

Kartierung von schützenswerten Landwegen in Naturparken



Die strukturreichen unversiegelten Landwege stellen mit ihrer oft üppigen Begleitvegetation wichtige Elemente des landesweiten Biotopverbunds dar und bilden attraktive Leitlinien für ein naturnahes Landschaftserleben. Sie prägen das Bild unserer über Jahrhunderte gewachsenen Kulturlandschaft und tragen viel zum positiven touristischen Image des Urlaubslandes Mecklenburg-Vorpommern bei.

In den vergangenen Jahren wurden auf Initiative des LUNG in vier Naturparken Mecklenburg-Vorpommerns schützenswerte Landwege kartiert und bewertet.

Die Ergebnisse werden im Kartenportal Umwelt des LUNG der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Inhalt

1. Landwege – wertvolle Kulturlandschaftselemente.....	2
1.1. Lebensraum Landweg	2
1.2. Kulturhistorische Bedeutung der Landwege	4
1.3. Landschaft erleben auf alten Wegen	4
2. Kartierung der schützenswerten Landwege in M-V	6
2.1. Erläuterungen zum Datensatz	7
2.2. Ansprechpartner für das Projekt	8
3. Landwege erhalten – eine Herausforderung	9
3.1. Veränderte Wegebeziehungen, Tragfähigkeit und konkurrierende Nutzungen	10
3.2. Wegebau landschaftsverträglich gestalten	10

1. Landwege – wertvolle Kulturlandschaftselemente

Landwege dienen nicht nur als Infrastruktur für Verkehr und Wirtschaftsströme, sondern haben auch aus kulturhistorischer, touristischer und ökologischer Perspektive eine Bedeutung. Die intensivere, stärker technisierte Landwirtschaft und immer mehr asphaltierte Wege schärfen das Bewusstsein für die Bedeutung ursprünglicher Landwege als Landschafts- und Strukturelement sowie als Lebensraum.

Die touristischen und ökologischen Belange unterscheiden sich deutlich von den unmittelbaren Verkehrsinteressen. Gerade im Bereich der Erholung versucht man Alltagshektik, Verkehr und Naturentfremdung zu entgehen. Auch aus ökologischer Sicht werden durch steigendes Verkehrsaufkommen, zunehmende Geschwindigkeiten und „harten“ Ausbaugrad in Asphalt oder Beton wichtige Funktionen für Lebensraum und Landschaftshaushalt beeinträchtigt.

Schützenswerte Landwege

Schützenswerte Landwege sind ländliche Wege in der Agrarlandschaft und im Wald, die aufgrund ihrer Struktur, ihrer Bedeutung für das Landschaftsbild, ihrer historischen Bedeutung und/oder wegen ihrer Naturausstattung für den Natur- und Landschaftsschutz sowie für das Landschaftserlebnis von hoher Bedeutung sind.

Sie sind

- nicht dem Straßenverkehr gewidmet,
- begehbar sowie teilweise befahrbar,
- im Offenland, Halboffenland oder Wald gelegen,
- nicht asphaltiert,
- charakteristisch für die Landschaft der Region,
- von hoher Bedeutung für den Natur- und Landschaftsschutz sowie für das Landschaftserlebnis aufgrund ihrer Struktur, ihrer Bedeutung für das Landschaftsbild, ihrer historischen Relevanz und/oder wegen ihrer Naturausstattung (Vorkommen geschützter Pflanzenarten oder geschützter Biotope, Biotopverbund).

1.1. Lebensraum Landweg

Für viele Pflanzen und Tiere sind Landwege unverzichtbare Lebens- und Rückzugsräume in der ausgeräumten Agrarlandschaft. Sie finden Schutz in den Hecken und Wegrändern, während die umliegenden Äcker intensiv bewirtschaftet und mit Herbiziden, Fungiziden, Insektiziden und Düngemitteln behandelt werden.

Ein typischer Landweg hat zwei Fahrspuren mit meist einem grünen Mittelstreifen. Er wird von grünen Randstreifen (Wegrändern), oft mit Hecken und Bäumen, begleitet. Durch die unterschiedlichen Boden-, Wasser- und Windverhältnisse sowie wechselnde Sonneneinstrahlung entsteht ein vielfältiges Lebensraummosaik auf relativ kleiner Fläche. Auf dem sandig-lehmigen Weg sonnen sich Reptilien, Schmetterlinge saugen auf dem feuchten



Abbildung 1: Der Schwalbenschwanz, der Vagabund unter den Tagfaltern, ist auf artenreiche Krautsäume angewiesen.

