin, die das Potential der Region erkannt haben und guten Zulauf an Touristen haben. Diese werden an die umliegenden touristischen Sehenswürdigkeiten und Attraktionen weitergeleitet.

Nur vereinzelt unter privaten Bettanbietern erhalten die Radtouristen genauere Informationen für schöne Landstriche und alte Kulturdenkmäler.

Jedoch ist unter den privaten Bettanbietern ein schwaches aber kontinuierliches Wachstum der Fahrradtouristen zu verzeichnen, die für circa eine Woche die Region erkunden und meist jedes Jahr wiederkehren.

2.3.3 Anforderungen von Radtouristen

Im folgenden Abschnitt sollen die Erwartungen von Radtouristen näher betrachtet werden.

Die Ansprüche eines jeden Radtouristen, an die zu besuchende Region, sind meist die gleichen. Somit sind sie kennzeichnend für den Radtourismus und lassen sich so relativ präzise bestimmen.

Kennzeichnend sind folgende fünf Anforderungen:

- Angemessene Wegeführung mit entsprechenden Belägen,
- Wegebegleitende Infrastruktur,
- Ausschilderung,
- Verkehrsanbindung, sowie
- Kulturelle und landschaftliche Sehenswürdigkeiten.²²

Im Folgenden werden die fünf Anforderungen näher erläutert.

Zur Wegeführung ist zu sagen, dass diese vorrangig auf Radwegen oder an weniger frequentierten Straßen zu legen sind, sowie eine klare und deutliche Trennung zwischen Weg und Natur bzw. Straße. Außerdem sind gerade Wegeränder und eine möglichst durchgehende Wegebreite anzuraten. Die Wegebreite ist angeraten mit mindestens 2,00 Meter. Alle 30 Minuten bzw. 10 km soll der Radtourist eine kulturelle oder landschaftliche Sehenswürdigkeit erreichen.

Möglichst befestigt und hart sollte der Wegebelag sein und eine ausreichende Querneigung aufweisen. Diese kann als Wölbung oder Dachprofil ausgebildet sein.²³

Zu der Wegebegleitende Infrastruktur zählen Rastplätze, Aussichtspunkte, Badestellen, Gastronomie, Übernachtungsmöglichkeiten, Touristinformationen, Lebensmittelversorgung sowie Fahrradverleih und Service.²⁴

Die Ausschilderung sollte ein einheitliches Layout und gute Lesbarkeit aufweisen.

Dabei wird unterschieden in Hinweis- und Richtungsschilder sowie in Informations- und Schautafeln.

Eine gute Verkehrsanbindung durch Erreichbarkeit von Auto, Bus, Bahn oder Schiff mit Gewährleistung der Fahrradmitnahme sollte garantiert sein.

²²Stefan Hintersatz; Diplomarbeit; Kulturlandschaftliches Radwegekonzept für den Naturpark Am Stettiner Haff; 2010; S. 46

²³ FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland; www.fuss-ev.de

²⁴ Tourismusbarometer Saarland – Jahresbericht 2005; dwif Consulting GmbH; S.97ff;

<http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:Nb8wKyvK7xYJ:sparkassen-finanzgruppe-saar.de/download/Tourismusbarometer/094->

[104.pdf+Anforderungen+Radtouristen&hl=de&gl=de&pid=bl&srcid=ADGEESjKUyky1XoF80vskm4eLVui83SMwhX6U8d4bMCTf3iQWvoxwBtm-](http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:Nb8wKyvK7xYJ:sparkassen-finanzgruppe-saar.de/download/Tourismusbarometer/094-104.pdf+Anforderungen+Radtouristen&hl=de&gl=de&pid=bl&srcid=ADGEESjKUyky1XoF80vskm4eLVui83SMwhX6U8d4bMCTf3iQWvoxwBtm-)

[Auvc32kIWGgR0GGeO0qBED1A2maTG41A_d0wtp1b3xGQgGUS3z5QL2GObXJ1T9mTLv3bRxobBceEPqb](http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:Nb8wKyvK7xYJ:sparkassen-finanzgruppe-saar.de/download/Tourismusbarometer/094-104.pdf+Anforderungen+Radtouristen&hl=de&gl=de&pid=bl&srcid=ADGEESjKUyky1XoF80vskm4eLVui83SMwhX6U8d4bMCTf3iQWvoxwBtm-Auvc32kIWGgR0GGeO0qBED1A2maTG41A_d0wtp1b3xGQgGUS3z5QL2GObXJ1T9mTLv3bRxobBceEPqb)
[iJ3J&sig=AHIEtbT-uKUxfnY7r0k4FD9sJRb_L1KEBQ](http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:Nb8wKyvK7xYJ:sparkassen-finanzgruppe-saar.de/download/Tourismusbarometer/094-104.pdf+Anforderungen+Radtouristen&hl=de&gl=de&pid=bl&srcid=ADGEESjKUyky1XoF80vskm4eLVui83SMwhX6U8d4bMCTf3iQWvoxwBtm-Auvc32kIWGgR0GGeO0qBED1A2maTG41A_d0wtp1b3xGQgGUS3z5QL2GObXJ1T9mTLv3bRxobBceEPqb)

Zu den kulturellen Sehenswürdigkeiten zählen unter anderem:

- Museen,
- Kirchen, Klöster und Abteien,
- Ausstellungen und Galerien,
- Schlösser, Guts- und Herrenhäuser,
- Fachwerk-, Landarbeiterhäuser, Siedlerhöfe,
- Historische Stadtkerne, historische Dörfer,
- Wallanlagen.

Zu den landschaftlichen Sehenswürdigkeiten zählen:

- Naturschutzgebiete
- Baumdenkmäler
- Landschaftsgärten und Parkanlagen,
- Stein-, Hügel-, und Hünengräber,
- Naturlehrpfade,
- Aussichtspunkte.

Um eine Region interessant für Radtouristen zu machen, ist neben einer guten Wegeführung und Wegebelaag ein abwechslungsreiches Angebot erforderlich. Dies ist die Grundlage um Radtouristen immer wieder in die Region zu locken und zum längeren Besuch zu veranlassen.

3. Gemeinde Lalendorf

3.1 Lage und Abgrenzung

In diesem Abschnitt soll die Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes geklärt werden.

In der Bundesrepublik Deutschland liegt nordöstlich das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern (siehe Bild 9). Mecklenburg-Vorpommern wird laut dem Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz in 4 verschiedene Planungsregionen eingeteilt. Diese sind Vorpommern, mittleres Mecklenburg/Rostock, mecklenburgische Seenplatte und Westmecklenburg. Das zu untersuchende Gebiet liegt in der Planungsregion mittleres Mecklenburg/Rostock (MM/R). In diesem Gebiet liegt der Landkreis Rostock (siehe Bild 10) und in dem Landkreis liegt die Gemeinde Lalendorf im Amt Krakow am See (siehe Bild 8). Zusammen mit der Stadt Krakow am See und der Gemeinde Langhagen, Hoppenrade, Kuchelmiß und Dobbin – Linstow wird die Gemeinde Lalendorf vom Amt Krakow am See verwaltet. Die Gemeinde Lalendorf grenzt an die Gemeinden Stadt Güstrow, Glasewitz, Plaaz, Diekhof, Warnkenhagen, Dalkendorf, Groß Roge, Groß Wokern, Langhagen, Kuchelmiß, Hoppenrade und Mühl Rosin.



Abbildung 9 Übersicht Deutschland

Abbildung 10 Übersicht MV



Abbildung 8 Übersicht Verwaltungsgebiet Krakow am See

3.2 Naturräumliche Gliederung

Im folgenden Abschnitt soll die naturräumliche Gliederung in und um die Gemeinde Lalendorf näher beschrieben werden. Dabei wird der gutachtliche Landschaftsrahmenplan mittleres Mecklenburg / Rostock von 2004 und das gutachtliche Landschaftsprogramm Mecklenburg – Vorpommern von 2003 zur Hilfe genommen. In der naturräumlichen Gliederung werden vier hierarchische Ebenen unterschieden, das sind Landschaftszone, Großlandschaft, Landschaftseinheit und Naturraum.

Die Gemeinde Lalendorf und Umgebung liegen in den Landschaftszonen 3 und 4.

Landschaftszone 3 ist „Rückland der Seenplatte“ und 4 ist „Höhenrücken und Seenplatte“.

„Das Rückland der Seenplatte ist als großer, welliger bis kuppiger Grundmoränenbereich mit markanten Querungen von Gletscherzungenbecken und Flusstälern, kleinen Schmelzwasserbildungen wie Oser, Kames, Drumlins sowie Endmoränenzügen in Randgebieten zu charakterisieren. Landschaftlich treten die Gletscherzungenbecken mit größeren Seen und vermoorten Niederungen hervor.“²⁵

Diese Landschaftszone untergliedert sich in die Großlandschaften 30, 31, 32 und 33.

In diesem Fall sind nur die Großlandschaften 30 ‚Warnow – Recknitz – Gebiet‘ und 31 ‚Oberes Peenegebiet‘ von Bedeutung.

Sowohl der Großlandschaft 30 als auch der 31 ist genau anzusehen, dass sie im Spätglazial der letzten Eiszeit geformt wurden und sie schließen im Südwesten mit der am Besten ausgeprägten Eisrandlage in Norddeutschland, dem Endmoränenzug des Pommerschen Stadiums, ab.

Beide Großlandschaften sind laut Bundesamt für Naturschutz (BfN) dem Landschaftstyp Ackergeprägte und offene Kulturlandschaft zuzuordnen.

3.2.1 Landschaftszone 3 – Rückland der Seenplatte

Die Großlandschaft 30 ‚Warnow – Recknitz – Gebiet‘ nimmt eine Fläche von 2177 km² ein. Sie unterteilt sich in die Landschaftseinheiten 300 ‚Flach- und Hügelland um Warnow und Recknitz‘ sowie in 301 ‚Warnow- und Recknitztal mit Güstrower und Bützower Becken‘. Im Folgenden wird die Landschaftseinheit 300 näher beschrieben, sie beschreibt den nordwestlichen Teil der Landschaft der Gemeinde Lalendorf. Die kuppige bis wellige

²⁵ Zitiert nach: Umweltministerium Mecklenburg – Vorpommern: Gutachtliches Landschaftsprogramm Mecklenburg – Vorpommern; Schwerin; August 2003, S. 10

Grundmoränenplatte des Gebietes ist durch die beiden großen Talzüge der Warnow und der Recknitz geteilt, die Talzüge sind ehemalige Zungenbecken und Schmelzwasserrinnen.

Die Kuppen der welligen Grundmoräne, welche mit zahlreichen abflusslosen Senken und Bächen durchsetzt sind, können eine Höhe bis zu 115 Meter erreichen.

Hauptsächlich liegen sandige Lehm Böden vor, die günstig für den Ackerbau sind.

In den Bachtälern und Niederungen wie auch in den Hochmoorgebieten zwischen den beiden Flüssen befinden sich Moorböden.

Der Gesamteindruck der Landschaft ist trotz großflächiger und intensiver Landwirtschaft vielseitig und abwechslungsreich durch zahlreiche Wälder, Moore, Hecken, Alleen und Parkanlagen.

Die vorherrschende Nutzung in dieser Großlandschaft ist die intensive Ackerwirtschaft, nur auf den Moorböden und Feuchtflächen wird Grünlandnutzung mit Mäh-, Weide- und Koppelwirtschaft betrieben. Die Wälder werden vorrangig forstwirtschaftlich genutzt und nur vereinzelt gibt es Obstplantagen.

Naturschutzfachlich wertvoll ist der Fluss Nebel, denn als naturnaher Fluss mit Auenbereichen und dem Artenspektrum eines Tieflandfließgewässers ist er unter Schutz gestellt und als FFH – Gebiet gemeldet²⁶.

Die Großlandschaft 31 ‚Oberes Peenegebiet‘ nimmt eine Fläche von 859 km² ein und unterteilt sich in die Landschaftseinheiten 310 ‚Kuppiges Peenegebiet mit Mecklenburger Schweiz‘ und 311 ‚Teterower und Malchiner Becken‘. Die Landschaftseinheit 310 beschreibt ein Großteil der Landschaft, in der die Gemeinde Lalendorf liegt. Zuerst genaueres über das obere Peenegebiet.

Die Kuppen dieses welligen bis kuppigen Grundmoränengebietes erreichen hier nur eine Höhe von 90 Metern, wobei diese zum Nordosten des Mecklenburg- Vorpommerschen Grenztal hin abflacht auf 20 bis 40 Meter. In die Grundmoräne eingebettet sind die Zungenbeckenseen des Teterower und Malchiner Beckens mit dem Peenestrom. Im südöstlichen Teil, der stärkeres Relief aufweist, liegen viele kleine Seen. Auch einige Bäche durchziehen die Großlandschaft und fließen in die Peene oder entwässern in das Grenztal.

Im Ganzen ist die Landschaft sehr ackergeprägt, jedoch bieten bewaldete Höhen, gegliederte Grünlandbereiche in den Niederungen und Parkanlagen Abwechslung.

Die ertragreichen Grundmoränenböden werden vorrangig zum Ackerbau genutzt, nur an Grenzertragsstandorten wie Becken und Bachtäler gedeihen Grünland und Laubwälder.

²⁶ vgl. http://www.bfn.de/0311_landschaft.html?landschaftid=74001, 22.07.2011

Kuppen und steile Hänge werden forstwirtschaftlich genutzt. Zur Erholung dienen die Parkanlagen und Mischwälder.

Naturschutzfachlich wertvoll ist das ‚Postmoor‘, es besteht aus Altbuchen- und Altkiefernbeständen, Grünlandflächen mit Söllen, sowie Hochmooren und einem Verlandungsmoor. Außerdem weist es eine reiche Amphibien- und Vogelwelt auf.

Ebenfalls Naturschutzfachlich wertvoll ist das im Süden dieser Großlandschaft liegende Naturschutzgebiet Ostpeene, ein Teil der Ostpeene ist ein schnellfließender Wasserlauf mit Wildbachcharakter. Zu diesem Naturschutzgebiet gehören auch Quellmoore, Feucht- und Kalkbinsenwiesen sowie ehemalige Hudewälder an den Ufern des Ostpeenestroms.²⁷

Es erhebt sich am Westufer des Malchiner Sees und schiebt sich in nordöstlicher Richtung zwischen dem Teterower und Malchiner Becken bis in die Mecklenburgische Schweiz. Diese ist ein Teil des Endmoränenzuges und stellt eine Zwischenstaffel des Mecklenburger Vorstoßes dar, geht dann im Südwesten in die Hauptrandlage des Pommerschen Stadiums über. Dieser Landschaftszug weist eine hohe Reliefenergie auf und erreicht so eine Höhe bis zu 123 Meter nördlich von Malchin. Die Höhenunterschiede betragen zwischen dem Teterower und Malchiner Becken bis zu 100 Meter. Doch trotz dieses dynamischen Reliefs ist die Landschaft durch die Landwirtschaft gezeichnet, denn nur an den Kuppen und steilen Hängen sind Wälder zu finden. Diese sind überwiegend Laubwälder und werden forstwirtschaftlich genutzt.

Die gesamte mecklenburgische Schweiz ist ein gut besuchter Erholungsraum.

3.2.2 Landschaftszone 4 – Höhenrücken und Seenplatte

Die Landschaftszone 4 ist ‚Höhenrücken und Seenplatte‘. Höhenrücken der inneren und äußeren Hauptendmoräne (Pommerschen Stadium und Frankfurter Eisrandlage) umschließen Sandergebiete mit zahlreichen Seen. Mit Höhenniveaus von 60 bis 80 Meter über dem Meeresspiegel bildet die Landschaftszone die Hauptwasserscheide zwischen Nordsee (Elbe) und Ostsee und weist eine Vielzahl von Binnen- Einzugsgebieten sowie Quellgebiete vieler Flüsse auf. Auf den Sanderflächen stocken die größten Waldgebiete des Landes; die Endmoränen weisen vielfach Laub- und Laubmischwälder auf.²⁸

Diese Landschaftszone untergliedert sich in die Großlandschaften 40,41 und 42.

²⁷ vgl. http://www.bfn.de/0311_landschaft.html?landschaftid=74101, 22.07.2011

²⁸ Zitiert nach: Umweltministerium Mecklenburg – Vorpommern: Gutachtliches Landschaftsprogramm Mecklenburg – Vorpommern; Schwerin; August 2003, S. 11

In diesem Fall ist nur die Großlandschaft 41 ‚Mecklenburger Großseenlandschaft‘ von Bedeutung. Laut BfN gehört die Großlandschaft 41 zum Landschaftstyp Gewässerlandschaft (gewässerreiche Kulturlandschaft) und nimmt eine Fläche von 1335 km² ein.

Charakteristisch sind die großen Seen, die überwiegend in einer bewaldeten Hügellandschaft liegen. Zu diesen großen Seen gehören die Müritz, der Plauer See, der Kölpinsee und der Fleesensee, aber es gibt auch eine große Anzahl kleiner Seen, Sölle, Feuchtwiesen, Sümpfe und Verlandungsmoore.

Die Seen besitzen verschiedene Trophiestufen, durch intensive Landwirtschaft sind die ehemals nährstoffarmen Seen eutrophiert. Nur noch vereinzelt gibt es Klarwasserseen und mesotrophe Seen mit wertvollen Artengemeinschaften, einige andere Seen wiederum beherbergen naturnahe Verlandungszonen und Röhrichtgürtel.

Zwischen den beiden Hauptendmoränenzügen der Weichsel - Eiszeit, dem Pommerschen Stadium in Norden und dem Frankfurter Stadium im Süden liegt die Einheit des mecklenburgischen Großseenlandes. Diese ist von vielseitiger Geomorphologie mit Grund- und Endmoränen, Zwischenstapeln und Sanderbildungen. Diese Großlandschaft liegt mit 70 bis 100 Metern über NN insgesamt höher als die angrenzenden Landschaften des Rücklandes und des Vorlandes der Seenplatte.

In dem mecklenburgischen Großseenland findet man gleichstark verteilt die Acker- und Forstwirtschaft. Nur auf den nährstoffreichen Geschiebemergelböden stehen noch naturnahe Buchenmischwälder, sofern diese Böden nicht für die Ackerwirtschaft genutzt werden. Die armen Sandböden werden von der Forstwirtschaft für Kiefernforste genutzt und machen somit einen überwiegenden Waldanteil aus.

Naturschutzfachlich wertvoll ist der Müritz - Nationalpark. Der Müritz - Nationalpark beherbergt großflächige Nadelwälder, naturnahe Buchenwälder und Kulturlandschaften wie die Wacholderheide. Außerdem Seen, Verlandungszonen, Moore mit unterschiedlicher Genese und Lebensräume für Brut- und Rastvögel.

