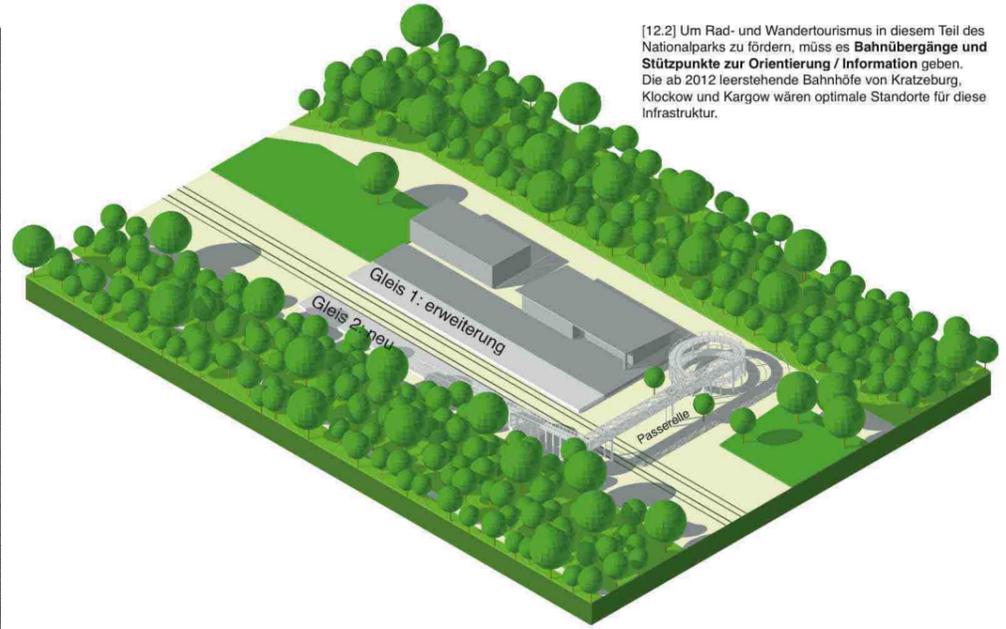
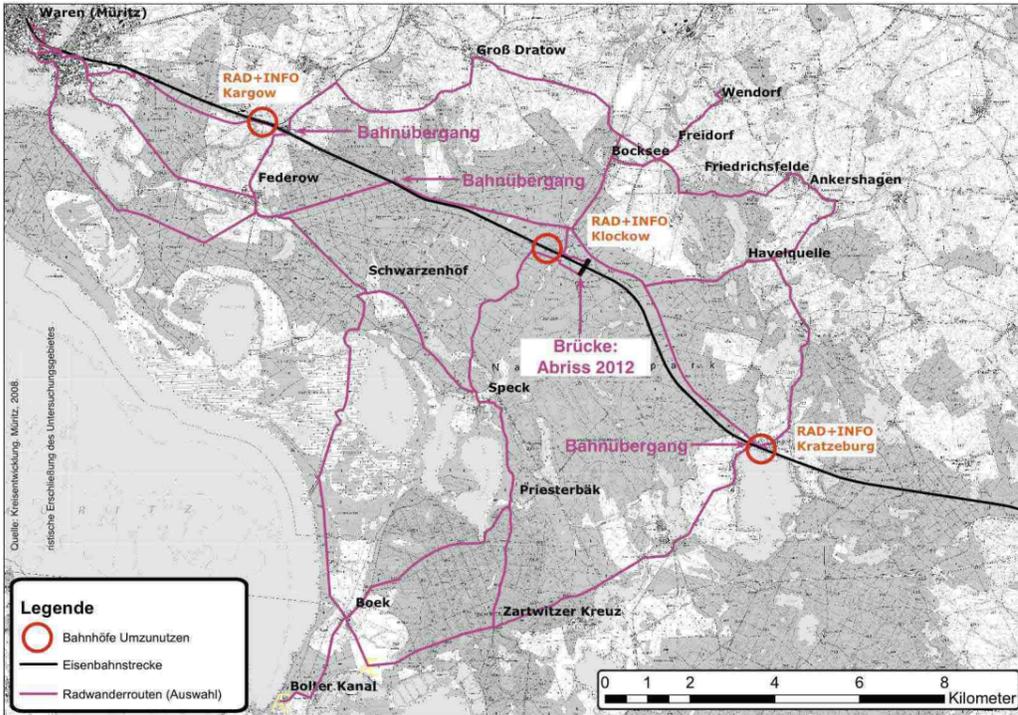