Boden Mineralien, Bienen und Vögel trinken an Pfützen, Schwalben gewinnen Lehm als Baumaterial für ihre Nester. An offenen Abschnitten breiten sich arten- und blütenreiche Krautsäume aus, die vielen Insektenarten als Nektarquelle und Larvalbiotop dienen. In den dichten Strauchhecken finden tagsüber Wildtiere Zuflucht und Ruhestätte, viele Vögel der Feldflur haben hier Brutstätte und Lebensraum. Markante Bäume, oft hunderte Jahre alt, dienen als Answartze. Das Mosaik von verschiedenen Habitatstrukturen und spezifischen Mikroklimata bietet jedoch nicht nur Schutz, Nahrung und Aufenthalt für Groß- und Kleintiere, Insekten, Blütenpflanzen, Moose und Flechten, sondern Landwege sind mit ihren begleitenden Hecken, Alleen und Krautsäumen linienförmige Verbindungselemente in der Feldflur. Migrierende Arten, z.B. Wanderfalter wie der Admiral oder der Distelfalter, nutzen auf ihren ausgedehnten Wanderungen diese wegbegleitenden Landschaftselemente als „Trittsteine“ zur Orientierung und Nahrungssuche.



Abbildung 2: Landweg in Klein Vielist bei Waren (Müritz)

1.2 Kulturhistorische Bedeutung der Landwege

Unser heutiges Wegenetz entstand im Mittelalter. Die Benutzung stets derselben, optimalen Verbindungen durch Fußgänger, Reiter und Wagen schuf allmählich ein weitverzweigtes Wegenetz. Diese Wege waren mangels Befestigung („Wegebau“) an Relief und Landschaft angepasst. Sie spiegeln den Untergrund der jeweiligen Region wider und haben damit ihr eigenes Gesicht. Viele Wege dienten ursprünglich als Post- und Handelswege zwischen Städten und Dörfern. Feldwege führten zu den Äckern, Wiesen und Viehkoppeln. Über die Kirchsteige gelangten die Dorfbewohner zu den Kirchen und Friedhöfen. An wichtigen Kreuzungen entstanden „Krüge“ (Gasthäuser) für die Versorgung und Übernachtung der Reisenden.

Im 19. Jahrhundert wurden die wichtigsten Ortsverbindungen als Chaussees angelegt. Diese befestigten Straßen wurden künstlich geplant und verlaufen deshalb oft abseits der alten Wege als direkte Verbindung zwischen zwei Orten. In der Folge verlagerte sich der Verkehr weitgehend auf diese bequem zu befahrenden sogenannten Kunststraßen. Die unbefestigten alten Wege verloren an Bedeutung,

teilweise verschwanden sie sogar ebenso wie die an ihnen gelegenen Krüge.

Inzwischen bewegen sich die meisten Menschen nur noch auf Straßen und Schienen. Die verbliebenen Landwege werden heute hauptsächlich von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen und von Erholung Suchenden genutzt. Als Relikte der Kulturlandschaft zeugen sie von früheren Ortsbeziehungen und Handelswegen.



Abbildung 3: Wegstein bei Pennewitt

1.3 Landschaft erleben auf alten Wegen

Nirgendwo kann man die Vielfalt unseres Landes so gut erleben wie auf den alten Landwegen, die Seen, Wälder, Hügelgräber und Dörfer, kleine Flösschen mit ihren Durchbruchstämmen, Äcker, Wiesen und Moore miteinander verbinden. Die große Vielfalt von Pflanzen und Tieren, ständig wechselnde, schöne Ausblicke sowie Findlinge, Wegesteine und andere stille Zeugen der Vergangenheit machen den Erlebniswert der Landwege aus. Solange sie nicht asphaltiert sind, lässt sich auch die Weite und Stille spüren, die unserem Land nachgesagt wird. Man bewegt sich auf ihnen, wie es Menschen schon seit Hunderten von Jahren getan



Abbildung 4: Landweg mit Lindenallee bei Klein Vielist (Waren).

haben: den Geruch der Kräuter in der Nase, das Zirpen der Heuschrecken und das Singen der Vögel im Ohr – als sei die Zeit stehengeblieben. Es ist beinahe eine Art Meditation, die den gehetzten Stadtmenschen fast zwangsläufig zur Ruhe kommen lässt.