Zu diesem Gebiet gehören auch Naturschutzgebiete mit Flach- und Klarwasserseen, sowie Verlandungs-, Durchströmungs-, Quell und Niedermoore, aber auch Magerrasen- und Trockenrasenstandorte. Ebenfalls sind Uferterrassen und Strandwälle unter Schutz gestellt, da sie wertvolle Brutplätze und Rastgebiete für Wasservögel sind.²⁹

²⁹ vgl. http://www.bfn.de/0311_landschaft.html?landschaftid=75400, 22.07.2011

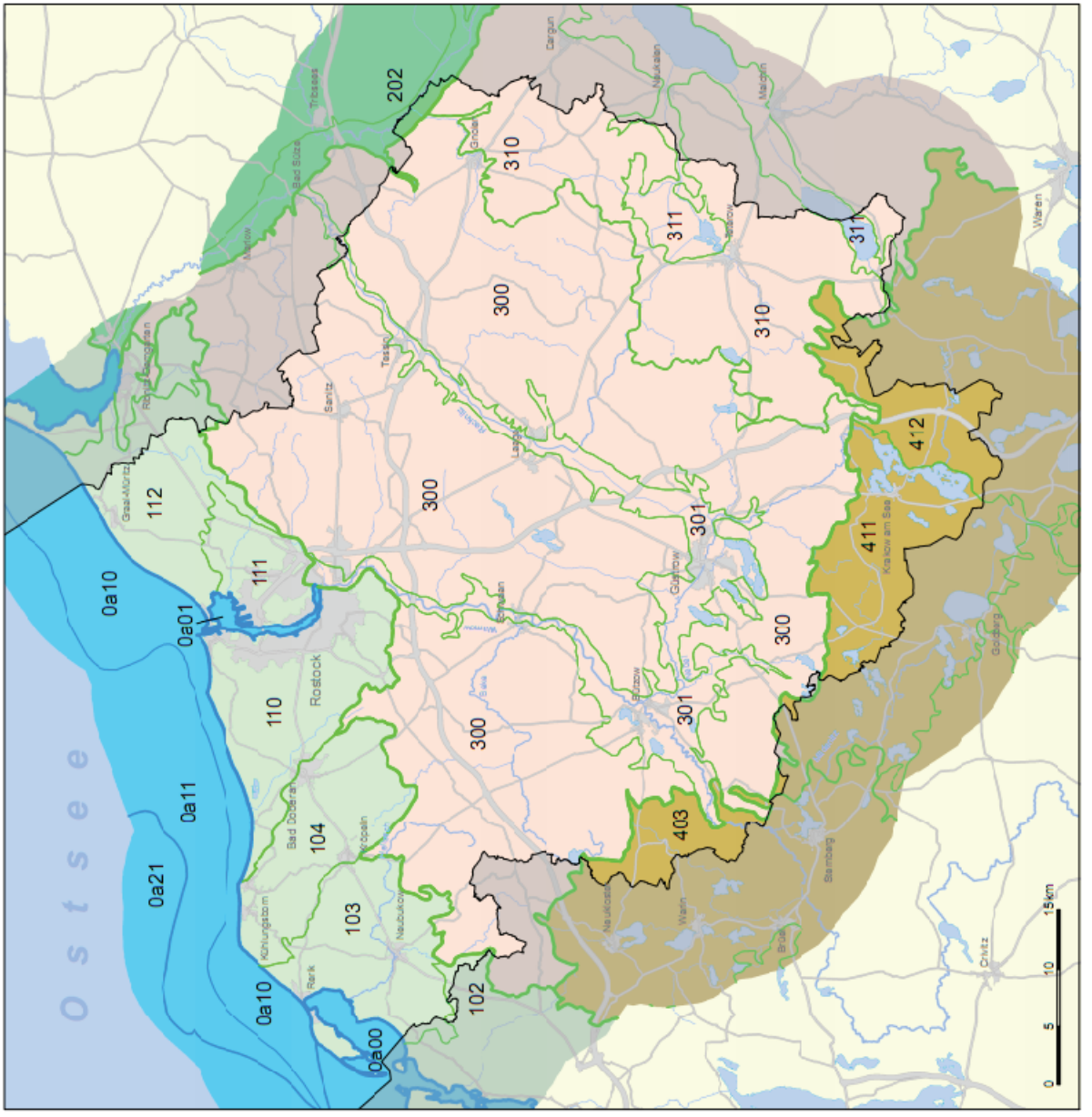



Abbildung 11 Naturräumliche Gliederung



MECKLENBURG-VORPOMMERN
Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie

Erste Fortschreibung des Gutachtlichen Landschaftsrahmenplans Mittleres Mecklenburg/ Rostock

Karte 1: Naturräumliche Gliederung

Legende

Großlandschaften / Landschaftseinheiten:

- 0a0 Innere Seegewässer der Mecklenburger Bucht
- 0a00 Warnowbucht und Saarnif
- 0a1 Flachwasserzone (< 20 m) der äußeren Seegewässer der Mecklenburger Bucht
- 0a10 "Euchrotische Zone"
- 0a11 "Schwache Zone"
- 0a2 Lichtarme Tiefenzone (> 20 m) der äußeren Seegewässer der Mecklenburger Bucht
- 0a21 Bereiche mit temporärem Sauerstoffmangel
- 10 Nordwestliches Hügelland
- 102 Wisnitzer Land und Insel Poel
- 103 Neubukower Becken mit Halbinsel Wustrow
- 104 Köhning
- 11 Untermarnowgebiet
- 111 Rieger Oker
- 112 Rostock-Gelbensande-Holde
- 20 Vorpommersche Lehmplatten
- 202 Grenzai und Peenetal
- 30 Warnow-Racknitz-Gebiet
- 300 Flach- und Hügelum Warnow und Racknitz
- 301 Warnow- und Racknitztal mit Gutstower und Süstower Becken
- 31 Oberes Peenengebiet
- 310 Kuppiges Peenengebiet mit Mecklenburger Schweiz
- 311 Teisewer und Mächliner Becken
- 40 Westmecklenburgische Seenlandschaft
- 402 Bornberger Seengebiet
- 403 Kitzbinger Seengebiet
- 411 Kitzbinger Seengebiet und Saarnif
- 412 Großes Mündungsgebiet mit Müritzer-, Köpfer- und Fiesensee

Landschaftszonen:

- 0a Bessee
- 1 Ostseeküstenland
- 2 Vorpommersches Flachland
- 3 Rückland der Mecklenburgischen Seenplatte
- 4 Hohenofener und Mecklenburgische Seenplatte

Grenze der Landschaftszonen

- 0a Bessee
- 1 Ostseeküstenland
- 2 Vorpommersches Flachland
- 3 Rückland der Mecklenburgischen Seenplatte
- 4 Hohenofener und Mecklenburgische Seenplatte

Grenze der Großlandschaften

- 0a Bessee
- 1 Ostseeküstenland
- 2 Vorpommersches Flachland
- 3 Rückland der Mecklenburgischen Seenplatte
- 4 Hohenofener und Mecklenburgische Seenplatte

Grenze der Landschaftseinheiten

- 0a Bessee
- 1 Ostseeküstenland
- 2 Vorpommersches Flachland
- 3 Rückland der Mecklenburgischen Seenplatte
- 4 Hohenofener und Mecklenburgische Seenplatte

Grenze der Landschaftszonen

- 0a Bessee
- 1 Ostseeküstenland
- 2 Vorpommersches Flachland
- 3 Rückland der Mecklenburgischen Seenplatte
- 4 Hohenofener und Mecklenburgische Seenplatte

Grenze der Großlandschaften

- 0a Bessee
- 1 Ostseeküstenland
- 2 Vorpommersches Flachland
- 3 Rückland der Mecklenburgischen Seenplatte
- 4 Hohenofener und Mecklenburgische Seenplatte

Grenze der Landschaftseinheiten

- 0a Bessee
- 1 Ostseeküstenland
- 2 Vorpommersches Flachland
- 3 Rückland der Mecklenburgischen Seenplatte
- 4 Hohenofener und Mecklenburgische Seenplatte

Siedlungsflächen

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Planungsregion

Bearbeitung: UmwelPlan GmbH Stralsund, NIL Quistorow
Quelle: Gutachten zum Landschaftsrahmenplan M.V. (UMM-V/2003)

3.3 Besiedlungs- und Bevölkerungsgeschichte

3.3.1 Frühe Besiedlung

Die Landschaft in der wir heute leben ist durch eine lang andauernde menschliche Nutzung geprägt.

Die ersten Menschen wanderten vor etwa 10000 Jahren, der Altsteinzeit, nach der letzten Weichseleiszeit in Mecklenburg- Vorpommern ein. Zu dieser Zeit ähnelte die Pflanzenflora der heutigen Tundra und den Kaltsteppen, doch es setzte sich unter den höheren Pflanzen die *Fagus sylvatica* (Rotbuche) durch. Dass Mecklenburg-Vorpommern nur spärlich und langsam besiedelt wurde, ist durch die wenigen Funde aus dieser Zeit belegt.

Erst während des Mesolithikum, vor 7.500 bis 4.000 Jahren vor Christus besiedelten die nomadisierenden Menschen Mecklenburg- Vorpommern fast flächendeckend.

Als Siedlungsstätten bevorzugten sie die Nähe von Gewässern und Küsten aufgrund ihrer guten Jagd- und Fischerfertigkeiten. Sie benutzten Steinwerkzeuge wie Faustkeile, steinerne Messer oder Sichel und heute sieht man noch die beeindruckenden Zeugnisse ihrer technischen Fähigkeiten. Zu diesen gehören die sogenannten Großsteingräber, die oft auch als Hünengräber bezeichnet werden. Hüne ist ein Synonym für Riese und steht im Zusammenhang mit dem Glauben der Menschen das Hünen/Riesen diese Gräber erbaut hätten.

Während 4.000 bis 1.800 vor Christus, dem Neolithikum, begannen die Menschen in Gemeinschaften sesshaft zu werden und Siedlungen zu errichten. Sie ernährten sich, neben dem Fischen und Jagen, nun durch Ackerbau und Viehzucht. Das Ackerland wurde durch Brandrodung gewonnen. Durch das Schleifen und Durchbohren von Steingeräten entstand die Keramik- und Gewebeherstellung. Bei archäologischen Ausgrabungen wurde durch Funde festgestellt, dass es zwei unterschiedliche Kulturen gab. Die Trichterbecher- und die Kugelamphorenkultur.

Während des Neolithikums wurden die Großsteingräber zu sogenannten Megalithgräbern und sind die auffälligsten durch ihre Größe, Beschaffenheit und Einzigartigkeit. Nach Ewald Schuldt werden diese in 6 Grabtypen unterteilt. Diese sind der Urdolmen, der erweiterte Dolmen, der Großdolmen, das Ganggrab, das Hünenbett ohne Kammer und die Steinkiste.³⁰

Von 1.800 bis 600 vor Christus war die Bronzezeit, wie häufig in der Geschichte Mecklenburgs setzte sich diese nur langsam durch. Aus Bronze wurden Geräte, Waffen und

³⁰http://de.wikipedia.org/wiki/Typen_der_mecklenburgischen_Megalithgr%C3%A4ber(14.08.2011)
aus Ewald Schult; Die mecklenburgischen Megalithgräber. Deutscher Verlag der Wissenschaft, Berlin 1972;

Schmuckstücke hergestellt. Landwirtschaft blieb die Lebensgrundlage der Germanen, welche durch den Holzpflug vereinfacht wurde.

Die Bestattungsriten haben sich weg von den Großsteingräbern/ Dolmen hin zu Urnen in Flachgräberfeldern entwickelt. Die Bronze wurde durch nomadisierende Viehzüchterstämme aus dem Süden mitgebracht.

Die Germanen haben sich lange gegen die römische Invasion gewehrt und somit ist es den Römern nicht gelungen die Elbe zu überschreiten. Sie handelten mit Honig, Fellen und Bernstein, die bis in den Mittelmeerraum getauscht und transportiert wurden. Die Kenntnisse über die Germanen sind lückenhaft, da diese keine schriftlichen Aufzeichnungen hinterlassen haben.

Durch das langsame Verschwinden der nomadisierenden Viehzüchter wurden die Rohstoffe Zinn und Bronze knapp. Während der Eisenzeit wurde deshalb (ca. 800 bis 100 v. Chr.) Bronze durch Eisen (Raseneisenerz) ersetzt, welches im Flachland in den Wiesenniederungen häufig vorkam.

In Mecklenburg - Vorpommern war der Germanenstamm der Warnow – Odermündungs - Gruppe ansässig. Nach wie vor waren Ackerbau und die Viehzucht die Lebensgrundlage. Die Beisetzung der Toten in Urnen wurde weiter auf den alten Flachgräbern fortgeführt. Somit bildete sich die germanische Jastorfkultur³¹ heraus. Ein Teil der Warnow-Odermündungsgermanen bildete eine sesshafte Bauernbevölkerung. Während dieser Zeit gewann das Handwerk mit Edelmetallen immer mehr an Bedeutung. Es wurde mit Bronze, Eisen, Gold und Silber aber auch mit Holz gearbeitet. Die Bedeutung des Fischens und Jagens nahm im Gegensatz dazu immer mehr ab.

375 nach Christus fielen die Hunnen in Europa ein und durch die Niederlage der Goten setzte dann die Völkerwanderung ein. Die Warnow - Odermündungsgermanen zogen nach Südwesten und brachten das Römische Reich zu Fall. Die frei gewordenen Siedlungsräume wurden von den osteuropäischen Slawen besetzt, neu besiedelt und sie betrieben Ackerbau, Viehzucht und rodeten Wälder.

Trotz der Völkerwanderung war Mecklenburg nur spärlich besiedelt und viele Landstriche waren noch unbewohnt.

³¹ <http://www.wissen.de/wde/generator/wissen/ressorts/geschichte/index.page=1132136.html> (17.08.2011) [nach dem Fundort *Jastorf* südlich von Uelzen] eine Kultur der vorrömischen Eisenzeit (6.-1. Jahrhundert v. Chr.) in Nord- und Nordwestdeutschland, mit lokalen Unterschieden; sie kann sehr wahrscheinlich als die älteste in diesem Raum archäologisch nachweisbare germanische Kultur angesehen werden. Ihre Entwicklung verlief parallel zur latènezeitlichen Kultur der Kelten in West- und Mitteleuropa und weist dementsprechend im Fundgut immer mehr latènezeitliche Züge auf (Importe und heimische Nachahmungen).

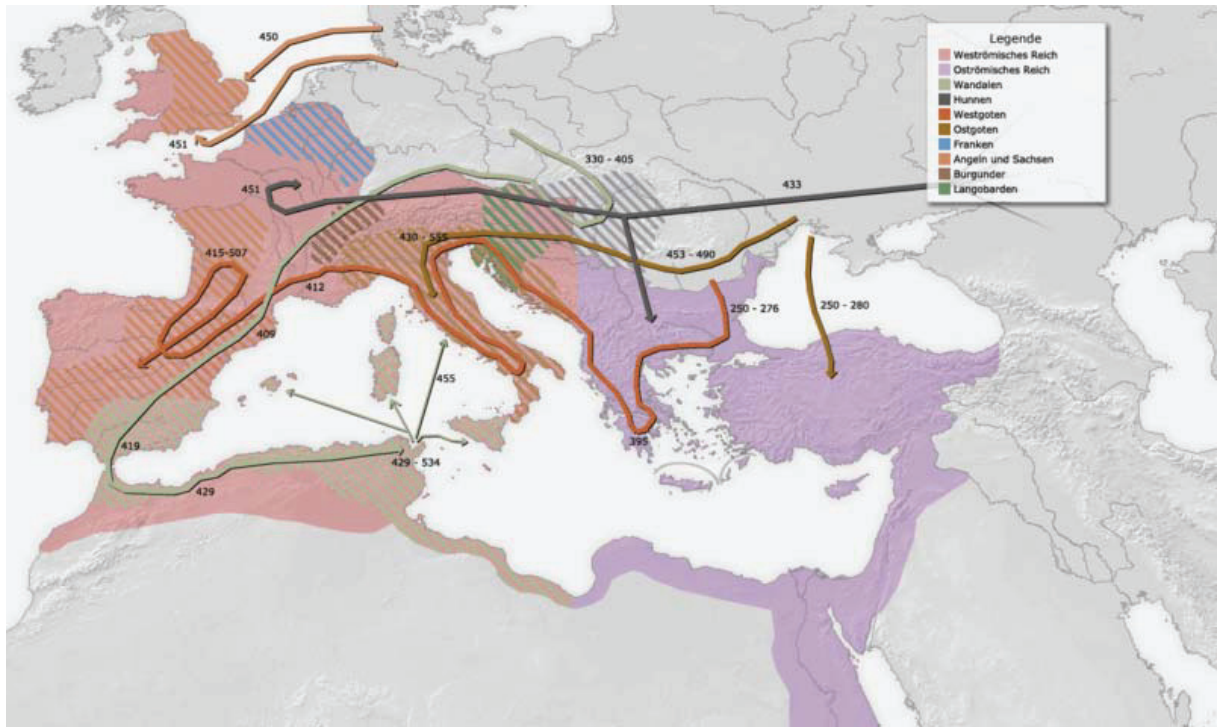


Abbildung 12 Völkerwanderung

Christliche Franken drängten unter Karl dem Großen immer wieder nach Nordosten vor, somit auch nach Mecklenburg, um ihren Einflussbereich zu vergrößern und den christlichen Glauben unter die Slawen zu bringen. Nach dem Tode Karls des Großen ließ der christliche Einfluss nach, jedoch gewannen so die Slawischen Fürsten mehr Einfluss. Dieses Schwanken des Machteinflusses zwischen dem deutschen Kaiser und den Slawenfürsten zeigte sich auch im Leben der Menschen wieder. War ein deutscher Kaiser an der Macht, so wurden Ritter und Missionare geschickt um den Slawen Einhalt zu gebieten und zu Christianisieren. Viele der Missionare kehrten nicht zurück und viele der versuchten Überfälle auf die Slawen endeten ohne Erfolg, aufgrund dessen das die Slawen immer Rückzugsmöglichkeiten in Wald- und Sumpfgebiete hatten. In diesen unzugänglichen Landschaften hatten sie auf Halbinseln von Seen oder in Sümpfen Fluchtburgen angelegt.

Von Rittern beschützt kamen die ersten Bauern nach Mecklenburg um Wälder zu roden und dann das Land urbar zu machen, dazu errichteten sie Dörfer.

Viele Orte die heute auf „-hagen“³² enden wurden oft nach ihren Begründern genannt.

Orte die auf „-dorf“ bzw. „-torf“ enden sind deutschen Ursprungs, im Gegensatz dazu Orte die auf „-ow“ bzw. „-in“ enden sind slawischen Ursprungs. Trotz vieler Bemühungen konnten die Deutschen die Slawen weder vertreiben noch besiegen, vielmehr wurde ihr Dasein hingenommen. So kommen die Ortsnamen „Groß-/Klein-“, daher, dass die Neubauern neben

³² „hagen“ kommt von einzäunen/ einhegen

bestehenden Slawen Siedlungen siedelten, jedoch setzte sich die deutsche Sprache und Kultur durch.³³

Erst ab 1000 nach Christus, also zur Jahrtausendwende, waren die Slawen von christlichen Reichen umgeben. Im Norden war das dänische Königreich, im Osten das Königreich Polen und im Westen das Königreich Frankreich.

Ebenso bildete sich das Heilige Römische Reich um die Jahrhundertwende aus, dem ehemaligen Reich vom Karl dem Großen. Nach dem Tode wurde das Reich gevierteilt und durch kriegerische Auseinandersetzungen oder aufgrund Kinderlosigkeit teils wiedervereint.

Das Gründungsdatum für das Heilige römische Reich ist mit der Kaiserkrönung von Otto dem Ersten am 2. Februar 962 n. Chr. Gleichzusetzen.³⁴

Ab dem 12. Jahrhundert nehmen die Bevölkerungs- und somit auch die Landnutzungsintensität deutlich zu, was zur Folge hatte das mehr Rodungsprozesse stattfanden und die landschaftliche Struktur durch Wiesen und Weideflächen ergänzt wurde. Größere Zentren als Handelsplätze lagen meist eine Tagesreise auseinander, dazu wurden öfters alte slawische Mittelpunkte genutzt. Die ersten Stadtgründungen erfolgten im 13. Jahrhundert, so auch die Hansestädte.

3.3.2 Die Entwicklung der Kirche und der Landwirtschaft

Die nächsten Jahrhunderte verliefen so ruhig, dass die Burgen und Fluchtinseln ihre Bedeutung verloren und verfielen, einige wurden abgerissen oder umgenutzt. Solche Umnutzungen waren häufig Eiskeller. Neben den Veränderungen der Lebensweise der Menschen, aufgrund friedlicher Lebensumstände, veränderte sich auch die Landwirtschaft. Die Felder wurden nun nach der Dreifelderwirtschaft bestellt und in drei Schläge aufgeteilt.

Erstmalig wird Lalendorf am 24. Oktober 1361 urkundlich erwähnt, in der Ritter Herr Arndt von der Osten eine jährliche Zahlung von 3 Mark und 4 Schilling an die Pfarre in Wattmannshagen zahlt, um sündenfrei zu sein und gleichzeitig sich der Pfarrer verpflichtet wöchentlich 1 Seelenmesse und eine Vigilia³⁵ abzuhalten.

Ab 1230 findet eine Entwicklung der Kirche statt, die nicht zu trennen ist mit der deutschen Besiedlung, da die Christianisierung parallel verlief.

³³ Vgl. : Karsten Vick; 650 Jahre Lalendorf, von der Eiszeit bis in die Gegenwart; Gemeinde Lalendorf, Rostock Juni 2011

³⁴ Vgl.: http://de.wikipedia.org/wiki/Heiliges_R%C3%B6misches_Reich (17.8.2011)

³⁵ lateinisch vigilia = das Wachen; Nachtwache, zu: vigil = wach (30.08.2011) <http://www.duden.de/rechtschreibung/Vigil>

Die Christianisierung erfolgte durch Missionare die relativ erfolglos blieben, da die Slawen ihren Naturgöttern weiterhin huldigten. Erst um 1166 gelang es Heinrich dem Löwen die deutsche und christliche Herrschaft zu errichten. Ebenfalls gelang es erst mit dem neuen Bischofsitz in Schwerin neue Kirchen im Land zu erbauen und die Dörfer darum zu sogenannten Kirchspielen zu vereinigen. Lalendorf gehörte zum Kirchspiel Wattmannshagen. Die Pfarre wurde 1278 gegründet, durch eine Schenkung der Brüder Kettelhot.

1226 wurde das Kollegialstift Güstrow gegründet und zwei Jahre später erhielt es das Stadtrecht. Um 1250 war Baubeginn der Kirche in Wattmannshagen, die dann 1300 fertiggestellt wurde. Im Jahre 1520 fand die Kirchenspaltung statt, die ausgelöst wurde durch die Veröffentlichung der 95 Thesen von Martin Luther. Die neuen reformatorischen Gedanken fanden in Mecklenburg schnell Anklang und 1533 wurde die erste evangelische Predigt in Güstrow gehalten.

Die neue Glaubensrichtung brauchte auf dem Land länger um Anklang zu finden. Vorreiter war in diesem Falle Dietrich von Oertzen der schon ab 1530 seine Predigten auf evangelische umstellte. Der Wechsel der Glaubensrichtung geschah reibungslos, der Pfarrer musste sich eine Frau nehmen und evangelische Predigten halten. Diese Umstellung erfolgte in Wattmannshagen ab 1540. Nur ein Jahr später fand eine Kirchenvisitation statt durch den Herzog. Schon im Jahre 1549 wurde auf dem Landtag offiziell beschlossen das Mecklenburg zum lutherischen Bekenntnis überging.

Auch Mecklenburg wurde vom 30 jährigen Krieg nicht verschont, der von 1618 bis 1648 wütete. Das Land wurde durch den Rückzug der Schweden und kaiserliche Truppen schwer verwüstet und zerstört. Aber auch Söldnertruppen überfielen die Dörfer, töteten und folterten die Dorfbewohner, um an vergrabene Schätze zu kommen oder aber sie stahlen alles Wertvolle. Die Dorfbewohner die sich in die Städte retten konnten, fielen zum größten Teil der Pest zum Opfer. Nach dem Krieg und dem Wüten der Pest waren im Kirchspiel Wattmannshagen von 58 Bauern und 32 Kätnerstellen nur noch 14 Bauern und 4 Kätnerstellen übriggeblieben.

In den folgenden Jahren erholte sich die Bevölkerungszahl, jedoch mussten die Menschen nach wie vor hart arbeiten für ihr tägliches Brot. Mit Zunahme der Bevölkerung musste die steigende Nahrungsmittelversorgung gedeckt werden. Dies geschah durch eine Vergrößerung der landwirtschaftlichen Acker- und Weideflächen, aber auch durch Moorkultivierung. Darunter versteht man die Urbarmachung von Moorböden zur Gewinnung von landwirtschaftlicher Nutzfläche. Je nach Moortyp und Lage entwickelten sich verschiedene

Kultivierungsarten. In der Planungsregion MMR wurden hauptsächlich Niedermoore kultiviert.³⁶

Der Bauer Carl Pogge, am 24. Oktober 1763 in Klein Methling geboren und verstorben am 12. Oktober 1831 in Roggow, war einer der die Moorkultivierung weiterentwickelte. Er kam aus der mecklenburgischen Familie Pogge und gehörte zu den Agrarschriftstellern.

Carl Pogge war Pächter und gleichzeitig Besitzer mehrerer Güter. Autodidaktisch hatte er sich umfassende landwirtschaftliche Kenntnisse angeeignet, trotz dessen erwarb er bedeutende Verdienste in der mecklenburgischen Landwirtschaft. Seit 1817 praktizierte er die Methode, Moorwiesen mit einer Sandschicht zu bedecken. Dieses Vorgehen erwies sich als ein erfolgreiches Verfahren in der Moorkultur³⁷. Diese Form der Bewirtschaftung wird in der Region als „Bepoggeln“ bezeichnet. Das „Bepoggeln“ war die Vorstufe der später von Theodor Hermann Rimpau entwickelten Moordammkultur bzw. des Rimpau'sches Verfahren. Seine beiden Söhne Friedrich Pogge (1791–1843) und Johann Pogge (1793–1854) waren gleichfalls bedeutende Landwirte.³⁸ Friedrich Pogge spezialisierte sich auf die Zucht von Merinoschafen und Vollblutpferden.³⁹

Die Familie Pogge leitete den Fortschritt der Landwirtschaft in der Region ein, nicht nur das „Bepoggeln“ sondern auch durch den Import einiger englischer Landwirtschaftsmaschinen.

„Die Mechanisierung der Landwirtschaft beschreibt den Entwicklungsprozess hauptsächlich des Getreideanbaus und der Viehhaltung, in dessen Verlauf sich zwischen dem Ende des 19. und der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts (zumindest in den Industriestaaten) die Produktions- und Wirtschaftsmethoden radikal veränderten.“⁴⁰

Die ersten Dresch- und Erntemaschinen mussten noch von Pferden angetrieben werden. Durch die Entwicklung der Dampfmaschine konnten die ersten mobilen landwirtschaftlichen Maschinen eingesetzt werden. Diese wurden dann stationär an Feld- und Wegrändern aufgestellt. Sie wurden als „Lokomobile“ bezeichnet. Es erfolgte die weitere Entwicklung von

³⁶ <http://de.wikipedia.org/wiki/Sanddeckverfahren>

³⁷ die Umwandlung von Moorflächen in landwirtschaftlich nutzbares Kulturland durch Entwässerung, zweckentsprechende Bearbeitung und Zufuhr fehlender Nährstoffe durch Düngung. Niederungsmoore werden entweder nur durch Gräben entwässert und dann umgebrochen, um in Kultur genommen zu werden, oder nach dem *Sanddeckverfahren (Rimpau'sches Verfahren)* nach Trockenlegung, Umbruch und Überfahren mit Sand kultiviert. Die *Fehn-(Veen-)Kultur* ist ein Hochmoorkultivierungsverfahren. Nach Austorfung wird die zu Tage tretende Mineralbodenoberfläche mit der obersten Schicht des Moores und mit Sand aus den Kanälen bedeckt.

Quelle:

<http://www.wissen.de/wde/generator/wissen/ressorts/finanzen/wirtschaft/index,page=1194000.html>

³⁸ http://de.wikipedia.org/wiki/Carl_Pogge

³⁹ http://de.wikipedia.org/wiki/Friedrich_Pogge

⁴⁰ http://de.wikipedia.org/wiki/Mechanisierung_der_Landwirtschaft

Landwirtschaftlichen Maschinen, wie eine Ballenpresse oder eines Mammutpfluges. Aus diesen Lokomobilen wurden dann durch Weiterentwicklung der Verbrennungsmotoren die ersten Traktoren und Abschlepper. Der technische Fortschritt in der Landwirtschaft setzte sich jedoch nur sehr langsam in Mecklenburg-Vorpommern durch. Meist konnten sich die kleinen Betriebe die teuren Maschinen nicht leisten.⁴¹

3.3.3 Der Adel und seine Nachlässe

Neben der Kirche als Zentrum waren auch die Schlösser, Guts- und Herrenhäuser Zentren des Lebens. Im Falle Lalendorf war Arndt von der Osten der Herr des Dorfes, mit eigenem Betrieb und erhielt Abgaben von den Bauern. In den nächsten Jahrhunderten änderte sich dies rapide. Die sogenannten Herren der Dörfer eigneten sich immer mehr Land an um ihre Wirtschaft zu vergrößern, somit wurden viele Bauern zu Leibeigenen und Tagelöhnern.

Ab 1505 war Herr von Maltzahn Gutsbesitzer, die Familie Maltzahn besaß viele Güter und spielte eine große Rolle in der Politik Mecklenburgs. Ganze 141 Jahre später wechselte das Gut zu Carl Gustav von Hille, der damit belehnt wurde. Dieser war Hofmeister von Herzog August von Braunschweig-Wolfenbüttel und diente als Beamter am herzoglichen Hof in Güstrow. Jedoch starb dieser bereits 1647 und das Gut Lalendorf ging 1699 an Drost von Wick, der landesherrlicher Beamter und Verwalter einer Drostei⁴² war. Schon Ende des 18. Jahrhunderts war Lalendorf kein selbstständiges Gut mehr, es gehörte nun als Pertinenz⁴³ zu Raden, genauso wie Vogelsang. Der Besitzer des Hauptgutes waren die Herren von Plessen, ein bedeutendes altes Adelsgeschlechts Mecklenburgs. Ab dem 18. Jahrhundert finden die ersten Volkszählungen statt. 1751 werden für Raden und die Dörfer Lalendorf und Vogelsang mehrere freie Bauernfamilien aufgeführt.

Ab 1799 wechseln sich die Gutsbesitzer zahlreich ab, von Friedrich Schade zu Andreas Friedrich Spalding bis zu Carl Adolph von Wedemeyer.

Auch in den umliegenden Dörfern gab es häufige Besitzerwechsel.

Einige der schönen Guts- und Herrenhäuser fielen den Bombenangriffen im 2. Weltkrieg zum Opfer. Außerdem wurden viele während der DDR für andere Zwecke, wie Wohnungen, Arztpraxen und Schulen, genutzt oder standen jahrelang leer. Zu den imposantesten Nachlässen des Adels gehören die Schlösser in Vogelsang und Vietgest.

Ab 1989/1990 sollte die Planung für die Restaurierung des Schlosses unter denkmalpflegerischen Aspekten beginnen. Zu diesem Zeitpunkt bestand noch Hoffnung auf

⁴¹ http://www.oekosystem-erde.de/html/industrielle_landwirtschaft.html

⁴² norddeutsch früher Verwaltungsbezirk (30.08.2011) <http://www.duden.de/rechtschreibung/Drostei>

⁴³ ein zum Hauptgut gehörendes Dorf

Rettung für das reizvolle „Märchenschloss“. Da es nicht zur Ausführung der Arbeiten gekommen ist und der Verfall weiter voran schritt und ist nun eine Restaurierung und Rettung des Schlosses kaum noch möglich. Erbaut war das Schloss im Stil der Neugotik in der Mitte des 19. Jahrhunderts, ein Vorgängerbau wird vermutet. Das Schloss gehört in Mecklenburg zu den hervorragenden neugotischen Bauten. Es fanden bereits Erneuerungen im Jahre 1892 statt, als Familie von Hüniken das Gut besaß. Nach dem 2. Weltkrieg wurde das Haus zu Wohnzwecken genutzt. Neben einer Verkaufsstelle, einer Küche wurde auch eine Schwesternstation in den Räumen eingerichtet.⁴⁴

Zur Geschichte des Barockschlosses in Vietgest ist folgendes zu sagen. Die Geschichte des Schlosses geht zurück bis 1792 mit dem Baubeginn durch J.F. Boldt. Von 1792 bis 1794 ließ Kabinettrat und Erbherr Gabriel Boldt, der Besitzer des Gutes Vietgest, das Schloss errichten. Es gehört zu den letzten Bauten der barocken Stilepoche. Baumeister Johann Friedrich Busch entwarf das Gebäude, das aus einem zweigeschossigen Haupthaus und zwei Pavillonhäusern, die über eingeschossige Galerietrakte verbunden sind, besteht. Für den Bau waren 647.694 gebrannte Ziegel notwendig.

Die Wirren der Zeit sorgten für einen häufigen Wechsel der Besitzer, nachdem Baron Cornelius von Herzelee das Gut einige Jahre besaß, kaufte Fürst Georg Wilhelm zu Schaumburg-Lippe 1841 Vietgest und Reinshagen.

Bis 1945 besaß die fürstliche Familie Schaumburg-Lippe das Gut und ließ von hier ihren Besitz in Mecklenburg verwalten. Nach dem Zweiten Weltkrieg wohnten in dem Schloss Umsiedler. Bis 1976 war die zehnklassige Schule in den Schlossräumen untergebracht. Es folgten umfangreiche Restaurierungsarbeiten im Schloss und im Park, um ein Schulungs- und Ferienheim der CDU einzurichten. Bis vor kurzem diente es als Hotel und Restaurant.⁴⁵

So und ähnlich ging es auch den Gutshäusern in der Gemeinde Lalendorf. Viele haben neue Besitzer gefunden, die mit viel Liebe und Fleiß die schönen alten Gebäude restaurieren und einer neuen Nutzung zuführen wollen. Aber einige sind auch zu Wohnhäusern umgebaut worden und dienen seither als Wohnungen.

⁴⁴ http://www.orte-in-mv.de/Ort/673_Vogelsang/

⁴⁵ <http://www.hotel-schloss-vietgest.de/historie.html>

3.3.4 Die Entwicklung des Verkehrswesens und der Technik

Nun wird die Entwicklung Lalendorfs aus einem anderem Blickwinkel betrachtet und zwar aus der Entwicklung der Infrastruktur auf den Schienen.

Lalendorf war im Vergleich zu den Nachbargütern recht unbedeutend, nur durch den Ausbau der Infrastruktur bzw. der Verkehrswege erlangte es seine heutige Stellung. Der Anfang des ganzen war der Bau der Friedrich- Franz- Eisenbahn von Güstrow nach Neubrandenburg am 11. November 1864. Vorreiter für das Vorhaben waren englische Ingenieure (Trevithick, Stephenson), die die Dampfmaschine auf die Eisenschienen brachten. In Deutschland war die erste Dampflok 1825 fahrbereit und trug den Namen „Adler“. Die erste Eisenbahnlinie verlief von der Hansestadt Hamburg nach Berlin um 1846. 1850 wurde dann eine Verbindung von Hagenow über Schwerin nach Rostock hergestellt und dazu dann die Nebenstrecke nach Wismar und Güstrow. Diese Strecken sind durch Privatinvestoren entstanden und nach diesem Vorbild handelte auch der fortschrittliche Großherzog von Mecklenburg- Schwerin Friedrich- Franz der Zweite. Er stellte eine Bahnverbindung zu seinen Verwandten nach Neubrandenburg, dem Großherzog von Mecklenburg- Strelitz, her als Privatinvestor und somit war die Strecke landesherrliches Eigentum, die am 11.11.1864 in Teterow eingeweiht wurde. Durch den Bau der Bahnstrecke kamen neue Einwohner und später auch Reisende, was zur Folge hatte, dass 1865 Lalendorf eine eigene Poststation erhielt. Aber es entstand auch der Bahnhof, das Bahnwärter- und Bahnbeamtenhäuschen sowie einen Wasserturm mit Speicher. Ab dem 1.6.1886 wurde die Strecke nach Warnemünde verlängert. Diesmal war der Investor die Eisenbahn- und Dampfschiffs- Aktien- Gesellschaft- Deutsch- Nordischer Lloyd, wodurch Lalendorf zum Eisenbahnknotenpunkt wurde. Der Bahnhof der damaligen Lloyd- Bahn lag in der heutigen Speicherstraße. Da jedoch eine Verstaatlichung der Bahn stattfand, wurde der Lloyd-Bahnhof zum Güterbahnhof umfunktioniert und die Bahnhofsgebäude zu Wohnhäusern umgebaut. Mit der Reichsgründung 1871 wurde versucht die ganze Bahn staatlich zu verwalten.

1873 wurde erstmals versucht die Lalendorfer Friedrich- Franz- Bahn zu verstaatlichen, was dann erst 1889/1890 geschah. Bei der Lloyd- Bahn zog sich die Verstaatlichung bis 1894 hin. Das ganze hatte zur Folge, dass der Bahnhof so umgebaut wurde, dass jede Bahn in jede Richtung fahren konnte. Lalendorf wurde durch seinen Bahnhof immer bekannter und der Gutsbesitzer Paetow legte dann Ende des 19. Jahrhunderts Feldbahngleise um die Feldfrüchte bequem zur Verladerampe der ehemaligen Lloyd- Bahn zu befördern. Erst im Jahre 1911 wurde eine Einfriedung zwischen den Gleisen gebaut. Im ganzen kann man sagen, dass der Schienenverkehr bzw. der Schienenfernverkehr größer war als der Straßenverkehr und somit

die Bahnstrecke und der Bahnhof durchgehend an Bedeutung gewannen bis im Herbst 1936 Adolf Hitler und Benito Mussolini aus dem Zug stiegen um dann mit einem Automobil zum Schmocksberg gefahren zu werden, denn von dort besichtigten sie ein Manöver der Wehrmacht. Somit wurde der Bahnhof und seine Gebäude als Bedrohung eingestuft, was zur Folge hatte das im Frühjahr 1945 mehrere Bahngelände bombardiert und zerstört wurden, dabei sind mehrere Wohngebäude und der Güterschuppenanbau abgebrannt sind. Ebenfalls wurde die Streckenblockeinrichtung zerstört und alle Herzstücke der Bahngleise gesprengt. Ende Mai 1945 bauten die Russen die Gleise zwischen Lalendorf- Platz und Lalendorf- Waren aus, genauso wie die Post- und Telefonleitungen abgebaut wurden und die Bahnhofswirtschaft geplündert wurde. Die Gleise sollten als Reparationsleistung dienen. Der Abbau der Gleise zwischen Güstrow und Lalendorf konnte durch Verhandlungen verhindert werden. Am 2. bis 3. August 1945 wurde eine Besichtigung durchgeführt und man stellte fest, dass das Empfangsgebäude nur minimale Schäden aufwies, 17 Familien Obdachlos sind, aber Personal für Betriebs- und Abfertigungsumfang vorhanden waren und nur 7 weitere Personen für den Reise- und Wirtschaftsverkehr benötigt wurden. Erst im Jahre 1958 begann der Wiederaufbau der Strecke Waren- Platz, jedoch mit einer anderen Streckenführung, es war kein Halt in Lalendorf mehr vorgesehen, doch durch den Neubau kamen neue Einwohner nach Lalendorf, die vorübergehend in Baracken untergebracht worden sind. Eine Modernisierung der Strecken fand 1969 im Zusammenhang mit dem Bau des neuen Stellwerks statt, die Gleise der Lloyd Bahn wurden nun zur Anlieferung von Düngemitteln und für das ACZ⁴⁶ genutzt. Erst in den 1980iger wurden die Strecken Berlin- Rostock sowie Bützow- Lalendorf elektrifiziert und ein zentrales Umformwerk wandelt öffentlichen Strom in Bahnstrom um, das Umformwerk wurde 2007 abgerissen, weil es nicht mehr benötigt wurde. Heute verkehren auf der Bahnstrecke die Züge der Deutschen Bahn AG und der privaten Ostseelandverkehr GmbH.

Nun zu der Entwicklung der Infrastruktur auf den Straßen, die im Gegensatz zu der Entwicklung auf den Schienen eher langsam verlief.

Früher wurden die Wege meist zu Fuß, Pferd oder mit dem Wagen zurückgelegt, doch die Wege wurden nur durch Benutzung freigehalten, lediglich die Gutsbesitzer hatten die Anweisung, die Wege auszubessern in bestimmten Abständen. Zu dem Wegenetz ist zu sagen, dass es nicht überregional verlief sondern von Dorf zu Dorf. Dieses System veränderte sich erst langsam ab 1820, denn zu diesem Zeitpunkt galt das französische System der Chausseen als Vorbild. Dazu wurden die neuen Fernstraßen terrassiert, ausgebaut und

⁴⁶ Agrochemisches Zentrum

vermessen nach dem schottischen Ingenieur Mac Adam. Über einer 20 cm starken Tragschicht aus grobem Schotter oder Kopfsteinpflaster folgte eine gewölbte wassergebundene Schotterdeckschicht und somit war die Straße das ganze Jahr über passierbar. Parallel zu diesen Fernstraßen verliefen Sommerstraßen die neben dem Damm verliefen um die Pferdehufe zu schonen, ebenfalls parallel zur Fernstraße wurden Bäume gepflanzt.

Die Bäume dienten nicht nur als Schattenspender im Sommer, sondern auch als Richtungsweiser im Winter bei Schnee und sonst lief das Regenwasser in den Chausseegraben.

Auf der ältesten Karte auf der Lalendorf verzeichnet ist, sieht man einen Weg der nördlich vom Gut Lalendorf verläuft, dieser gehörte zu den Hauptwegen Mecklenburgs der in West-Ost Richtung verlief. Dieser Weg war der frühere Vorläufer der heutigen B104, von diesem führte ein Weg zum Gut Lalendorf und nach Wattmannshagen. Wattmannshagen war das Kirchdorf für Lalendorf und war nur über einen kleinen Fußweg erreichbar. Im Jahre 1898 wurde ein Antrag für eine Nebenchaussee beantragt die zum Bahnhof führen sollte, das ist die heutige Schulstraße, sie sollte für den Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse genutzt werden. Der Fußweg nach Wattmannshagen wurde 1918 verlängert und führte nun zu den Dörfern Hohenfelde, Roggow und Neu Krassow, später führte er auch nach Lübsee und Vogelsang. Auf der alten Karte ist noch ein Weg verzeichnet, der direkt von Lalendorf nach Raden verlief, jedoch nach dem Bau der Bahngleise an Bedeutung verlor. Erweitert wurde der Weg von Lalendorf über die Badestelle am Tiefen Ziest nach Vietgest, der vorher nur zu den Ackerflächen führte.