Das touristische Potenzial der Landwege ist bei weitem nicht ausgeschöpft. Zwar werden die Landwege von Einheimischen für

die Naherholung genutzt, häufig fehlt jedoch ein regional übergreifendes Konzept für die Einrichtung von Wander-, Rad- und Reitwegen. Die vorliegende Kartierung soll hierfür eine Datenbasis liefern.

Deutsches Wandersiegel – Qualitätskriterien für Premiumwege (Version 5)

Wegeformat		
Belag	erdig, grasig geschottert, geteert	positiv negativ
Breite	pfadig breit, gerade	positiv negativ
Wegsaum	grün, angelegt Zaun, Mauer	positiv negativ
Hindernisse	schwer begehbar	negativ
Wegenutzung	Auto-, Radverkehr	negativ
Durchgangsstraßen	Straßenbegleitung	negativ
Verkehrssicherheit	Straßenpassagen	negativ

Abbildung 5: Qualitätskriterien des Deutschen Wanderverbandes (Auszug).
Fazit: Wanderer wollen naturbelassene Landwege.

2. Kartierung der schützenswerten Landwege in M-V

Die erste Kartierung von Landwegen fand im Jahr 2004 im Landkreis Parchim statt. Die Ergebnisse dieser Kartierung wurden in der Broschüre „Wege durch das Land – Landwege im Kreis Parchim“ in der Reihe „Aus Kultur und Wissenschaft 4/2005“ veröffentlicht.

Die Idee wurde 2010 durch das LUNG M-V aufgegriffen und konzeptionell verfeinert. Die vorliegende Kartierung wurde insbesondere für die Anwendung mit Geografischen Informationssystemen (GIS) angepasst. Damit steht hier zukünftig ein detailliertes Informations- und Planungsinstrument zur Verfügung.

Schützenswerte Landwege wurden bisher in vier Naturparks (NP) kartiert:

Naturpark (NP)	Jahr der Kartierung	Kartierer	Kartierte Kilometer
NP Mecklenburgische Schweiz und Kummerower See	2010-2011	Björn Russow, Rostock	143 km
NP Sternberger Seenland	2010-2012	Dr. Ernst und Gudrun Schützler, Qualitz; Umweltplan Güstrow	438 km
NP Nossentiner/Schwinzer Heide	2005, 2012	Dr. Ernst und Gudrun Schützler, Qualitz; Umweltplan Güstrow	247 km
NP Insel Usedom	2013-2014	Pöyry Deutschland GmbH, Schwerin; Dr. Ernst und Gudrun Schützler, Qualitz	225 km

Ziel der Kartierung ist:

- die Schaffung eines Katasters der schützenswerten ländlichen Wege, der Hohlwege und anderweitig besonderen Wegen (z.B. begleitet von Findlingen, Alleen/Baumreihen, besonderer Vegetation, historische Handelswege u.a.) als kulturbedingte Strukturen in der Agrarlandschaft,
- die Bereitstellung wesentlicher Informationen zu den einzelnen Landwegen (Schutzstatus, Strukturen am Wegrand, Vorkommen besonderer Arten, besonderer Biotope und kulturhistorischer Objekte; Einschätzung der naturschutzfachlichen Bedeutung, der Bedeutung für das Landschaftsbild und des touristischen Erlebniswertes),
- der verbesserte Schutz der Landwege,
- die Verwendung der Daten zur Weiterentwicklung des touristischen Wegenetzes, für die Besucherlenkung und -information,
- die Sensibilisierung der Öffentlichkeit für schützenswerte Kulturlandschaftselemente.

Die Kartierung wird in den nächsten Jahren fortgesetzt werden, solange HH-Mittel dafür zur Verfügung gestellt werden können.

2.1 Erläuterungen zum Datensatz

Es gibt zum vorliegenden Landwege-Datensatz eine ausführliche Metadaten-Dokumentation. Diese ist ebenfalls im Kartenportal abrufbar. Darin sind die einzelnen Felder der Attributtabelle und die verwendeten Attribute erklärt.