Ab den 1930iger wurde das System der Reichsstraßen eingeführt, somit wurde die Chaussee Klueß- Teterow zur R 104 und später zur B 104.

Erst 1970 wurde die Autobahn von Berlin nach Rostock gebaut und im Zusammenhang mit dem Bau der Autobahn entstanden in Lalendorf die Wohnblöcke die den Bauarbeitern als Unterkunft dienten.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil der Infrastruktur ist die Poststation, dies ist dem Freiherr von Thurn und Taxis zu verdanken, der Reichsgeneralerbpostmeister war und das Postmonopol bis 1867 in der Familie lag. Bis 1865 war die Poststation für Lalendorf in Güstrow, doch mit dem Bau der Llyoyd- Bahn wurde eine in Lalendorf errichtet. Schon 1898 erhielt die Lalendorfer Post eine Fernsprechleitung mit öffentlicher Telefonzelle. 1901 wurde zur Post eine Posthäuslerei errichtet und 1905 Dienstwohngebäude für Postbeamte mit Stallgebäuden errichtet. Dies waren die ersten Gebäude nördlich der Lloyd- Bahnschienen die

jedoch schon im Mai 1945 zerstört wurden. Ab 1945 wurden an derselben Stelle ein neues Posthaus mit Schalter und Lagerräumen gebaut sowie auch drei Wohngebäude. Die Post versorgte 22 Orte. Später hatte fast jedes Dorf seine eigene Post, doch ab 1969 wurde die von der Bahnpost übernommen. Somit wurden die Poststationen zur normalen Post degradiert und verlor immer mehr an Bedeutung bis es nach der Wende zum Wohnhaus umgebaut wurde.

Die Poststationen lagen meist an sogenannten Poststraßen. Die Poststation in Lalendorf lag an der Poststraße Güstrow –Teterow. Doch es gab noch weitere, eine von ihnen ist die Poststraße die durch die Ortschaft Reinshagen führt. Von diesem Teil der Geschichte ist noch die ehemalige Ausspanne in Reinshagen zu finden.

Reinshagen lag an einem viel befahrenen Postweg, an dem die Schenke „Krughaus“ stand. Dieses brannte 1780 ab und im selben Jahr noch wurde die Ausspanne als rohrgedecktes Fachwerkhaus mit Gelegenheit zum Wechseln der Pferde errichtet. Später diente diese nach einem Umbau als Landarbeiterhaus mit fünf Wohnungen für Bauernfamilien.

Der Umbau machte aus einem 4-Ständer-Längsdielenhaus ein Gebäude, mit zu einem 5 – Parteien –, Landarbeiterkaten mit tragender Mittellängswand. In dieser Form ist das Gebäude bis heute noch weitgehend erhalten.⁴⁷



Abbildung 13 der heutig bekannte Verlauf der alten Poststraße

⁴⁷ <http://www.denkmalpflege-reinshagen.de/>

3.3.5 Die Siedlerzeit

Ausgangspunkt des ganzen Geschehens ist die deutsche Inflation. Die begann 1914 und hielt bis November 1923 an. Sie war eine der radikalsten Geldentwertungen, die eine der großen Industrienationen erlebt hat. Die Vorgeschichte dieser Hyperinflation findet sich in der Finanzierung des Ersten Weltkrieges. Mit dem Ende des Krieges 1918 hatte die Mark bereits offiziell mehr als die Hälfte ihres Wertes verloren. Eigentliche Ursache der ab 1919 schon beginnenden Hyperinflation war die massive Ausweitung der Geldmenge durch den Staat in den Anfangsjahren der Weimarer Republik, um die Staatsschulden zu beseitigen. Besonders die Jahre 1922 und 1923 traf die Weimarer Republik schwer.

Die Reichsregierung war nicht mehr in der Lage die Reparationen aus dem 1. Weltkrieg in angemessener Höhe zu bezahlen, somit folgte eine Besetzung des Ruhrgebietes. Für die Streikenden dort zahlte der Staat finanzielle Hilfen. Durch diese Geldvermehrung wurde die Hyperinflation eingeleitet. Diese führte zum Zusammenbruch der deutschen Wirtschaft und zu stetig steigender Arbeitslosigkeit.⁴⁸

In Mecklenburg – Vorpommern betraf diese Situation mehr die Großgrund-, Guts- und Rittergutsbesitzer, doch hatte es erhebliche Auswirkungen auf das Leben der Dorfbewohner.

Im ländlichen Gebiet Mecklenburgs hatten die Landbesitzer trotz betrieblicher Freizügigkeit nur eingeschränkte Möglichkeiten sich weiter zu entfalten. Da diese Abhängig von Domanalbehörden⁴⁹ waren, wegen der Abgaben. Büdner⁵⁰ lebten am Existenzminimum, sie besaßen zwar ein Haus mit einem Hektar Land, jedoch brachten diese nicht genug Ertrag um die Familie zu ernähren. Dadurch musste diese zusätzlich als Tagelöhner arbeiten. Für diese waren somit die Chancen sich als Kleinbauer selbstständig zu machen sehr gering. Aber auch Erbpächter hatten kaum Möglichkeit ihre Nutzflächen zu erweitern oder größere Gehöfte zu kaufen.

Am 11.08.1919 wurde das Reichssiedlungsgesetz verabschiedet. Diese sah vor den Anteil von Großgrundbesitzern auf 10% zu reduzieren. Die Flächen sollten zur Aufsiedlung bereitgestellt werden. In diesen neuen Siedlungen sollten einzelnen siedelnden Landarbeitern die Möglichkeit gegeben werden in ein „Unabhängigkeitsverhältnis“ zu kommen.

Somit erfolgte ab 1920 die „Aufsiedlung“. Zum Anfang blieben Rittergutsbesitzer noch unberührt, da genug Flächen zu Verfügung standen.

⁴⁸

http://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Inflation_1914_bis_1923#Die_Hyperinflation_der_Jahre_1922_und_1923 (16.11.2011)

⁴⁹ Domanal= Einnahmen=und Ausgabe Etat; Gemeinnütziges Handbuch der vaterländischen Staats- und Geschäftskund für alle Stände des Königreichs Hannover; Parchim 1835; S. 297

⁵⁰ = Kleinbauer; <http://www.duden.de/rechtschreibung/Buedner>(16.11.2011)

Durch die Inflation konnten die „Siedlungswilligen“ die Stellen zu günstigen Konditionen erwerben. Die ersten Siedlungsflächen wurden vom Domanium gestellt, da die Landesregierung den Prozess der Aufsiedlung voran treiben wollte. Doch durch die Inflation änderten sich die ökonomischen Rahmenbedingungen. Die Gutsbesitzer waren wegen der drastisch fallenden Bodenpreise gezwungen ihre Güter zu verkaufen. Jedoch war den Gutsbesitzern daran gelegen ihre Güter zu akzeptablen Preisen zu verkaufen, damit sie weiter wirtschaften konnten.⁵¹

Im Falle des Ritterguts Raden war Georg Wilhelm von Schlieffen der letzte Besitzer, denn 1930 musste dieser es an die „Eigentümer Mecklenburgische Landesgesellschaft mbH“ verkaufen. 1931 begann dann die Aufsiedlung in Raden. Da die ansässigen bäuerlichen Familien und Landarbeiter der Aufsiedlung skeptisch gegenüber standen, wurden die 33 Bauernwirtschaften an Bauernsöhne aus Westdeutschland vergeben. Die Übergabe der 25 Winkelhöfe erfolgte am 1. April 1931, somit ist Raden das längste Reihendorf (4km) in Mecklenburg – Vorpommern.

Zu den Siedlerstellen gehörte ein Stall, eine Scheune, auch Futtergetreide, Heu, Stroh und Saatgetreide. Nur die notwendigen Ackergeräte und das Vieh musste in Eigenleistung aufgebracht werden.

Die Siedler kamen hauptsächlich aus dem Rheinland, Westfalen und auch von der Mosel.⁵²

1930 war Graf von Schlieffen auf Grund der Weltwirtschaftskrise gezwungen ebenfalls sein Gut in Schlieffenberg aufzugeben und es kam zur Zwangsversteigerung. Nachdem Walter Wilken das Anwesen erwarb, verkaufte er es 1933 an die Mecklenburgische Landgesellschaft. Der Ort Schlieffenberg vergrößerte sich, denn es wurden acht neue Siedlerhäuser errichtet. Die übrigen Siedler erhielten vorhandene Gebäude des Gutes (Speicher, Stall, Scheune, Katen, Gärtnerei, Gastwirtschaft, altes Schulgebäude). Graf von Schlieffen übernahm die Siedlerstelle 1 mit Schloss, einen Katen, die Sägerei und den Reitstall. Das einstige Schloss steht nicht mehr, es brannte 1945 ab.⁵³

Auch in Niegleve wurde 20 Siedlerstellen 1933 eingerichtet. Acht Siedler erhielten Stellen in vorhandenen Gebäuden. Neue Höfe mit Wohnhaus und Stallscheunen standen für 12 Siedler bereit. Heute sind die Wohnhäuser modernisiert, nur die Scheunen mit Krüppelwalmdach und Stülpschalung haben ihr originales Aussehen bewahrt.⁵⁴

⁵¹ Mechthild Hempe; Ländliche Gesellschaft in der Krise: Mecklenburg in der Weimarer Republik; MVR Druck GmbH; Köln; 2002; S. 199-203

⁵² Karl-Heinz-Stiewe; 725 Jahre Raden, Chronik eines Dorfes in Mecklenburg;

⁵³ http://www.orte-in-mv.de/Ort/650_Schlieffenberg/ (17.10.2011)

⁵⁴ http://www.orte-in-mv.de/Ort/628_Niegleve/

Auch das Roggower Gut wurde 1934 von der Mecklenburgischen Siedlungsgesellschaft aufgekauft. Im Ort entstanden 25 Siedlerstellen mit Größen von 7 bis 48 ha. Ein Teil der neu errichteten Höfe liegt strahlenförmig um den ehemaligen Gutshof. Hinter dem sogenannten Einhaus, das Wohn-, Stall- und Scheunenteil unter einem Dach vereint, erstreckten sich die Äcker in Längsform.⁵⁵

Viele der Siedlerhäuser und Scheunen sind restauriert und umgebaut worden, doch einige sind noch Originalgetreu erhalten. Alle sind bewohnt und werden für Landwirtschaftliche Zwecke genutzt.

3.3.6 Gegenwart

Im dem folgenden Abschnitt soll die Entwicklung der Gemeinde vom Ende des 2. Weltkrieges beginnend bis heute dargestellt werden.

Durch die Bodenreform vom 5. September 1945 wurde die Überreste der Lalendorfer Gutsflächen aufgeteilt, um den vielen Flüchtlingen, Umsiedlern und Tagelöhnern die Möglichkeit zu geben, ein neues Leben anzufangen. Aus den Resten des Lalendorfer Gutes wurden 11 Neubauernstellen geschaffen. Als Unterkünfte wurden alte vorhanden Gebäude umgebaut und es kamen auch Neubauten hinzu. Viele der Neubauern waren keine ausgebildeten Landwirte und somit nicht in der Lage einen eigenen Betrieb zu führen. Außerdem lohnte es sich für die kleinen Betriebe nicht die neuen Landwirtschaftsmaschinen zu kaufen. Doch durch das kollektive Bewirtschaften der Ackerflächen und Viehbestände, nach dem sowjetischen Vorbild, konnten die Kleinbauern überleben. Daher waren sie auch bereit in LPG's einzutreten. Es entstanden mehrere LPG's in der Gemeinde. Doch auch hier bildete sich Lalendorf wieder als Zentralort heraus. Durch die Trennung der Pflanzen- und Tierproduktion erfolgten bei einigen LPG's Spezialisierungen.

Neben dem kollktiven Arbeiten wurden die LPG's auch zum Zentrum des Lebens, denn es wurden gemeinsam Dorffeste organisiert und Wohnhäuser gebaut. Aus dieser Zeit stammt die heute noch sehr aktive KSG (Kommunale Sportgemeinschaft). Mit der Wende wurden die LPG's geschlossen. Vor allem Landwirte aus den alten Bundesländern verstanden es die alten Strukturen zu nutzen und betreiben heute noch erfolgreich große Landwirtschaftliche Betriebe.

Neben der Entstehung der LPG's, entstanden auch Wohnblöcke, ein Kindergarten mit Kindergrippe und die Lalendorfer Schule. Diese wurde 1976 eingeweiht und nach dem Aktivisten Adolf-Hennecke benannt. Vor einigen Jahren erhielt sie den Namen, Johann Pogge

⁵⁵ http://www.orte-in-mv.de/Ort/643_Roggow/

Schule. Außerdem entstanden eine Arzt- und Zahnpraxis. In der Anfangszeit waren diese noch in den Wohnblöcken untergebracht. Heute ist die Arztpraxis einem Eigenheim mit untergebracht. Die Zahnarztpraxis liegt gegenüber vom NETTO.

Wer heute an Lalendorf vorbei fährt sieht das Panzerdenkmal. Es wurde am 1. Mai 1975 aus Anlass des 30. Jahrestages der Befreiung vom Faschismus durch die rote Armee eingeweiht. Es handelt sich um ein originalen T 34/85 Panzer aus der Sowjetunion. Durch eine Bürgerbefragung, 1992 die positiv ausfiel, blieb der Panzer stehen und steht noch bis heute.⁵⁶ Die Gemeinde ist heute noch geprägt durch die Landwirtschaft, doch es sind auch andere neuen Zweige der Technik in die Gemeinde gebracht worden.

Westlich von Lalendorf wurde ein Gewerbegebiet geschaffen. Das Gewerbegebiet liegt direkt an der B 104. Es umfasst eine Gesamtfläche von 21,1 ha. Der Vorteil des Gewerbegebietes ist die günstige Verkehrslage, es gibt eine direkte Zufahrt zur B 104. Die Autobahn A 19 ist nur ca. 5 km entfernt. Somit ist eine schnelle Anbindung an die Ballungsräume Berlin und Hamburg vorhanden. Ein weiterer Pluspunkt wäre die kurze Entfernung zum Fährhafen Rostock als Sprungbrett zu den skandinavischen Märkten. Selbst für den Flugverkehr ist durch den Flughafen Rostock - Laage gesorgt. Außerdem ist ein Anschluss an das Schienennetz vorhanden. Lalendorf ist ein Knotenpunkt zwischen den Strecken Rostock - Berlin und Neubrandenburg - Hamburg.⁵⁷

Als erstes haben sich in dem Gewerbegebiet der NETTO Markt, das Getränkeland und Schlecker angesiedelt. Später kam die Raiffeisenbank dazu. Weiterhin siedelte sich eine Apotheke an.

Zu den größten Gewerbebetreibern gehört DB Schenker, der Landwirtschaftsmaschinenbetrieb BLUNK und die sich noch im Bau befindliche Bioethanol-Biogas Anlage. Hier sollen die in der Region angebauten Zuckerrüben verarbeitet werden.

In Jahr 2011 sind drei Photovoltaik Anlagen gebaut worden, zwei im Gewerbegebiet und eine auf dem Gelände des Wasserwerkes.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass die Geschichte der Gemeinde Lalendorf von der Steinzeit bis in die Gegenwart reicht und ein sehr umfangreiches Spektrum vorweist. In diesem Kapitel wurde nur ein Bruchteil wiedergegeben.

⁵⁶ Vgl. : Karsten Vick; 650 Jahre Lalendorf, von der Eiszeit bis in die Gegenwart; Gemeinde Lalendorf, Rostock Juni 2011

⁵⁷ <http://www.amtlalendorf.de/5.asp>

Als Resultat aus den Kapiteln 3.2 und 3.3 kristallisieren sich die Schwerpunktthemen für die Schautafeln heraus. Diese werden entlang des geplanten Rundwanderweges „Von der Steinzeit bis zur Moderne“ aufgestellt. Für die Schautafeln sind folgende Themenschwerpunkte vorgesehen:

- Die Eiszeit, die Entstehung der Landschaft
- Frühe Besiedlung
- Rundblick bei Mamerow
- Denkmalsgeschütztes Dorf Reinshagen
- Die Siedlerzeit
- Seen, Gewässer, Nutzung zur Fischerei
- Fortschritte in der Landwirtschaft
- Alte Poststraße, Entwicklung des Verkehrs
- Kirche in der Gemeinde
- Alte Techniken und Lebensweisen
- Barockschloss in Vietgest
- Gutshaus in Dersentin

4. Bestandsaufnahme der Radtouristischen Infrastruktur

4.1 Radtouristische Infrastruktur im engeren Sinne

In den folgenden Kapiteln soll ein Überblick über die radtouristische Infrastruktur im engeren Sinne gegeben werden. Dabei beschränkte sich die Analyse auf das Untersuchungsgebiet, die Gemeinde Lalendorf. In jedem Kapitel erfolgt eine genauere Betrachtung des jeweiligen radtouristischen Infrastrukturelements. Ab Kapitel 4.4.2 werden dann einzelne Infrastrukturelemente zusätzlich analysiert auf dem Verlauf des geplanten Rundwanderweges „Historischer Pfad“⁵⁸. In dem Kapitel 4.4.5 werden begleitende Infrastrukturelemente näher betrachtet und ebenfalls zusätzlich analysiert auf dem Verlauf des geplanten Rundwanderweges „Historischer Pfad“.

4.1.1 Die Verkehrsanbindung

Straßenverkehr:

Über die Bundesautobahn 19 (A 19) bzw. Europastraße 55 (E 55) mit der Abfahrt Nr. 13 Güstrow/ Teterow wird die Gemeinde Lalendorf im Westen zugänglich gemacht.

Östlich von Teterow kommend erschließt die Bundesstraße 104 die Gemeinde. Diese führt quer durch die Gemeinde Lalendorf Richtung Westen nach Güstrow/ Schwerin. Diverse Kreisstraßen (K 24, 26, 27, 29, 30), Gemeindestraßen sowie Feld- und Wirtschaftswege erschließen die Gemeinde südlich und nördlich der B 104.

Sowohl die Bundesautobahn A 19 als auch die Bundesstraße B 104 zählen zu den hochfrequentierten Straßen.

Bahnverkehr:

Die Deutsche Bahn und Ostseeland Verkehr (OLA) bieten dem Ort Lalendorf Anschluss an das regionale Bahnnetz.

Die OLA bietet die Streckenverbindungen Bützow- Ückermünde an. Die Deutsche Bahn bietet die Streckenverbindung Lübeck- Stettin an. Von Lalendorf aus können folgende Orte erreicht werden:

- Priemerburg
- Güstrow
- Bützow

⁵⁸ Siehe Anhang: Plan 1 Bestandsplan Radrundwanderweg „Historischer Pfad“ Wegestrecke und Auswertung

4.1.2 Qualität der Radwege, Straßen und Wege

Im folgenden Abschnitt soll näheres zur Qualität und Beschaffenheit der Straßen und Wege im Gemeindegebiet Lalendorf erläutert werden. Dazu wurde ein Bestandsplan angefertigt, der die genaue Aufschlüsselung enthält, sowie die Eignung für den Radtourismus.

Die Straßen werden in folgende Kategorien unterteilt:

- A Bundesautobahn
- B Bundesstraße
- K Kreisstraße
- G Gemeindestraße
- H Hauptwirtschaftsweg
- W Wald- und Forstweg

Die Beschaffenheit der Straßen und Wege werden unterteilt in:

- 1 Asphalt
- 2 Betonspurbahn
- 3 große Betonplatten
- 4 Betonrechteckpflaster
- 5 Kopfsteinpflaster
- 6 Wassergebundene Wegedecke
- 7 Erdweg

Straßenbegleitende Radwege⁶¹

An der hoch frequentierten Bundesstraße B 104 führt der einzige in der Gemeinde vorhandene ausgeschilderte Radweg entlang. Von der östlichen Grenze bis nach Vietgest besteht die Oberfläche aus Asphalt. In der Ortslage Vietgest ändert sich der Oberflächenbelag in Betonrechteckpflaster. Die Fahrbahnbreite liegt bei 1 Meter und weist somit eine zu geringe Breite auf, so dass zwei Radfahrer nicht gefahrlos aneinander vorbeifahren können. Hinzu kommt, dass innerhalb der Ortschaft Vietgest der straßenbegleitende Weg auch von Fußgängern genutzt werden kann. In westlicher Richtung wechselt der Belag in Asphalt und die Fahrbahnbreite auf 2 m.

Durch die Ortschaft Roggow führt ebenfalls ein gemeinsamer straßenbegleitender Rad- und Fußweg. Auch hier besteht der Oberflächenbelag aus Betonrechteckpflaster und hat eine Breite von 1 Meter, so dass hier kein gefahrloses aneinander vorbeifahren möglich ist.



Abbildung 15 Asphaltierter Radweg in Raden



Abbildung 17 Radweg mit Betonrechteckpflaster in Vietgest



Abbildung 16 Radweg in Roggow mit Betonrechteckpflaster

⁶¹ Siehe Anhang: Plan 1 Bestandsplan Radrundwanderweg „Historischer Pfad“ Wegestrecke und Auswertung

Straßen und Wegenetz⁶²

Das Straßennetz in dem Untersuchungsgebiet besteht aus einer Bundesautobahn, einer Bundesstraße, Kreisstraßen sowie diversen Gemeinde-, Wirtschaftsstraßen aber auch Wald- und Forstwegen. Von der Bundesautobahn bis zur Kreisstraße weisen alle eine Asphaltierung und mindestens eine Fahrspur pro Fahrtrichtung auf. Diese Straßen sind durch Fahrbahnmarkierungen hervorgehoben.

Die Gemeindestraßen weisen selten Fahrbahnmarkierungen auf und haben unterschiedliche Oberflächenbeläge und Breiten.

Wirtschaftswege sowie Wald- und Forstwege haben keine Fahrbahnmarkierung, stark variierende Fahrbahnbreiten und Oberflächenbeläge.

Zu den hoch frequentierten Straßen gehören die Bundesautobahn A 19 und die Bundesstraße B 104. Zu den mittleren frequentierten Straßen gehören die Kreisstraßen K 24, K 26, K27, K29 und K 30. Zu den weniger befahrenen Straßen zählen die Gemeindestraßen, Wirtschafts-, Feld- und Forstwege.

Die überregionalen Radwanderwege liegen meist an schwach frequentierten Straßen und Wirtschafts- und Waldwegen. „T 2 Von Tellow zu den Poggedörfern“ führt hauptsächlich über Kreisstraßen mit Asphalt als Oberflächenbelag und ausreichender Straßenbreite. Aber auch über Waldwege, die aufgrund ihrer starken Unebenheit und geringen Breite kaum für Radfahrer geeignet sind.

„G 1 Schlösser und Parkanlagen“ verläuft etwa zu 50 % auf Kreis- und Gemeindestraßen, die anderen 50% führen über Wirtschafts- und Waldwege. Genauso verteilt ist die Beschaffenheit der Oberflächen. Die ersten 50% führen über Asphalt und Betonspurbahnen, weisen aber keine Fahrbahnmarkierung auf. Die Gemeinde- und Kreisstraßen können für jede Fahrspur eine Fahrbahn aufzeigen, im Gegensatz dazu sind die Wirtschafts- und Waldwege nur einspurig mit Ausweichstellen in unregelmäßigen Abständen. Die Waldwege sind auch hier aufgrund ihrer starken Unebenheit kaum für Radfahrer zu empfehlen.

„G 11 Von der Endmoräne geprägt“ führt überwiegend über Gemeindestraßen und Wirtschaftswegen, aber auch ein kurzes Stück über die Kreisstraße 27. Die Gemeindestraßen, die Kreisstraße sowie die Wirtschaftswege zeigen Asphaltoberflächen auf mit schwachen bis starken Unebenheiten, aber ausreichender Wegebreite für zwei Fahrspuren. Starke Unebenheiten und nur eine Fahrspur mit wenigen Ausweichmöglichkeiten weisen die

⁶² Siehe Anhang: Plan 1 Bestandsplan Radrundwanderweg „Historischer Pfad“ Wegestrecke und Auswertung

Waldwege auf. Fahrbahnmarkierungen fehlen vollkommen auf allen Wegen und Straßen über die die überregionale Radwanderoute G 11 führt.

Der Rundwanderweg um den Hofsee führt zum größten Teil über unbefestigte, stark unebene und einspurige Wirtschaftswege. Ein kurzer Teil verläuft auf dem asphaltierten, ebenen und breiten Fahrradweg der Bundesstraße 104.

Auch der Rundwanderweg um die Ziest-Seen verläuft zum größten Teil über Wirtschaftswege aber auch über Waldwege und Gemeindestraßen. Diese sind jedoch befestigt und weisen nur schwache Unebenheiten auf. Nur auf den Gemeindestraßen sind Fahrbahnmarkierungen vorhanden, sowie eine entsprechende Breite, für zwei sich entgegenkommende Fahrzeuge, und Asphaltierung.

Der Rundwanderweg Lalendorf-Raden-Mamerow verläuft entlang der Bundesstraße 104, der Kreisstraße 26 und einer Gemeindestraße. Der Radweg Zwischen Lalendorf und Raden weist zwar eine Asphaltierung auf, jedoch nur eine geringe Fahrbahnbreite. Die Gemeindestraße ist sehr breit ausgebaut, Asphaltiert und weist sehr schwache Unebenheiten auf. Die asphaltierte Kreisstraße 26 dagegen ist stark uneben, ohne Fahrbahnmarkierung und nicht sehr breit.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass (unabhängig von überregionalen oder regionalen Radwanderwegen) diese zum Teil an unangemessenen Wegen und Straßen entlang führen. Aber auch viele der Wegstrecken sind nicht ausreichend breit und eben genug.

Die asphaltierten Straßen sind im überwiegenden Teil in einem guten Zustand, doch es treten vereinzelt Verwerfungen und geringe Fahrbahnbreiten auf.

Die Wirtschaftswege sind weniger befahren und haben als Oberflächenbelag Asphalt, Betonspurbahnen und Kopfsteinpflaster. Letzteres ist wenig geeignet für den Radtourismus. Außerdem weisen diese häufig Unebenheiten, Verwerfungen und eine schmale Fahrbahn auf.

Die Waldwege eignen sich am wenigsten für den Radtourismus, da sie starke Verwerfungen, Unebenheiten und sehr schmale Fahrbahnen aufzeigen, dazu meist noch unzureichend befestigt sind.



Abbildung 19 Wirtschaftsweg bei Bansow



Abbildung 18 Wirtschaftsweg bei Raden

Radwanderweg „Historischer Pfad“⁶³

Streckenabschnitt 1:

Parallel zur Straße verläuft innerhalb der Ortschaft Lalendorf ein gemischter Fuß- und Radweg aus Betonrechteckpflaster. Danach müssen die Radfahrer bis nach Lübsee die asphaltierte Kreisstraße 27 mit dem Autoverkehr teilen.

Streckenabschnitt 2:

Ab der Ortschaft Lübsee geht die Kreisstraße in eine Gemeindestraße über und führt nach Bansow. Die „Bansower Straße“ ist asphaltiert und weist innerhalb von Lübsee parallel zur Straße verlaufend schmale Sandwege auf. Außerorts teilen sich Rad- und Autofahrer eine Fahrbahn. Innerhalb des Dorfes Bansow treten wieder parallel zur Straße verlaufend Sandwege auf.

Streckenabschnitt 3:

Außerhalb der Ortschaft Bansow beginnt der Wirtschaftsweg nach Hinzenhagen.

Der Oberflächenbelag wechselt innerhalb von 100 Metern von einer asphaltierten Gemeindestraße hin zu überasphaltierten Kopfsteinpflaster bis zum wassergebundenen Wirtschaftsweg. Ab der Ortschaft Hinzenhagen geht der Wirtschaftsweg in einen asphaltierten Gemeindegeweg über. Dieser Streckenabschnitt ist breit genug ausgebaut um Radfahrer und Autofahrer gefahrlos aneinander vorbei zuführen.



Abbildung 21 asphaltierte Kopfsteinpflasterstrecke bei Bansow



Abbildung 20 wassergebundener Weg bei Hinzenhagen

Streckenabschnitt 4:

Innerhalb der Ortschaft Hinzenhagen wechselt der Straßenbelag von einer asphaltierten Kreisstraße zu einer Kopfsteinpflasterstraße, die durch die Landwirtschaft stark verschmutzt ist. Von Hinzenhagen aus führt durch das „Hinzenhagener Holz“ ein Waldweg nach

⁶³ Siehe Anhang: Plan 1 Bestandsplan Radrundwanderweg „Historischer Pfad“ Wegestrecke und Auswertung

Dersentin. Dieser ist ein befestigter Erdweg mit Verwerfungen und Unebenheiten. Der befestigte Erdweg führt bis zum Ortsrand Dersentin und geht dann in eine einspurige asphaltierte Gemeindestraße über. Innerort wechselt der Straßenbelag zwischen Kopfsteinpflaster und asphaltierter Gemeindestraße. Die Fahrbahn ist durchgehend einspurig, jedoch so wenig befahren, dass den Radfahrern die Möglichkeit gegeben ist die Fahrspur zu nutzen.



Abbildung 23 verschmutztes Kopfsteinpflaster Straße in Hinzenhagen



Abbildung 22 Erdweg bei Dersentin



Abbildung 24 Kopfsteinpflaster in Dersentin

Streckenabschnitt 5:

Ab Ortsausgang Dersentin wechselt der Straßenbelag von Asphalt über in Kopfsteinpflaster und wird schmaler, der Wechsel erfolgt hinter der Eisenbahnbrücke.

Aufgrund der einspurigen Fahrbahn und häufigen Nutzung durch Autofahrer ist die Nutzung mit dem Fahrrad nur bedingt möglich.



Abbildung 26 asphaltierte Dorfstraße in Dersentin



Abbildung 25 Kopfsteinpflaster bei Dersentin

Streckenabschnitt 6:

Von der Gemeindestraße die von Dersentin nach Langhagen führt geht ein Wirtschaftsweg nach Mamerow ab. Dieser ist eine einspurige Betonspurbahn mit Ausweichstellen in unregelmäßigen Abständen. Auch dieser Abschnitt ist durch die häufige Nutzung durch den Autoverkehr nur eingeschränkt nutzbar für Radfahrer.



Abbildung 27 Betonspurbahn nach Mamerow

Streckenabschnitt 7:

Vom Ortsrand Mamerow durchgehend bis zur Hauptstraße führt eine einspurige Kopfsteinpflaster Fahrbahn. Diese wechselt dann in eine asphaltierte, zweispurige Kreisstraße. Von dieser führt ein zweispuriger, asphaltierter Wirtschaftsweg nach Raden ab. Dieser Streckenabschnitt ist breit genug ausgebaut um Radfahrer und Autofahrer gefahrlos aneinander vorbei zuführen. Vom Ortsrand Raden führt der Wirtschaftsweg zur Bundesstraße 104 und dem anschließenden Radweg. Der Wegeabschnitt führt entlang dem Radweg bis Ortsende Raden. Dort führt ein weiterer einspuriger, unebener und befestigter Erdweg nach Wattmannshagen. Dieser Erdweg führt auf die Kreisstraße 30 und nach ca. 300 Metern auf die Gemeindestraße nach Neu Rachow. Sowohl die Kreisstraße als auch die Gemeindestraße sind zweispurig, asphaltiert, eben und sehr breit. Ab Ortsrand Wattmannshagen bis nach Neu Rachow müssen die Radfahrer auf den Straßen fahren.



Abbildung 30 Wirtschaftsweg nach Raden



Abbildung 29 Radweg in Raden



Abbildung 28 Erdweg bei Raden

Streckenabschnitt 8:

Von Neu Rachow führt eine einspurige, asphaltierte und ebene Gemeindestraße nach Roggow. Ab Ortsrand Roggow geht diese in eine Betonplatten Fahrbahn mit zusätzlichen Kopfsteinpflaster- Fahrbahn über. Außerdem führt vom Ortsrand Roggow bis zur Kreisstraße 30 ein gemeinsamer Betonrechteckpflaster Geh- und Radweg.



Abbildung 31 Ortsrand Roggow

Streckenabschnitt 9:

Wenn die Kreisstraße 30 überquert wird, gelangt man auf eine einspurige, gewölbte Kopfsteinpflasterstraße. Diese wechselt am Ortsrand in eine einspurige, asphaltierte und ebene nach Schlieffenberg führende Gemeindestraße.



Abbildung 32 asphaltierte Straße bei Schlieffenberg

Streckenabschnitt 10:

Von Schlieffenberg führt die Kreisstraße 29 nach Niegleve. Dieser Abschnitt weist ein Gefälle/ Steigung von 7% entlang dem Schlieffenberger See auf. Die Kreisstraße ist zweispurig, ohne Fahrbahnmarkierung, asphaltiert und enthält schwache Unebenheiten am Straßenrand.

Streckenabschnitt 11:

In Niegleve führt eine weitere Gemeindestraße ab, die in einen Waldweg und (ab der Bahndurchführung) dann in einen Wirtschaftsweg übergeht. Die Gemeindestraße ist

einspurig, aus unbefestigter roter Erde und weist starke Unebenheiten auf. Der Waldweg ist ebenfalls einspurig, mit stark variierenden Unebenheiten und befestigter Erde.

Erst ab der Bahngleisunterführung fängt die einspurige, ebene Betonspurbahn an. Diese führt zum Ortsrand Reinshagen und bietet nur wenige Ausweichstellen.

Der Streckenabschnitt wird kaum von Autoverkehr genutzt und somit können die Radfahrer die volle Breite der Wege nutzen.



Abbildung 34 Betonspurbahn bei Reinshagen



Abbildung 33 Betonplattenfahrbahn bei Reinshagen

Streckenabschnitt 12:

Ab Ortsrand Reinshagen führt eine breite, zweispurige Betonplattenfahrbahn zur Bundesstraße 104. Von dort können die Radfahrer den Radweg bis nach Lalendorf nutzen. Innerhalb der Ortschaft Vietgest ist der Oberflächenbelag des Radweges Betonrechteckpflaster mit einer Breite von 1 Meter. Somit ist ein gefahrloses aneinander vorbeifahren von Radfahrern nicht möglich. Zum Ortsausgang hin ändert sich die Breite und die Oberfläche des Radweges. Von Vietgest nach Lalendorf weist der asphaltierte Radweg eine ausreichende Breite zum aneinander vorbeifahren. Er verläuft parallel zur Bundesstraße 104 ist jedoch durch einen Grünstreifen und Straßenplanken von der Straße getrennt.



Abbildung 36 Radweg in Vietgest



Abbildung 35 Bundesstraße B 104

4.1.3 Vorhandene Radwanderrouten

Zuerst wird ein Überblick über die vorhandenen Radrouten erfolgen.

Es führen folgende 3 überregionale Radwanderrouten durch die Gemeinde Lalendorf.

Einige durchqueren nur die Gemeinde Lalendorf und andere streifen sie nur an den Grenzen.

Die Radwanderwege sind nur in Radwanderkarten und Radwanderführern zu finden. In der Gemeinde sind keine Schilder für die überregionalen Radwanderwege aufgestellt.

Überregionale Radwanderwege:

- G 1 Schlösser und Parkanlagen
- T 2 Von Tellow zu den Poggedörfern
- G 11 Von der Endmoräne geprägt

Es folgen 3 Gemeinde spezifische Rundwege. Diese sind nicht ausgeschildert aber als Rundkurs angelegt.

Rundwege:

- Rundwanderweg um die Ziest-Seen
- Rundwanderweg um Hofsee
- Rundwanderweg Lalendorf-Raden-Mamerow

Rundwanderweg „Historischer Pfad“⁶⁴

Streckenabschnitt 1:

Vom Dorfeingang Lalendorf entlang der Hauptstraße (K27) bis zur Kreuzung Hauptstraße/ Straße der Jugend verläuft gleichzeitig der Rundwanderweg „Lalendorf-Raden-Mamerow“.

Streckenabschnitt 2:

Von der Kreuzung Bansower Straße/ Dersentiner Chaussee am Dorfeingang Lübsee von Dersentin kommend der überregionale Radwanderweg „G11 Von der Endmoräne geprägt.“ Dieser verläuft bis zur Kreuzung in Bansow Dorfstraße/ Feldweg nach Schwiggerow.

Streckenabschnitt 3 und 4:

In diesem Streckenabschnitt verlaufen keine überregionalen Radwanderrouten oder Rundwege, da es sich um einen nicht radtouristisch erschlossenen Weg handelt.

Streckenabschnitt 5:

Dieser Abschnitt wird gefolgt, ab der Kreuzung Dorfstraße/ Brückenstraße, vom überregionalen Radwanderweg „G11 Von der Endmoräne geprägt“ bis zur nächsten

⁶⁴ Siehe Anhang: Plan 2 Der Radrundwanderweg „Historischer Pfad“

Kreuzung Brückenstraße /Weg nach Mamerow. Jedoch verläuft der überregionale Radwanderweg G11 weiter Richtung Langhagen.

Streckenabschnitt 6 und 7:

In diesen Streckenabschnitt verlaufen keine überregionalen Radwanderwege oder Rundwege.

Streckenabschnitt 8:

Dieser Streckenabschnitt läuft parallel mit „T 2 Tellow zu den Poggedörfern“ ab der Kreuzung Rosengarten/ Roggower Weg. Ab Roggow verläuft die Radwanderoute T 2 weiter nach Wattmannshagen.

Streckenabschnitt 9:

Auf diesem Abschnitt verlaufen keine überregionalen oder Regionalen Radwanderwege oder Rundwege.

Streckenabschnitt 10:

Auf diesem Abschnitt verlaufen die überregionalen Radwanderrouen „T2 Tellow zu den Poggedörfern“ und „G1 Schlösser und Parkanlagen“ parallel bis zur Kreuzung in Niegleve Dorfstraße / Weg nach Reinshagen.

Streckenabschnitt 11 und 12:

Die alte Poststraße wird gefolgt von der überregionalen Radwanderoute „G1 Schlösser und Parkanlagen“. Diese verläuft ab Reinshagen bis zur Kreuzung an der B 104 vor Vietgest. Die Radwanderoute folgt dann weiter der K 24 Richtung Schwiggerow. Ab der Kreuzung B 104 bis Lalendorf laufen parallel keine weiteren Radwanderrouen oder Rundwege.

4.1.4 Die Ausschilderung

Im folgenden Abschnitt wird der Bestand der Ausschilderung näher betrachtet.

Bei der Ausschilderung die in der Gemeinde Lalendorf vorhanden ist, wird zwischen Hinweisschildern und Informationstafeln unterschieden.

Die Hinweisschilder werden unterteilt in Hauptwegweiser und Zwischenwegweiser.

Der Hauptwegweiser steht in der Ortschaft Dersentin. An der Kreuzung laufen die Straßen von Hinzenhagen, Mamerow, Grünenhof und Langhagen zusammen.

Der Zwischenwegweiser steht in der Ortschaft Hinzenhagen, an der Kreuzung laufen die Straßen von Hinzenhagen und nach Dersentin zusammen.

Die Haupthinweisschilder sind aus Metall gefertigt und an Metallpfeilern befestigt. Die Form ist ein langes, schmales, an den Ecken abgerundetes Rechteck.

Sie weisen eine schmale grüne Umrandung auf und der Hintergrund ist Weiß gehalten. Die Schrift, Pfeile und Logos sind ebenfalls grün. Die Schriftgröße der Ortsnamen spiegelt die Entfernung und Größe der nächsten Ortschaft wieder. Der Hauptwegweiser befindet sich auf dem Streckenabschnitt 5.



Abbildung 38 Hauptwegweiser in Dersentin



Abbildung 37 Zwischenwegweiser in Hinzenhagen

Der Zwischenwegweiser ist aus Metall gefertigt und an einem Metallpfeiler befestigt

Die Form ist ein an den Ecken abgerundetes Quadrat mit einer schmalen grünen Umrandung.

Der Hintergrund ist weiß gehalten und alle anderen Darstellungen (Wappen des ehemaligen Landkreises Güstrow und das Fahrrad) sind grün. Zusätzlich wurde ein Aufkleber angebracht der ein weißes Quadrat mit einem roten Querbalken darstellt. Dieser befindet sich auf dem Streckenabschnitt 4.

Nun zu den Informationstafeln, es sind zwei im Untersuchungsgebiet vorhanden.