Jeder kartierte Weg wird anhand einer Wegnummer [WEGNR] identifiziert. Ändert der Weg in seinem Verlauf den Charakter, wird er in Abschnitte unterteilt. Diese werden mit Buchstaben bezeichnet.

Jedem Wegabschnitt wird mindestens ein Foto zugeordnet. Weiterhin sind eine Fülle von Informationen in der Attributtabelle des Datensatzes hinterlegt:

- Name, von/nach
- Jahr der letzten Kartierung
- Länge (in Metern)
- kurze verbale Beschreibung
- Schutzstatus (LSG, FND, ND, FND, GLB)
- Naturschutzfachlicher Wert
- Bedeutung für das Landschaftsbild
- Touristischer Erlebniswert
- Defizite
- Handlungsbedarf
- Strukturen am Wegrand
- Vorkommen besonderer Arten und Biotope
- weitere (Pflanzen-) Arten
- Vorkommen kulturhistorischer Objekte
- Böschungen und Hohlwege
- Bedeutung für den Biotopverbund
- Informationen zum Eigentümer
- Fotos
- eine erklärende Metadaten-Dokumentation: hier sind alle Attribute ausführlich beschrieben.

Die Digitalisierung erfolgte als Linien-Shapefile auf Grundlage der DTK, der Luftbilder oder (soweit vorhanden) des Straßen/Wege-Shapefiles der Naturparke.

Weiterhin wurden Daten aus einer älteren Kartierung integriert: Der Verlauf der im Landkreis Parchim liegenden Landwege wurde aus der Veröffentlichung „Wege durch das Land – Landwege im Kreis Parchim“ (Aus Kultur und Wissenschaft, Heft 4/2005) übernommen. Über die alte Wegnummer [PCH_NR] können Beschreibungen aus dieser Broschüre zugeordnet

werden. Dem GIS-Datenbestand wurden die Felder [NAME] (Verlauf von/nach) und [EIGENTUM] systematisch zugeordnet.



Abbildung 6: Landweg am Lenzener See

2.2 Ansprechpartner für das Projekt

Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V

Dezernat Naturparke

Frau Evelin Kartheuser

evelin.kartheuser@lung.mv-regierung.de

3. Landwege erhalten – eine Herausforderung

Anders als bei klassischen Schutzobjekten (Naturschutzgebiete, Naturdenkmale) lassen sich Landwege nicht einfach durch Verbote schützen. Wege müssen genutzt werden, um als solche erhalten zu werden. Doch die vielfältigen Ansprüche der unterschiedlichen Nutzer bergen mitunter Konfliktpotenzial.

Tabelle 1: Unterschiedliche Anforderungen an Landwege je nach den Zielen der Interessengruppen

Interessen- gruppe	Geschwindig- keit	Verbindung	Ausbaugrad	Instandsetzung / Winterdienst
Individual- verkehr, Landwirtschaft	schnell	direkt, kürzeste Verbindung	straßenähnlich	kontinuierlich / teilweise
Erholung	angemessen, entschleunigt	Es muss nicht die kürzeste, wohl aber „schönste“ Verbindung sein.	asphaltiert oder wassergebunden befestigt (Rad- wege); naturbelassen (Wanderwege, Reitwege)	ja / nicht zwingend
Naturschutz, Biotopverbund	langsam	lange Verbindung als Lebensraum und im Biotop- verbund	naturbelassen, ursprünglich	schonend ja / nein

Ziele unterschiedlicher Interessengruppen:

- **Landwirtschaft und Individualverkehr** bevorzugen gut ausgebaute, direkte (kurze), schnelle Verbindungen mit Straßencharakter, hoher Tragfähigkeit und dem Anspruch von Instandhaltung und Winterdienst.
- **Erholungssuchende** wünschen erlebnis- und abwechslungsreiche Wege, die gut befahrbar oder bewanderbar sind. Dabei muss es nicht der kürzeste Weg sein, und auch die „Reisegeschwindigkeit“ steht in ihrer Bedeutung hinter dem Erlebniswert. Instandhaltung auf deutlich geringerem Niveau erwünscht, Winterdienst kaum nötig. Sonderfall Radfahrer: Sie bevorzugen glatte Oberflächen (insbesondere auf überregionalen Radwegen ist auch die Reisegeschwindigkeit wichtig).
- **Naturschutz, Biotopverbund:** ursprüngliche, strukturreiche Wege, möglichst geringer Ausbaugrad, geringer Verkehr (jedoch: kein Weg ist als solcher ohne jede Nutzung zu erhalten – bestenfalls wird er bei Auffassung zur Hecke).