Die erste befindet sich am Ortsrand von Hinzenhagen. Auf dieser werden Informationen zu dem dahinterliegenden bronzezeitlichen Hügelgrab gegeben. Die Informationstafel besteht aus einem Holzpfosten, an dem eine Holzplatte angebracht ist und einer kleinen Überdachung aus 2 Brettern die mit Dachpappe überzogen ist. Auf der Holzplatte ist eine bedruckte PVC-

Tafel angebracht. Der Informationstext und die erläuternde Zeichnung sind zentral ausgerichtet und in schwarz gehalten.

Die zweite Informationstafel steht am Ortsrand Vietgest an einem Rastplatz. Diese enthält Informationen zu den in der Gemeinde Lalendorf verlaufenden Radwanderwegen. Das Grundgerüst bilden zwei Holzpfeiler mit Querbalken in denen die PVC-Platte eingebracht ist. Darüber befindet sich eine große, verzierte Holz-Überdachung mit aufliegender Dachpappe.

Die Informationen auf der weißen PVC-Platte sind in grüner Schrift gehalten. Sie zeigt noch das Wappen der Gemeinde Lalendorf. Die Überschrift ist zentral und die Tourenrouten linksbündig gehalten.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass auf dem gesamten Streckenverlauf nur zwei Wegweiser und zwei Schautafeln zu finden sind.

Aus den Wegweisern geht nicht hervor um welche überregionalen oder regionalen Radwanderwege es sich handelt. Außerdem sind keine weiteren Wegweiser in Bezug auf die Rundwanderwege der Gemeinde Lalendorf vorhanden, die auf der Informationstafel in Vietgest angeboten werden.

Die Informationstafeln sind in Aussehen und Aufbau unterschiedlich und stehen an Rastplätzen.



Abbildung 40 Infotafel in Hinzenhagen



Abbildung 39 Infotafel in Vietgest

4.1.5 Wegebegleitende Infrastruktur

1. Rastplätze:⁶⁵

Die Rastplätze werden differenziert in Sitzgelegenheiten, in Form einer Bank oder Baumstammes, und in überdachte Sitzgelegenheiten, in Form von überdachten Sitzbänken mit Tischen. Entlang der Bundesstraße 104 liegen in unterschiedlichen Abständen die überdachten Rastplätze. Sie sind in unterschiedlich guten Zuständen. An den regionalen Rundwanderwegen sind wenige Sitzbänke in stark variierenden Abständen vorhanden. Meist findet man saisonal Abfallbehälter mit am Rastplatz und an einigen findet man Informationstafeln.

2. Aussichtspunkte:⁶⁶

Das Untersuchungsgebiet ist, aufgrund seiner Lage in der mecklenburgischen Schweiz, in einige Höhenunterschiede gegliedert. Dadurch ergeben sich viele schöne Aussichtspunkte, die einen Teil der Landschaft oder aber einen guten Überblick über die Region bieten.

3. Badestellen:⁶⁷

Die vielen Seen in der Gemeinde Lalendorf sind Relikte der Eiszeit und bieten zahlreiche Möglichkeiten zum Baden. Einige Seen sind klein und sehr tief, andere sind groß und werden durch Zuflüsse von Flüssen genährt

4. Gastronomie und Unterkünfte:⁶⁸

In den größeren Ortschaften entlang der B 104 wie Lalendorf, Vietgest, Raden und Gremmelin sind Restaurants und Imbisse vorhanden. In den umliegenden Dörfern sind vereinzelt Cafe's zu finden.

Das Angebot für Übernachtungsmöglichkeiten ist sehr viel größer und variiert stark.

Es sind in fast allen Ortschaften Übernachtungsmöglichkeiten zu finden. Diese reichen von einfachen Gästezimmern über Ferienwohnungen bis hin zu Ferienhäusern und Hotelzimmern. Überwiegend werden Gästezimmer und Ferienwohnungen angeboten, meist von Privatleuten.

⁶⁵ Siehe Anhang: Plan 2 Der Radrundwanderweg „Historischer Pfad“

⁶⁶ Siehe Anhang: Plan 2 Der Radrundwanderweg „Historischer Pfad“

⁶⁷ Siehe Anhang: Plan 2 Der Radrundwanderweg „Historischer Pfad“

⁶⁸ Siehe Anhang: Plan 2 Der Radrundwanderweg „Historischer Pfad“

5. Lebensmittelversorgungen:⁶⁹

Die Hauptachse der Lebensmittelversorgung liegt an der B 104. In Lalendorf gibt es ein ausreichendes Angebot, durch einen Supermarkt, einen Getränkeladen sowie Bäcker und Fleischer. In den umliegenden Dörfern sind keine weiteren Einkaufsmöglichkeiten vorhanden.

6. Fahrradverleih und Service:

Ein Fahrradverleih direkt ist nicht im Untersuchungsgebiet vorhanden. Nur einige der privaten Bettenanbieter verleihen an ihre Gäste Fahrräder und nur zwei davon bieten den Reparaturservice an.

Radwanderweg „Historischer Pfad“⁷⁰

1. Rastplätze:

In der Gemeinde Lalendorf sind 5 Rastplätze und diese sind in stark variierenden Abständen verteilt. Hauptsächlich entlang der Bundesstraße 104 findet man die Rastplätze im guten Erhaltungszustand.



Abbildung 42 Rastplatz in Hinzenhagen



Abbildung 41 Rastplatz in Viegtest

2. Aussichtspunkte:

Zu den erwähnenswerten Aussichtspunkten zählen ein schöner Rundblick in der Nähe von Mamerow, sowie 3 weitere Aussichtspunkte über die umgebende Landschaft bei Hinzenhagen, Schliefenberg und Raden. Diese zeigen die typischen Landschaftsformen und Landschaftsnutzungen der Region.

⁶⁹ Siehe Anhang: Plan 2 Der Radrundwanderweg „Historischer Pfad“

⁷⁰ Siehe Anhang: Plan 2 Der Radrundwanderweg „Historischer Pfad“



Abbildung 43 Aussichtspunkt in Mamerow

3. Badestellen:

In dem Untersuchungsgebiet gibt es 7 Badestellen. Diese liegen an zwei großen Seen, dem Ziest-See und Radener See, aber auch an vielen kleineren Seen. Die meisten liegen am Streckenabschnitt 9, die anderen 3 an den Abschnitten 7,11 und 12. Sie sind mit Liegewiese, Sitzmöglichkeiten, Müllbehältern und Freizeitbeschäftigung ausgestattet.



Abbildung 44 Badestelle bei Schlieffenberg

4. Gastronomie:

Restaurants sind in Lalendorf „Zum Wiesengrund“, in Vietgest „Zur Schmiede“, in Raden „Gaststätte Raden“ und in Gremmelin „Gut Gremmelin“.

5. Lebensmittelversorgung:

Die Lebensmittelversorgung ist durch Einkaufsmöglichkeiten in Lalendorf durch den Supermarkt NETTO, Getränkeland, Schlecker, zwei Bäcker und zwei Fleischereien gegeben. Außerdem sind in den umliegenden Dörfern Cafe's und eine Eisdiele vorhanden.

4.2 Radtouristische Infrastruktur im weitesten Sinne

In den folgenden Kapiteln soll ein Überblick über die radtouristische Infrastruktur im weitesten Sinne gegeben werden. Dabei beschränkte sich die Analyse auf das Untersuchungsgebiet, die Gemeinde Lalendorf. In den beiden Kapiteln erfolgt eine genauere Betrachtung des jeweiligen radtouristischen Infrastrukturelements. Im Anschluss werden dann die beiden einzelnen Infrastrukturelemente zusätzlich analysiert auf dem Verlauf des geplanten Rundwanderweges „Historischer Pfad.“

4.2.1 Kulturelle Sehenswürdigkeiten

Das Untersuchungsgebiet beherbergt viele kulturelle Sehenswürdigkeiten, von Schlössern über Guts- und Herrenhäuser, Kirchen, bis hin zu alten Häusern.

Es erfolgt nun eine Aufzählung der kulturellen Sehenswürdigkeiten im Untersuchungsgebiet.

In der Gemeinde Lalendorf sind vorhanden:

a) Schlösser:

- Vietgest (Barock),
- Vogelsang (Tudorstil)

b) Gutshäuser:

- Lalendorf, Lübsee, Dersentin, Mamerow, Wattmannshagen,
- Gremmelin, Bansow (Neugotik), Alt Krassow, Raden, Roggow

c) Fachwerkhäuser:

- Bansow
- Mamerow
- Neu Zierhagen (Niederdeutsches Hallenhaus)
- Wattmannshagen (Fachwerkscheune)

d) Landarbeiterhäuser/ Siedlerhöfe:

- Gremmelin (Landarbeiterhäuser)
- Niegleve (Siedlerhöfe 1933)
- Raden (Siedlerhöfe 1931)
- Roggow (Siedlerhöfe 1920)
- Schlieffenberg (Siedlerhöfe 1930)
- Hinzenhagen (Siedlerhöfe)

e) Geschichtsdenkmäler:

- Lalendorf (Panzerdenkmal)
- Lübsee (Turmhügel mit Wassergraben)
- Mamerow (Holländer-Windmühle, Hügelgrab)
- Niegleve (Schlieffen-Gedenkstein)
- Reinshagen (Pfarrhaus, Wassermühle, ehemalige Ausspanne, Forsthaus)
- Roggow (Pogge-Gedenkstein)
- Tolzin (Ruine der Erdholländer-Windmühle)
- Vietgest (Schmiede)
- Hinzenhagen (steinerne Eiche)



Abbildung 45 Lalendorf

f) Kirchen:

- Lübsee (Spätgotik)
- Raden,
- Reinshagen,
- Schlieffenberg (Neugotik)
- Wattmannshagen



Abbildung 46 Kirche in Schlieffenberg

Radwanderoute „Historischer Pfad“⁷¹

Streckenabschnitt 1:

In Lalendorf verläuft dieser Streckenabschnitt vorbei am Gutshaus aus den 18. Jahrhundert und am Panzer, der ein geschichtliches Denkmal an den 30. Jahrestag der Befreiung durch die Rote Armee darstellt.⁷²

Streckenabschnitt 2:

Wenn man Lübsee durchfährt kommt man an einer spätgotischen Feldsteinkirche aus dem 15. Jahrhundert sowie an einem alten Gutshaus, dass gerade saniert wird vorbei.⁷³

Streckenabschnitt 3:

Schon vom weitem sieht man das weiße Gutshaus mit Turm in Bansow. Das Neugotische Gutshaus wurde im 19. Jahrhundert erbaut und der anschließende Wasserturm erfüllte bis 1975 noch seine angedachte Funktion.⁷⁴

⁷¹ Siehe Anhang: Plan 2 Der Radrundwanderweg „Historischer Pfad“

⁷² http://www.orte-in-mv.de/Ort/600_Lalendorf/

⁷³ http://www.orte-in-mv.de/Ort/608_L%FCbsee/

Streckenabschnitt 4:

In Hinzenhagen stehen entlang des „Töpferweg“ mehrere Siedlerhäuser sowie im „Hütter Wald“ das geschichtliche Denkmal die steinerne Eiche.⁷⁵ Schon vom Ortsrand Dersentin sieht man das Gutshaus, welches gerade restauriert und saniert wird.

Streckenabschnitt 5:

In diesem Abschnitt sind keine kulturellen Sehenswürdigkeiten vorhanden.

Streckenabschnitt 6:

In Mamerow ist schon vom Waldesrand aus die auf einen Hügel stehende Holländer – Windmühle zu sehen, sie wird noch restauriert.

Streckenabschnitt 7:

In der nächsten Ortschaft Raden sind gleich mehrere kulturelle Sehenswürdigkeiten zu betrachten. Dazu zählen das Gutshaus, die Kirche und die Siedlergehöfte aus den 1930iger Jahren. Von dort führt der Rundwanderweg weiter nach Wattmannshagen. Dort steht mit eine der ältesten Kirchen Mecklenburgs, außerdem noch ein Gutshaus und eine Fachwerkscheune.

Streckenabschnitt 8:

In der Ortschaft Roggow sind die kulturellen Sehenswürdigkeiten durch den Pogge-Gedenkstein, dem Gutshaus und den Siedlerhäusern vertreten.

Streckenabschnitt 9:

In diesem Abschnitt befinden sich am Schlieffenberger-See Gedenksteine an Graf von Schlieffen sowie an Carl Pogge.

Streckenabschnitt 10:

In Schlieffenberg ist die neugotische Kirche die alles überragt das imposanteste, daneben sind noch Siedlerhöfe und die Reste des abgebrannten Schlosses zu sehen.

Streckenabschnitt 11:

In diesem Abschnitt sind keine kulturellen Sehenswürdigkeiten zu sehen.

Streckenabschnitt 12:

Das Dorf Reinshagen ist aufgrund der vielen fast original erhaltenen und geschichtsträchtigen Gebäude komplett unter Denkmalschutz gestellt. Zu den vielen Sehenswürdigkeiten zählen die Kirche, das Pfarrhaus, die Wassermühle, die ehemalige Ausspanne, das Forsthaus und die Forstarbeiterkaten. Im folgenden Ort Vietgest sind das Barockschloss und die ehemalige Schmiede zu sehen.

⁷⁴ http://www.orte-in-mv.de/Ort/512_Bansow/

⁷⁵ http://www.orte-in-mv.de/Ort/562_Hinzenhagen/

4.2.2 Landschaftliche Sehenswürdigkeiten

In diesem Abschnitt soll ein Überblick über die landschaftlichen Sehenswürdigkeiten der Gemeinde Lalendorf gegeben werden.

1) Landschaftsgärten, Parkanlagen:

- Gremmelin
- Schlieffenberg
- Vietgest
- Vogelsang (mit Eiskeller)
- Lübsee (mit Eiskeller)

2) Naturschutzgebiet:

- Schlichtes Moor

3) Baumdenkmäler:

- Niegleve (Rotbuche)
- Reinshagen (Linde)
- Schlieffenberg (Hängebuche, Lindenallee, Stieleichengruppe)
- Vietgest (Lindenallee)
- Vogelsang (Stieleichengruppe)

Radwanderoute „Historischer Pfad“⁷⁶

Streckenabschnitt 1:

Auf diesem Abschnitt sind keine landschaftlichen Sehenswürdigkeiten zu betrachten.

Streckenabschnitt 2:

In Lübsee ist hinter dem Gutshaus ein stark verwilderter Park, der geprägt ist durch seine vielen Obstbäume und den kaum noch zu erkennen den verschlungenen Wegen.

Streckenabschnitt 3- 9:

Im Verlauf der Abschnitte 3 bis 9 sind keine erwähnenswerten landschaftlichen Sehenswürdigkeiten.

Streckenabschnitt 10:

Zu dem abgebrannten Schloss in Schlieffenberg ist der heute noch erkennbare Landschaftsgarten, der sich bis zum Schlieffenberger See erstreckt, zu sehen. Zeugen der Zeit sind außerdem die alte Lindenallee, die Hängebuche vor der Kirche und die am Ortsrand stehende Stieleichengruppe.

⁷⁶ Siehe Anhang: Plan 2 Der Radrundwanderweg „Historischer Pfad“

Streckenabschnitt 11:

In Niegleve ist eine „Baumruine“ einer sehr alten *Fagus sylvatica* (Rotbuche) zu bestaunen.

Streckenabschnitt 12:

Ein weiter Zeitzeuge der besonderen Art ist die Linde in Reinshagen die an der Friedhofsmauer lehnt. In Vietgest ist eine Lindenallee zu bestaunen. Der zum Schloss gehörende Barockgarten ist während der letzten Jahre aufgrund mangelnder Pflege verwildert.



Abbildung 47 Hügelgrab vor Hinzenhagen



Abbildung 50 Barockgarten im gepflegten Zustand



Abbildung 49 Lindenallee in Schlieffenberg



Abbildung 48 Linde in Reinshagen

5. Bewertung der Untersuchungsergebnisse

In diesem Kapitel soll die Auswertung der Bestandserfassung erfolgen.

Um von der Bewertung der Planungsregion die Probleme der radtouristischen Erschließung im Untersuchungsraum abzuleiten, ist eine Bewertung anhand von Bewertungskriterien notwendig. Die Auswertung der Ergebnisse ist wichtig um Schlussfolgerungen über die notwendigen Verbesserungsmaßnahmen zu ziehen. Erst auf einer ausführlichen und korrekten Auswertung kann die Planung für einen Radrundwanderweg erfolgen.

An den folgenden Bewertungskriterien soll die Bestandsbewertung vorgenommen werden:

- Vorkommen,
- Anzahl,
- Bauweise,
- Einheitlichkeit und Wiedererkennung.

5.1 Radtouristische Infrastruktur im engeren Sinne

5.1.1 Verkehrsanbindung

Straßenverkehr

Im Bereich der Radroute ist das Straßenverkehrsnetz für die ländliche Lage der Region ausreichend erschlossen. Überwiegend weisen die Straßen als Oberflächenbelag Asphalt auf und verfügen über zwei Fahrspuren. Alle Orte sind an das Straßenverkehrsnetz angeschlossen und mit dem Auto erreichbar.

Bahnverkehr

Einen Anschlusspunkt an das Bahnschiennetz ist in Lalendorf vorhanden. Nur von dort können Radtouristen mit der Bahn an- oder abreisen. Die Fahrradmitnahme im Bahnverkehr ist gewährleistet, doch bei größeren Gruppen sollte eine Voranmeldung erfolgen.

Einen Ausbau von weiteren Anschlusspunkten ist nicht absehbar, aufgrund der abseitigen Lage der anderen Ortschaften.

Busverkehr

Der Buslinienverkehr wird durch die Omnibusgesellschaft Güstrow ermöglicht. Eine Fahrradmitnahme in den Bussen bis zu 2 Fahrrädern ist möglich. Alle Ortschaften der Gemeinde Lalendorf sind an dem Liniennetz angeschlossen. Die Busse verkehren jedoch nur morgens zwischen 6-8 Uhr und dann ab 12-17 Uhr. Nur entlang der Bundesstraße 104 verkehrt ein Bus alle 2 Stunden.

Eine Verbesserung des Busverkehrs ist notwendig. Einmal um den Transport von mehr als 2 Fahrrädern einzurichten und ein häufigeres Anfahren der Haltestellen.

5.1.2 Qualität der Radwege, Straßen und Wege

Bewertung der Wegestrecken⁷⁷

Die Beschaffenheit der Straßen und Wege in Bezug auf die Radtouristische Nutzung ist wie folgend. Kategorie 1-3 sind Beläge mit festen und ebenen Oberflächen. 1 ist sehr gut geeignet und 2-4 gut geeignet für die Nutzung durch Radfahrer. Die Kategorie 1 wird blau und die Kategorie 2-4 orange dargestellt. 5-7 sind Beläge mit geringer bis stark unebener Oberfläche und für die Radfahrer ungeeignet. Dies wird durch die Farbe Rot signalisiert. Außerdem wird die Zuordnung der Straßen mit eingebunden.

Streckenabschnitt 1:

In diesem Abschnitt bietet sich ein straßenbegleitender Fuß- und Radweg an. Er besteht aus ebenem Betonrechteckpflaster und führt durch die Ortschaft Lalendorf. Als störend kann die stark frequentierte parallel dazu verlaufende Kreisstraße 27 angesehen werden. Die asphaltierte K 27 führt weiter nach Lübsee und ist weniger befahren. Insgesamt ist die Eignung somit als gut einzustufen.

Streckenabschnitt 2:

Die asphaltierte Kreisstraße 27 führt bis zum Ortseingang Bansow, ab dort geht sie in eine Gemeindestraße über. Sie ist weniger frequentiert und als gut zu klassifizieren.

Streckenabschnitt 3:

Vom Ortsrand Bansow geht die Gemeindestraße in einen Wirtschaftsweg über, der mehrmals den Straßenbelag wechselt und zu den kaum befahrenen Streckenabschnitten gehört. Dieser besteht aus Kopfsteinpflaster, wassergebundener Wegedecke und ab Dorfeingang Hinzenhagen geht der Wirtschaftsweg in eine asphaltierte Gemeindestraße über. Insgesamt ist sie als ungeeignet zu klassifizieren.

Streckenabschnitt 4:

Dieser Bereich der Wegestrecke ist als ungeeignet einzustufen aufgrund der stark unebenen Kopfsteinpflasterstraße und dem anschließenden Waldweg nach Dersentin. Der Wegebelag ändert sich ab Ortsrand Dersentin. Auch hier findet ein Wechsel von asphaltierter in eine Kopfsteinpflaster-Gemeindestraße statt.

Streckenabschnitt 5:

Vom Ortsausgang Dersentin bis zur Kreuzung wo die asphaltierte Gemeindestraße in eine Kopfsteinpflasterstraße übergeht, ist einer der Abschnitte die häufig vom Autoverkehr genutzt wird. Er ist als gut einzustufen.

⁷⁷ Siehe Anhang: Plan 1 Bestandsplan Radrundwanderweg „Historischer Pfad“ Wegestrecke und Auswertung

Streckenabschnitt 6:

Von der Kreuzung Dersentin/ Langhagen geht die asphaltierte Gemeindestraße in einen Wirtschaftsweg aus Betonspurbahnen über und führt nach Mamerow. Dieser Streckenabschnitt ist kaum befahren, doch aufgrund der einspurigen Fahrbahn nur als gut zu klassifizieren.

Streckenabschnitt 7:

Vor dem Ortsrand Mamerow wechselt der Wirtschaftsweg zu einer Gemeindestraße und anschließend auf die Kreisstraße 26. Ein weiterer Wechsel der Straßenkategorie erfolgt von Ortsausgang Mamerow bis Ortseingang Raden, hier verläuft eine breit ausgebaute, weniger frequentierte Gemeindestraße. Ein weiterer Wechsel findet Innerorts von Raden statt, von der asphaltierten Bundesstraße 104 zu einem unebenen, aus Erde bestehenden Wirtschaftsweg. Dieser führt bis Ortsrand Wattmannshagen, wo ein Wechsel auf die Kreisstraße 30 und dann in Richtung Neu Rachow auf die Kreisstraße 43 erfolgt. Die Kreisstraßen 30 und 43 sind eben, asphaltiert und weniger stark frequentiert.

Eine Eignung für den Radtourismus ist aufgrund des einzelnen schlechten Wegabschnitts als gut einzustufen.

Streckenabschnitt 8:

Dieser Streckenabschnitt ist gut geeignet für den Radtourismus. Die Gemeindestraße führt von Neu Rachow nach Roggow und der Wegebelag wechselt vom Asphalt in ein Gemisch aus Kopfsteinpflaster, große Betonplatten und Sandweg.

Streckenabschnitt 9:

In diesem Abschnitt wechselt die Gemeindestraße von Kopfsteinpflaster in Asphalt. Sie gehört zu den kaum frequentierten Abschnitten und ist somit als sehr gut einzustufen.

Streckenabschnitt 10:

Auch dieser Streckenabschnitt zeichnet sich durch die kaum befahrene Kreisstraße 29 aus. Von Schlieffenberg nach Niegleve führt eine breite, asphaltierte Straße die für den Radtourismus sehr gut geeignet ist.

Streckenabschnitt 11:

Als ungeeignet ist der Streckenverlauf des Abschnittes zwischen Niegleve und Reinshagen zu klassifizieren, wegen dem einspurig und zum Teil stark uneben verlaufenden Wald- und Wirtschaftsweg.

Streckenabschnitt 12:

Ab Ortsrand Reinshagen führt eine breite, zweispurige Betonplatten-Fahrbahn zur Bundesstraße 104. Von dort verläuft der asphaltierte Radweg bis nach Lalendorf.

Innerhalb der Ortschaft Vietgest ist der Oberflächenbelag des Radweges Betonrechteckpflaster mit einer Breite von 1 Meter. Zum Ortsausgang hin ändern sich die Breite und die Oberfläche des Radweges, er weist Asphalt und eine ausreichende Breite auf. Er verläuft parallel zur Bundesstraße 104 ist jedoch durch einen Grünstreifen und Straßenplanken von der Straße getrennt. Auch dieser Streckenabschnitt ist als sehr gut einzustufen.

Zusammenfassung gesamter Streckenverlauf

Den ganzen Streckenverlauf folgend reicht das Spektrum von ungeeigneten bis hin zu sehr gut für den Fahrradtourismus geeigneten Abschnitten.

Die Bundesstraße 104 und viele der Kreisstraßen, besonders die Abschnitte der Gemeindestraßen, Wirtschafts- und Waldwege die als ungeeignet eingestuft wurden sind sanierungs- und ausbaubedürftig. Eine Verbesserung der Oberflächenbeläge ist angeraten, um auch diese Abschnitte für den Radtourismus als sehr gut bis gut einzustufen zu können. Ein Ausbau der Radwege ist nur bedingt empfehlenswert wegen der vielen Alleen.

5.1.3 Radwanderroustennetz⁷⁸

Auf den gesamten Streckenverlauf gesehen, führen drei überregionale Radwanderwege und drei regionale Radrundwege entlang. Die überregionalen Radwanderwege führen alle am Rande durch die Gemeinde, nur die Radrundwege liegen innerhalb. Sie verlaufen nur teilweise auf unterschiedlichen Abschnitten der Streckenverläufe.

Es ist nicht erkennbar, dass die Qualität der Streckenabschnitte abhängig von der Bedeutung der Radwanderwege bzw. der Radrundwege ist. Die überregionalen als auch die regionalen Radwege führen auf sehr guten bis ungeeigneten Abschnitten lang.

5.1.4 Ausschilderung

Entlang des gesamten Streckenverlaufes finden sich zwei Wegweiser. Es ist nicht erkennbar ob sie zu den überregionalen oder den regionalen Radwanderwegen zuzuordnen sind.

Sie weisen ein einheitliches Layout auf und sind von weitem zu erkennen.

Eine Ausschilderung für die überregionalen und regionalen Radwanderwege ist dringend anzuraten, um eine ordentliche und erfolgsorientierte Besucherlenkung zu ermöglichen. Dabei sollten an Kreuzungen, Einmündungen oder bei Fahrtrichtungswechsel Zwischenwegweiser

⁷⁸ Siehe Anhang: Plan 1 Bestandsplan Radrundwanderweg „Historischer Pfad“ Wegestrecke und Auswertung

und an Hauptkreuzungen bzw. Überschneidung von mehreren Routen Hauptwegweiser aufgestellt werden.

5.1.5 Informationstafeln

Die beiden vorhandenen Informationstafeln weisen ein vollkommen unterschiedliches Layout auf, Größe und Bauweise sind verschieden. Es ist keine annähernd ausreichende Dichte an Informationsgehalt über die Region vorhanden. Es ist angeraten 12 weitere Informationstafeln an geeigneten Standpunkten aufzustellen. Themenschwerpunkte wären: die Eiszeit, frühe Besiedlung, Siedlerzeit, Fortschritte in der Landwirtschaft, Entwicklung des Verkehrs, alte Techniken und Lebensweisen, Kirchen im Gemeindegebiet, das Barockschloss in Vietgest, das Denkmalschutz Dorf Reinshagen, Seen, Gewässer, Nutzung zur Fischerei sowie eine Informationstafel mit den Sichtbeziehungen in der Gemeinde.

Eine Informationstafel könnte wie folgend aussehen.

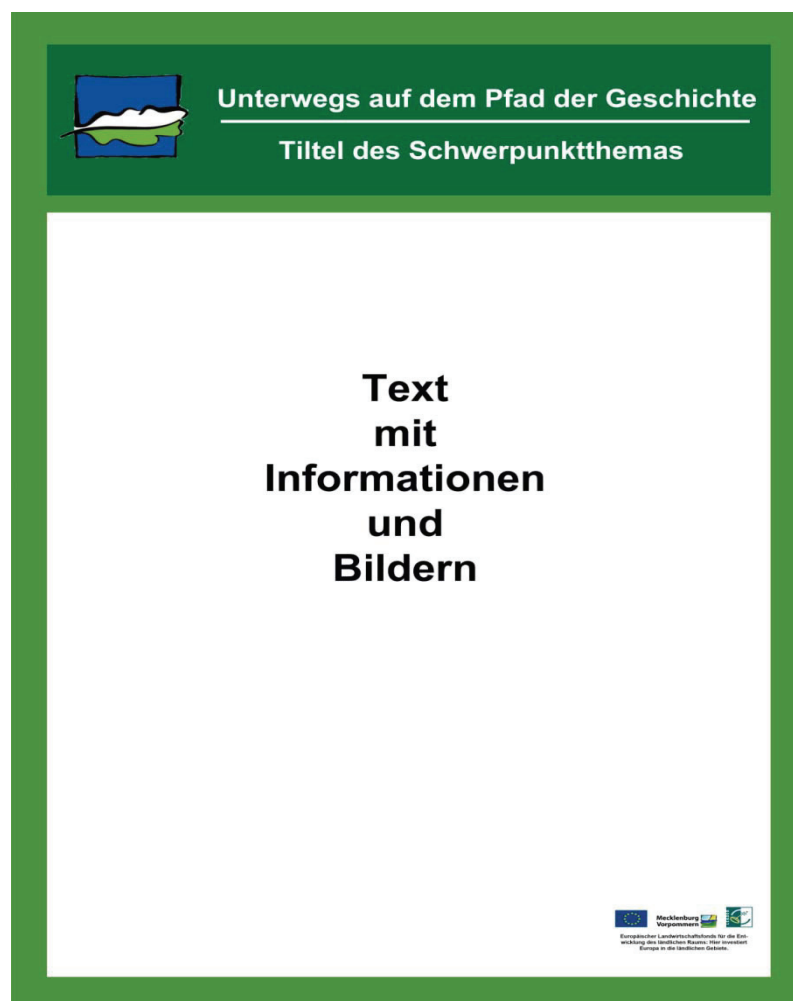


Abbildung 51 möglicher Entwurf einer Schautafel

5.1.6 Wegebegleitende Infrastruktur

Rastplätze:

Die Anzahl der Rastplätze ist zu gering. Es sollten noch mindestens zwei weitere Rastplätze angelegt werden. Ratsam wären die Streckenabschnitte 6 und 9. Der Streckenabschnitt 6 wegen seiner erhöhten Lage und den damit verbundenen Rundumblick und der Streckenabschnitt 9 wegen des sonst zu großen Abstandes zwischen den vorhandenen Rastplätzen.

Die bereits vorhandenen Rastplätze sind sanierungsbedürftig und weisen keine Fahrradabstellmöglichkeiten, Müllbehälter und Überdachungen vor.

Insgesamt sollten alle Rastplätze bestimmten Mindestanforderungen entsprechen.

Aussichtspunkte:

Aufgrund der Lage der Aussichtspunkte in höherem Gelände sind keine Aussichtstürme oder Aussichtsplattformen notwendig.

Badestellen:

Alle Badestellen weisen eine Liegewiese und Müllbehälter auf. An einigen sind Strände, Tischtennisplatten, Volleyballnetze, Sitzbänke und Stege vorhanden. An den kleineren Badestellen ist es angebracht Fahrradständer aufzustellen.

Gastronomie und Unterkünfte:

Entlang der Bundesstraße 104 gibt es ein reichhaltiges Angebot an Restaurants. Um den Radtourismus zu stärken, sollten kleine Kioske oder mobile Lebensmittelverkäufer gefördert werden. Es ist ein sehr gutes Angebot an Hotels, Pensionen, Ferienhäusern, Ferienwohnungen und Zimmervermietung vorhanden. In fast jeder Ortschaft der Gemeinde Lalendorf sind Unterkünfte ausgewiesen. Einige sind schon auf den Radwandertourismus eingestellt, andere bieten speziell ihre Unterkünfte für Pferdereisende an. Ein noch größeres Angebot zu schaffen ist nicht angedacht, es sollte eine weitere gezielte Unterbringung von Radtouristen angestrebt werden.

Lebensmittelversorgung:

Nur in Lalendorf ist die Lebensmittelversorgung gewährleistet. In den umliegenden Dörfern sind keine Einkaufsmöglichkeiten durch Lebensmittelgeschäfte vorhanden. Der in Lalendorf

ansässige Bäcker hat einen Bäckerwagen, womit er unter der Woche die Ware auf den Dörfern verkauft. Im Sommer verkauft „Goldi-Eis“ ebenfalls vom Eisauto aus ihre Waren.

Fahrradverleih und Reparaturservice:

Es sind in der Gemeinde Lalendorf keine Fachwerkstätten, Fahrradhändler oder Fahrradverleihservice vorhanden. Das Gut Gremmelin, die Feriensiedlung am flachen Ziest und einige private Bettenanbieter bieten den Service ihren Kunden an.

Hier ist ein großer Nachholbedarf angeraten um den Fahrradtourismus besser zu fördern und in der Region zu halten.

5.2 Radtouristische Infrastruktur in weitesten Sinne

5.2.1 Kulturelle Sehenswürdigkeiten

Im folgenden Abschnitt soll eine Bewertung der kulturellen Sehenswürdigkeiten erfolgen. Dabei wird auf Anzahl und Erhaltungszustand geachtet.

Schlösser:

In dem Untersuchungsgebiet sind 2 Schlösser. Das Schloss in Vogelsang ist in einem sehr schlechten Zustand. Aufgrund jahrelanger Vernachlässigung des alten Besitzers ist das Dach marode und viele Teile des Gebäudes sind verfallen und kaum noch zu retten. Die aktuellen Besitzer des Schlosses in Vogelsang haben schon mit Restaurationsarbeiten begonnen.

Das Schloss in Vietgest ist in einem sehr guten Erhaltungszustand. Es wurde restauriert und saniert, diente bis vor wenigen Monaten noch als Hotel und Restaurant, und steht jetzt zum Verkauf.

Gutshäuser:

In der Gemeinde Lalendorf sind 12 Gutshäuser. Die meisten sind in Privatbesitz. Als Wohngebäude dienen folgende Gutshäuser: Bansow, Dersentin, Raden, Mamerow und Alt Krassow.

Hotel und Restaurant gleichzeitig ist nur das Gutshaus in Gremmelin, in Lalendorf hingegen dient das Gutshaus zur Vermietung von Ferienwohnungen. In Roggow dient das Gutshaus einem guten Zweck, hier wurde ein Kinderheim und ein Kindergarten untergebracht. Das Gutshaus in Wattmannshagen ist leer stehend, ebenfalls leer stehend ist das Gutshaus in Lübsee. Doch dieses ist bereits in Privatbesitz und wird restauriert und saniert und soll einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Mit 12 Gutshäusern in der Gemeinde sind diese zahlreich vertreten und zum überwiegenden Teil in einem akzeptablem Zustand.

Fachwerkhäuser:

Drei Fachwerkhäuser sind im Untersuchungsgebiet zu finden. Sie sind alle in Privatbesitz und dienen als Wohn- und Wirtschaftstätten. Restauriert und saniert wurden sie nach Aspekten des Denkmalschutzes, somit sind sie weitgehend unverändert in ihrer Bausubstanz und Aussehen.

Landarbeiterhäuser/ Siedlerhöfe:

Die Landarbeiterhäuser sind nur in Gremmelin zu finden und dienen als Wohnhäuser. Auch diese wurden restauriert, saniert und umgebaut und den Bedürfnissen der Besitzer angepasst.

Die Siedlerhöfe sind von 1920 bis 1933 in der Gemeinde entstanden. Alle Siedlerhöfe sind in Privatbesitz, in einem sehr guten Erhaltungs- und Pflegezustand.

Geschichtsdenkmäler:

In Lalendorf steht das schon mehrmals erwähnte Panzerdenkmal, es ist in einem guten Zustand. Am Rande der Ortschaft Lübsee befindet sich ein Turmhügel mit Wassergraben, dieser steht jedoch auf Privatgelände und ist stark verwildert und kaum zu erkennen. Hier sollte eine regelmäßige Pflege stattfinden. Am Ortsrand von Mamerow steht eine Holländer-Windmühle, diese wird noch restauriert. Der in Niegleve stehende Schlieffen-Gedenkstein ist in einem akzeptablen Zustand, doch sollte er zugänglicher gemacht werden.

Alle in Reinshagen sich befindenden historischen Gebäude wie das Pfarrhaus, die Wassermühle, die ehemalige Ausspanne und das Forsthaus sind, dank des vor Ort ansässigen Denkmalpflege Vereins, in einen sehr guten Zustand. Diese können nach Anmeldung besichtigt werden. Der in Roggow stehende Pogge-Gedenkstein ist so unauffällig, dass eine gute Zugänglichkeit und bessere Präsentation empfohlen ist. Auch die sich am Ortsrand von Tolzin befindende Ruine der Erdholländer-Windmühle ist schwer zugänglich und nicht ausgewiesen. Eine bessere Begehbarkeit und Ausschilderung ist ratsam. Als temporäre Ausstellung wurde in Vietgest die Alte Schmiede um genutzt. Hier werden vom Privatbesitzer Holzskulpturen zur Schau und zum Verkauf angeboten. Außerhalb von Hinzenhagen steht im Wald versteckt die steinerne Eiche. Sie ist ein Denkmal in Form einer Säule, die mit Eichenlaub und Rinde bedeckt ist.

Kirchen:

In der Gemeinde Lalendorf sind 5 Kirchen vorhanden. Fast alle Kirchen, außer die in Raden, sind älter als 500 Jahre, und wurde in der Epoche der Gotik und der Neugotik erbaut.

Die älteste Kirche ist steht in Wattmannshagen, und ist in einem sehr guten Zustand.

Die Kirche in Lübsee wurde in der Epoche der Spätgotik gebaut. Sie gehört zu den ältesten Feldstein Kirchen in Mecklenburg und auch diese ist in einem hervorragenden Zustand.

Die Kirche in Reinshagen ist ein Backsteinbau und wie die anderen Kirchen in einem sehr guten Erhaltungszustand.

Zur Neugotik zählt die Kirche in Schlieffenberg, da sie jedoch auch romantische Elemente aufweist gilt sie als ein besonderes Werk. Sie wurde in den 90igern saniert und befindet sich daher in einem sehr guten Zustand.

Mit zu den jüngsten Kirchen die erbaut wurden zählt die katholische Kirche in Raden. Sie wurde 1950 durch Spenden und Eigenmittel finanziert. Auch diese Kirche ist trotz ihres jungen Alters in einen guten Zustand.

Alle Kirchen in der Gemeinde befinden sich in sehr guten Zustand, noch dazu sind die meisten älter als 500 Jahre. Daher ist es nicht notwendig weitere Maßnahmen zu ergreifen.

5.2.2 Landschaftliche Sehenswürdigkeiten

Im folgenden Kapitel werden die landschaftlichen Sehenswürdigkeiten bewertet.

Hierzu zählen Landschaftsgärten, Parkanlagen, Baumdenkmäler sowie Naturschutzgebiete.

Landschaftsgärten/ Parkanlagen:

In Gremmelin schließt am Gutshaus eine Parkanlage an, die in einem sehr gepflegten Zustand ist. Auch in Schlieffenberg schließt sich an das abgebrannte Schloss eine weitläufige Parkanlage an. Diese befindet sich in einem gepflegten Zustand und bietet einige interessante Gehölze an.

In Vietgest hingegen ist ein Teil des Barockgartens in einen Landschaftsgarten umgestaltet worden Dieser befindet sich in einen schlechten Zustand, aufgrund mangelnder Pflege in den letzten Jahren.

In Vogelsang schließt an das Schloss auch eine große Parkanlage an. Diese ist stark verwildert wegen viel zu lang unterlassener Pflege.

Auch in Lübsee schließt an das Gutshaus eine Parkanlage an. Da es lange als Wohnhaus genutzt wurde und anschließend lange leer stand ist vom Park nicht mehr viel zu erkennen.

Es ist dringend angeraten den Parkanlagen in Vietgest, Vogelsang und Lübsee Pflegemaßnahmen zu gewährleisten. Da die Gutshäuser Vogelsang und Lübsee aber in Privatbesitz sind, sollte den Besitzern dies nahe gelegt werden.

Baumdenkmäler:

Es befinden sich in der Gemeinde viele alte Bäume, doch nur einige stehen unter Denkmalschutz. Zu diesen zählen die Rotbuche in Niegleve, die Linde in Reinshagen und die

Hängebuche in Schlieffenberg. Aber auch die Stieleichengruppen in Vogelsang und Schlieffenberg und die Lindenalle in Vietgest zählen dazu.

Viele dieser Baumdenkmäler sind besonders alte und zum Teil auch schon fast tote Bäume. Da sie bestimmten Tieren als Lebensraum dienen ist eine Pflege schwierig. Doch sie sind schöne und beeindruckende Werke der Natur.

Naturschutzgebiet:

Am Rande der Gemeinde liegt das Naturschutzgebiet „Schlichtes Moor“. Es ist für Besucher nicht zugänglich da es nicht gestattet ist dieses Gebiet zu betreten. Eine genaue Einschätzung ist daher nicht möglich.