3.1 Veränderte Wegebeziehungen, Tragfähigkeit und konkurrierende Nutzungen

Die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe hat in den letzten Jahrzehnten abgenommen; dieser Trend scheint auch weiter anzuhalten. Gleichzeitig ist eine Tendenz zur Vergrößerung der Bewirtschaftungseinheiten erkennbar. In kürzester Zeit werden heute große Erntemengen vom Feld zum Hof, zur Biogasanlage, zum Handel oder zum Verarbeiten gefahren. Dieser Strukturwandel und die Veränderung der Bewirtschaftungsweise haben Auswirkungen auf Wegebeziehungen und Nutzungsfrequenz. Zudem kommen dieselben Maschinen in verschiedenen Betrieben zum Einsatz und müssen teilweise über große Strecken transportiert werden. Während einige Wegebeziehungen deutlich stärker belastet werden, verlieren andere an Bedeutung. Die geringe Nutzung verbunden mit mangelnder Pflege lässt Wege zuwachsen und verschwinden.

Die Landwirtschaftsbetriebe sind gezwungen, mit möglichst geringem materiellen und personellen Einsatz große Mengen zu produzieren. Dieser Effizienz- und Kostendruck hat zur Folge, dass größere und leistungsfähigere Maschinen verwendet werden.

Die heute zum Einsatz kommenden (Schwer-) Lastfahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft stellen andere Anforderungen an Fahrbahn, Bankette und Brückenbauwerke als die Gerätschaften vergangener Jahrzehnte. Viele Wege der Vergangenheit sind heute zu schmal oder nicht ausreichend tragfähig.

Die gleichzeitige Nutzung des Wegernetzes durch unterschiedliche Nutzergruppen (Landwirtschaft, Radfahrer, Reiter, Wanderer) birgt Konfliktpotential. Die meist nur 3 bis 3,50 m breiten Landwege sind insbesondere in Erntezeiten nicht für eine Mehrfachnutzung geeignet. Deshalb stellt die Entflechtung von überwiegend landwirtschaftlich und überwiegend touristisch genutzten Wegen einen wichtigen Aspekt der Planung dar.

3.2 Wegebau landschaftsverträglich gestalten

Aus der Sicht des Naturschutzes besteht ein Interesse, den Wegebau auf die wichtigsten und am meisten genutzten Wegetrassen zu beschränken. Dieses Interesse deckt sich mit der Forderung der Kommunen nach einer Konzentration der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel auf die wichtigsten Wegebeziehungen. Eine solche Forderung erwächst aus der Erkenntnis, dass selbst bei Förderung eines umfangreich ausgebauten Wegenetzes die Kommunen in Zukunft unter dem Eindruck des demografischen Wandels kaum noch die Mittel zur Verfügung haben werden, um ein solches Wegesystem zu unterhalten.

Wo immer möglich, sollte mit Rücksicht auf die Natur und im Hinblick auf Herstellungs- und Folgekosten auf Asphalt und Beton verzichtet werden. Bei der Planung des ländlichen We-

gebaut im Sinne von Natur- und Landschaftsschutz sollten folgende Punkte berücksichtigt werden:

- keine Inanspruchnahme von wertvollen Biotopflächen
- Verwendung von Befestigungen ohne Bindemittel
- Spurbahnen oder einspurige Wege mit max. 3 m Breite und Ausweichstellen
- Rand- und Saumstrukturen einplanen und als Vernetzungselemente gestalten
- Heckenbepflanzungen oder Feldholzinseln anlegen



Abbildung 7: Sanierter Forstweg bei Wooster Teerofen

Impressum

Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V

Dezernat Naturparke

Bildnachweis:

Udo Steinhäuser (Titel, 1)

Evelin Kartheuser (2, 4)

Gudrun Schützler (6, 7)

Naturpark Sternberger Seenland (3)