Insgesamt können nur an wenigen Stellen der touristischen Infrastruktur im weitesten Sinne verbessernde Maßnahmen angeraten werden. Die meisten befinden sich in einem erstaunlich guten Zustand.

6. Planung

6.1 Planungsleitbild

Im folgenden Abschnitt soll das Planungsleitbild des Radrundwanderweges „Radeln auf dem Pfad der Geschichte, von der Steinzeit bis zur Moderne“ oder kurz „Historischer Pfad“ der Gemeinde Lalendorf vorgestellt werden.

Die Grundlage des ganzen soll die Entwicklung eines historischen Pfades durch die Gemeinde Lalendorf sein, damit auch eine innere Erschließung des Gebietes erfolgt.

Dies soll kein herkömmlicher Rundwanderweg sein, wo man an einem Startpunkt anfängt und irgendwann am Ziel ankommt. Auch nicht das man sich nach einem bestimmten Weg richten muss um alle Informationen zu erhalten. Ebenso wenig muss man alle Informationspunkte abfahren.

Das Motto des Radrundwanderwegs „Radeln auf dem Pfad der Geschichte“ ist wortwörtlich gemeint.

Man kann an jedem Punkt des Rundweges anfangen und aufhören, man kann abkürzen oder einfach eine Station auslassen.

Denn wenn man die Gemeinde durchfährt, durchfährt man gleichzeitig die Geschichte.

Die Geschichte der Menschen und der Natur lässt sich in jedem Augenblick erleben und anfassen.

Es sollen 12 Schautafeln geplant werden, die die Situation vor Ort genauer beschreiben.

Diese sollen kurz zusammenfassend einen Überblick verschaffen, ohne die Besucher mit zu vielen Information zu „erschlagen“.

Jedoch sind diese Informationen nicht an den Standort gebunden. Sie sind so konzipiert, dass man sie jederzeit auf dem Erkundungsweg durch die Gemeinde anwenden kann. Sie sollen den Besuchern die Augen öffnen und die Umgebung näher betrachten lassen. Aufmerksam durch die Gegend fahren und aktiv miterleben ist eines der Ziele die die Autorin erreichen möchte.

Zu diesen Zielen der Planung gehört auch, die Besucher länger in der Region zu halten und sie zum Wiederkommen zu bewegen.

6.2 Radrundwanderweg „Von der Steinzeit bis zur Moderne“

In diesem Abschnitt sollen die Zusammenhänge zwischen den einzelnen Kapiteln hergestellt werden.

Im Abschnitt 2 Kapitel 2.2 wird der Fahrradtourismus im Einzelnen behandelt und seine Bedeutung für Mecklenburg – Vorpommern. Da M – V in den letzten sieben Jahren das beliebteste Radurlauberziel ist kann man davon ausgehen, dass der Fahrradtourismus eine große und wichtige Rolle für den Tourismus spielt. Denn er kurbelt nicht nur die Wirtschaft durch den Ausbau und Verbesserung der Infrastruktur an, sondern fördert auch die Entwicklung der strukturschwachen Regionen. Damit die Radtouristen die strukturschwachen Regionen besuchen, weiterempfehlen und wiederkommen, müssen bestimmte Mindestanforderungen erfüllt sein. Dies ist Thema des Unterkapitels 2.3.3. Die Landschaft und die Geschichte der Region erklären sich nicht von selbst. Daher wird dies im Abschnitt 3, Kapitel 3.2 bis 3.3 näher erläutert und der Schluss gezogen, dass man den Radtouristen die Region attraktiver anbieten kann, wenn die Historie und die Landschaft durch Informationstafeln näher erläutert wird. Dies können bleibende Eindrücke hinterlassen und somit zum Wiederbesuch und einer Weiterempfehlung des Radrundwanderweges „Von der Steinzeit bis zur Moderne“ der Gemeinde Lalendorf führen.

Die Themenschwerpunkte beinhalten die Formung der Landschaft, Erläuterungen zu den kulturellen und landschaftlichen Sehenswürdigkeiten wie auch über die geschichtliche Entwicklung der Region. Diese werden nun näher erläutert.

Am Ortsrand von Bansow soll eine Schautafel zum Thema Eiszeit und Entstehung der Landschaft aufgestellt werden. Diese soll die Entstehung der Landschaft in der Region durch die Eiszeit darstellen. Hierzu wird eine Bilderfolge mit dem Ablauf der Eiszeit, Vorstoß der Gletscher nach Mecklenburg – Vorpommern, Rückzug der Gletscher und der glazialen Serie den Betrachter über die Formung aufklären. Hinzu kommen noch einige erläuternde Texte wie zum Beispiel über Sölle.

Im nächsten Ort Hinzenhagen befindet sich ein Bronzezeitliches Hügelgrab. An der Stelle der alten Informationstafel wird eine neue gesetzt. Diese soll Informationen zum Schwerpunkt frühe Besiedlung, Hügel- und Hühnengräber enthalten. Neben einer Abbildung zum Aufbau eines Hügelgrabes sollen erläuternde Texte über die Bestattungsriten und die Besiedlungsformen gegeben werden.

Vor der Ortschaft Mamerow soll auf der Erhöhung von 65 Metern eine Schautafel mit den Sichtbeziehungen in der Gemeinde aufgezeigt werden. Von diesem Standpunkt aus können

mehrere Gebäude in entfernten Ortschaften gesehen werden. Pfeile werden auf der Schautafel die Richtung weisen.

In Reinshagen werden auf der Schautafel historische Gebäude in Textform kurz vorgestellt, die unter Denkmalschutz stehen, wie die ehemalige Ausspanne oder das Pfarrhaus. Zusätzlich werden alte Bilder das Ganze besser veranschaulichen.

Raden wird den Schwerpunkt Siedlerzeit behandeln. Hier werden die Zusammenhänge in Textform zwischen Weltwirtschaftskrise, Hyperinflation und der Bodenreform dargestellt und warum es Menschen aus dem Rheinland bis nach Lalendorf zog. Auf einer zweiten Schautafel werden in Raden schriftliche Informationen zur Ökologie der Seen und Gewässer, aber auch zur Nutzung durch die der Fischerei gegeben.

Fortschritte in der Entwicklung der Landwirtschaft ist das Thema in Roggow. Johann- und Carl Pogge und Graf von Schlieffen trugen viel zur Modernisierung der Landwirtschaft in der Gemeinde bei. Darüber und näheres zu den Personen und ihr Wirken wird in Text und Bild auf der Schautafel wiedergegeben.

Ein Relikt der Entwicklung des Verkehrs ist die Alte Poststraße, die von Schlieffenberg nach Reinshagen verläuft. Der Verlauf wird in einer bildlichen Darstellung näher gebracht und Texte werden über die damalige Bedeutung der alten Poststraße mehr Aufschluss geben.

In Mamerow wird eine Schautafel die alten Techniken und Lebensweisen der Menschen in Bild und Text wiedergeben. Hierbei wird näheres zum Müllereibetrieb von Carl Jantzen, den Lebensweisen der Menschen und der damaligen Technik erläutert.

Über die Kirchen im Gemeindegebiet wird eine Schautafel in Lübsee Informationen zur Bauzeit, Baustil und Besonderheit der Kirchen, sowie deren Glaubensrichtung enthalten.

Entlang der Bundesstraße 104 liegt die Ortschaft Vietgest. Dort wird eine Schautafel Texte und Fotos zur Geschichte des Barockschlosses, den anschließenden Garten und Landschaftspark zeigen.

Die letzte der 12 Schautafeln wird in der Ortschaft Dersentin stehen. Hier wird in Wort und Bild die Entstehung des Gutes und den geschichtlichen Verlauf des Gutshauses den Besuchern näher gebracht.

Die Schautafeln entlang des Radrundwanderweges sollen zur Aufwertung der touristischen Infrastruktur dienen und die Gemeinde Lalendorf attraktiver für Radurlauber und Radwandertouristen gestalten. Eine positive Entwicklung und Förderung der vor Ort ansässigen Tourismusanbieter, aber auch Neuansiedlungen werden erhofft.

6.3 Zusammenfassung

Eine große Chance bietet sich der Struktur- und Tourismusschwachen Gemeinde Lalendorf mit der Ausweisung des Radrundwanderweges „Von der Steinzeit bis zur Moderne“. Vor allem entscheidende positive Antriebe im wirtschaftlichen und touristischen Bereich werden erhofft. Voraussetzung für die Weiterentwicklung der wirtschaftlichen und touristischen Bereiche ist der Ausbau der radtouristischen Infrastruktur. Dazu zählt die Verbesserung der Verkehrsanbindungen, der Straßen und Wege und der Ausschilderung. Auch die wegebegleitende Infrastruktur spielt dabei eine tragende Rolle, nur durch eine Ausweitung dieser kann eine Förderung der Wirtschaft und des Tourismus gewährleistet werden.

Die bisher ausgewiesenen Radwanderrouen haben keinen direkten Bezug zum Untersuchungsgebiet Gemeinde Lalendorf, daher ist es zwingend notwendig den thematisch bezogenen Radrundwanderweg in das Radwanderrouennetz zu integrieren. Profitierende Vorteile erhalten die Gaststätten, Bettenanbieter und touristisch orientierten Betriebe.

Um den Radwandertourismus auf längere Zeit weiter zu fördern, ist eine ständige und organisierte Pflege- und Instandhaltungsarbeit unentbehrlich.

Durch die Ausweisung des Radrundwanderweges soll neben einer Förderung des Tourismus und der Wirtschaft auch eine Verbindung zwischen den Menschen und der Landschaft zu vermittelt werden. Den hier lebenden Menschen sollen die Geschichte und die Wurzeln der Region wieder näher bringen.

7. Anhang

Plan 1: Bestandsplan Radrundwanderweg „Historischer Pfad“ Wegestrecke und Auswertung

Plan 2: Der Radrundwanderweg „Historischer Pfad“

8. Quellenverzeichnis:

Literaturquellen:

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie; Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland; Langfassung, Forschungsbericht Nr. 583; September 2009; Berlin

Manfred Drum, Vom Hinterhof zum Wohnhof. Wohnumfeldverbesserung durch Hoferneuerung; Dt. Werkbund, 1981

Institut für Raumentwicklung Angewandte Forschung und Planungsbegleitung; Wohnumfeldverbesserung-Strukturierungsstudie im Auftrag des BWO; 2005

Regionales Raumordnungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock, Regionaler Planungsverband Mittleres Mecklenburg/Rostock; 1994, S. 116

Stefan Hintersatz; Diplomarbeit; Kulturlandschaftliches Radwegekonzept für den Naturpark Am Stettiner Haff; 2010; S. 46

Karsten Vick; 650 Jahre Lalendorf, von der Eiszeit bis in die Gegenwart; Gemeinde Lalendorf, Rostock Juni 2011

Gemeinnütziges Handbuch der vaterländischen Staats- und Geschäftskund für alle Stände des Königreichs Hannover; Parchim 1835; S. 297

Mechthild Hempe; Ländliche Gesellschaft in der Krise: Mecklenburg in der Weimarer Republik; MVR Druck GmbH; Köln; 2002; S. 199-203

Karl-Heinz-Stiewe; 725 Jahre Raden, Chronik eines Dorfes in Mecklenburg

Internetquellen:

http://www.hs-nb.de/fileadmin/hochschule/logo/Logo_3farbig_RGB.jpg

http://de.wikipedia.org/wiki/Tourismus#Wortentwicklung.2C_Definitionen

<http://de.wikipedia.org/wiki/Radwanderweg>

http://www.auf-nach-mv.de/index.php?strg=42_44_628&baseID=3005

http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/d

[e/wm/Themen/Tourismus/Radtourismus_in_MV/index.jsp](http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/d)

http://www.auf-nach-mv.de/index.php?strg=42_44_628&baseID=3005

http://www.regierungmv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/wm/Themen/Tourismus/Radtourismus_in_MV/index.jsp

FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland; www.fuss-ev.de

[http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:Nb8wKyvK7xYJ:sparkassen-finanzgruppe-](http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:Nb8wKyvK7xYJ:sparkassen-finanzgruppe-saar.de/download/Tourismusbarometer/094-)

[104.pdf+Anforderungen+Radtouristen&hl=de&gl=de&pid=bl&srcid=ADGEESjKUyky1XoF80vskm4eLVui83SMwhX6U8d4bMCTf3iQWvoXwBtm-](http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:Nb8wKyvK7xYJ:sparkassen-finanzgruppe-saar.de/download/Tourismusbarometer/094-)

[Auv32kIWGgR0GGeO0qBED1A2maTG41A_d0wtp1b3xGQgGUS3z5QL2GObXJ1T9mTLv3bRxobBceEPqbiJ3J&sig=AHIEtbT-uKUxfnY7r0k4FD9sJrb_L1KEBQ](http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:Nb8wKyvK7xYJ:sparkassen-finanzgruppe-saar.de/download/Tourismusbarometer/094-)

http://www.bfn.de/0311_landschaft.html?landschaftid=74001, 22.07.2011

http://www.bfn.de/0311_landschaft.html?landschaftid=74101, 22.07.2011

http://www.bfn.de/0311_landschaft.html?landschaftid=75400, 22.07.2011

http://de.wikipedia.org/wiki/Typen_der_mecklenburgischen_Megalithgr%C3%A4ber(14.08.2011)

<http://www.wissen.de/wde/generator/wissen/ressorts/geschichte/index,page=1132136.html>

http://de.wikipedia.org/wiki/Heiliges_R%C3%B6misches_Reich (17.8.2011)

<http://www.duden.de/rechtschreibung/Vigil>

<http://de.wikipedia.org/wiki/Sanddeckverfahren>

<http://www.wissen.de/wde/generator/wissen/ressorts/finanzen/wirtschaft/index,page=1194000.html>

http://de.wikipedia.org/wiki/Carl_Pogge

http://de.wikipedia.org/wiki/Friedrich_Pogge

http://de.wikipedia.org/wiki/Mechanisierung_der_Landwirtschaft

http://www.oekosystem-erde.de/html/industrielle_landwirtschaft.html

<http://www.duden.de/rechtschreibung/Drostei>

http://www.orte-in-mv.de/Ort/673_Vogelsang

<http://www.hotel-schloss-vietgest.de/historie.html>
<http://www.denkmalpflege-reinshagen.de>
http://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Inflation_1914_bis_1923#Die_Hyperinflation_der_Jahre_1922_und_1923 (16.11.2011)
<http://www.duden.de/rechtschreibung/Buedner>(16.11.2011)
http://www.orte-in-mv.de/Ort/650_Schlieffenberg/ (17.10.2011)
http://www.orte-in-mv.de/Ort/628_Niegleve
http://www.orte-in-mv.de/Ort/643_Roggow
<http://www.amtlalendorf.de/5.asp>
http://www.ovg-guestrow.de/index.php?p=fp_ueb.htm
http://www.ovg-guestrow.de/index.php?p=ln_reg.htm
http://www.orte-in-mv.de/Ort/600_Lalendorf
http://www.orte-in-mv.de/Ort/608_L%FCbsee
http://www.orte-in-mv.de/Ort/512_Bansow
http://www.orte-in-mv.de/Ort/562_Hinzenhagen

Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1: Schematische Darstellung	9
Abbildung 2: Ostseeküsten-Radfernweg	10
Abbildung 3: mecklenburgischer Seen Radfernweg	10
Abbildung 4 Wirtschaftsstruktur	11
Abbildung 5: Radwegenetz	12
Abbildung 6 Vernetzung der Orte	13
Abbildung 7 Tourismusräume	14
Abbildung 8 Übersicht Verwaltungsgebiet Krakow am See	19
Abbildung 9 Übersicht Deutschland	19
Abbildung 10 Übersicht MV	19
Abbildung 11 Naturräumliche Gliederung	24
Abbildung 12 Völkerwanderung	27
Abbildung 13 der heutig bekannte Verlauf der alten Poststraße	36
Abbildung 14 Liniennetz zwischen Güstrow und Teterow	43
Abbildung 15 Asphaltierter Radweg in Raden	45
Abbildung 16 Radweg in Roggow mit Betonrechteckpflaster	45
Abbildung 17 Radweg mit Betonrechteckpflaster in Vietgest	45
Abbildung 18 Wirtschaftsweg bei Raden	47
Abbildung 19 Wirtschaftsweg bei Bansow	47
Abbildung 20 wassergebundener Weg bei Hinzenhagen	48
Abbildung 21 asphaltierte Kopfsteinpflasterstrecke bei Bansow	48
Abbildung 22 Erdweg bei Dersentin	49
Abbildung 23 verschmutzte Kopfsteinpflaster Straße in Hinzenhagen	49
Abbildung 24 Kopfsteinpflaster in Dersentin	49
Abbildung 25 Kopfsteinpflaster bei Dersentin	49
Abbildung 26 asphaltierte Dorfstraße in Dersentin	49
Abbildung 27 Betonspurbahn nach Mamerow	50
Abbildung 28 Erdweg bei Raden	50
Abbildung 29 Radweg in Raden	50
Abbildung 30 Wirtschaftsweg nach Raden	50
Abbildung 31 Ortsrand Roggow	51
Abbildung 32 asphaltierte Straße bei Schlieffenberg	51
Abbildung 33 Betonplattenfahrbahn bei	52

Abbildung 34 Betonspurbahn bei Reinshagen	52
Abbildung 35 Bundesstraße B 104	52
Abbildung 36 Radweg in Vietgest	52
Abbildung 37 Zwischenwegweiser in Hinzenhagen	55
Abbildung 38 Hauptwegweiser in Dersentin	55
Abbildung 39 Infotafel in Vietgest.....	56
Abbildung 40 Infotafel in Hinzenhagen	56
Abbildung 41 Rastplatz in Viegtest.....	58
Abbildung 42 Rastplatz in Hinzenhagen	58
Abbildung 43 Aussichtspunkt in Mamerow	59
Abbildung 44 Badestelle bei Schlieffenberg.....	59
Abbildung 45 Lalendorf	61
Abbildung 46 Kirche in Schlieffenberg	61
Abbildung 47 Hügelgrab vor Hinzenhagen.....	64
Abbildung 48 Linde in Reinshagen	64
Abbildung 49 Lindenallee in Schlieffenberg.....	64
Abbildung 50 Barockgarten im gepflegten Zustand.....	64
Abbildung 51 möglicher Entwurf einer Schautafel.....	69

Quellen der Abbildungen:

Abbildung 1: eigene

Abbildung 2: <http://karte.auf-nach-mv.de/?TourId=16>

Abbildung 3: <http://karte.auf-nach-mv.de/Default.aspx?TourId=33>

Abbildung 411 http://www.rpv-mmr.de/fileadmin/imgs/regionalplan1_99/karte02_rgb.jpg

Abbildung 5: RROP, 1994, S. 120

Abbildung 6: http://www.rpv-mmr.de/fileadmin/imgs/regionalplan1_99/karte03_rgb.jpg

Abbildung 7: http://www.rpv-mmr.de/fileadmin/imgs/regionalplan1_99/karte04_rgb.jpg

Abbildung 8 : <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/b/bd/>

[Mecklenburg-Vorpommern_G%C3%9C_2011.svg/300px-Mecklenburg
- Vorpommern_G%C3%9C_2011.svg.png](#)

Abbildung 9: <http://www.amt-mecklenburgische-schweiz.de/stat/28/41/b/kartems.jpg>

Abbildung 10 : http://www.mein-tourenhotel.de/info_karte_deutschland

Abbildung 11 : <http://www.lung.mv-regierung.de/insite/cms/umwelt/>

natur/landschaftsplanung_portal/qlrp_mmr_download.htm

Abbildung 12 : <http://als.wikipedia.org/wiki/V%C3%B6lkerwanderung>

Abbildung 13 : von der Autorin entwickelt

Abbildung 14: http://www.ovg-guestrow.de/index.php?p=ln_reg.htm

Abbildung 15 – 44 eigene Fotos

Abbildung 45: http://www.orte-in-mv.de/Ort/600_Lalendorf/

Abbildung 46: http://www.orte-in-mv.de/Ort/650_Schlieffenberg/

Abbildung 47: eigenes Foto

Abbildung 48: http://www.orte-in-mv.de/Ort/650_Schlieffenberg/

Abbildung 49: http://www.orte-in-mv.de/Ort/642_Reinshagen/

Abbildung 50: http://www.orte-in-mv.de/Ort/671_Vietgest/

Abbildung 51: von der Autorin entwickelt

9. Eidesstattliche Erklärung

Ich versichere hiermit, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst habe und alle verwendeten Quellen ordnungsgemäß angegeben habe.

Neubrandenburg, 28.11.2011