# „NÄCHSTER HALT KLOCKOW“

perspektive 2015

## 12 Infrastruktur für sanften Tourismus in Kargow, Kratzeburg und Klockow



[12.2] Um Rad- und Wandertourismus in diesem Teil des Nationalparks zu fördern, muss es **Bahnübergänge und Stützpunkte zur Orientierung / Information** geben. Die ab 2012 leerstehende Bahnhöfe von Kratzeburg, Klockow und Kargow wären optimale Standorte für diese Infrastruktur.

[12.1] Rad+Info: Vorschlag für eine sanfte Tourismusinfrastruktur in den Ehemaligen Bahnhöfe und Gewährleistung der Bahnübergänge. Bild: Radwegnetz im Nationalpark zwischen Kratzeburg und Kargow.



### RAD + INFO UND BAHNÜBERGANG

Das Wegnetz für sanften Tourismus in diesem Teil des Nationalparks ist in Entwicklung [Bild 12.1]. Die Bahnhöfe von Kratzeburg, Klockow und Kargow werden ab 2012 ihre Funktion als Steuerungsstellen verlieren. Statt sie leer zu lassen sollen sie für Radfahrer und Wanderer umgenutzt werden. Vom heutigen sanierungsbedürftigen Zustand bis zur voll sanierten touristischen Infrastruktur, schlagen wir eine Schritt-für-Schritt Umnutzung vor. Es ist notwendig die Bahnhofsgebäude in diesem Wegnetz zu behalten um sie umzunutzen und vor allem vor dem Vandalismus zu schützen. Die Gebäude in Kargow und Kratzeburg sind gut angeschlossen nur der Klockower Bahnhof würde im Abseits stehen. Er braucht den von der Deutschen Bahn geplanten Durchgang [Bild 12.4].

### KONZEPT

Als erster Schritt sollen Infotafeln für Touristen sowie ein Selbstbedienungsladen eingerichtet sein. Die Infotafeln sollen über Wanderrouen und Orts-geschichte (wie diese Ausstellung) unterrichten. Außerdem sollen an allen Bahnhöfen Selbstbedienungsladen zur Fahrradvermietung eingerichtet werden, die spontane oder geplante Tagestouren ermöglichen.

### SELBSTBEDIENUNGLADEN

Der Selbstbedienungsladen soll nach Schweizer Vorbild hergerichtet sein. Es soll den Besuchern lokale Produkte anbieten. Das Bezahlen läuft auf Vertrauensbasis. Der Preis wird von den Produzenten festgelegt und das Geld in einem Tresor deponiert.

### FAHRRADVERLEIH

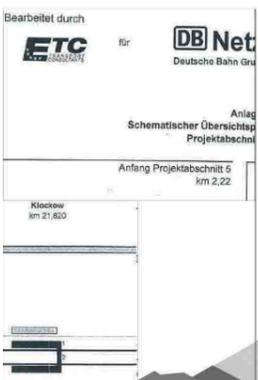
Gemäß dem Vorbild der „City-Bikes“ können Tagestouristen, die mit der Bahn anreisen direkt am Bahnhof „Müritz-Bikes“ für ihre Touren ausleihen und diese dann je nach Route auch an einem der anderen Bahnhöfe wieder abstellen. Die Selbstbedienungsstationen ermöglichen Einwegtouren, fördern die umweltfreundliche Mobilität und das Fahrradaufkommen in den Zügen wird entlastet.

### PROJEKT REALISIERUNG

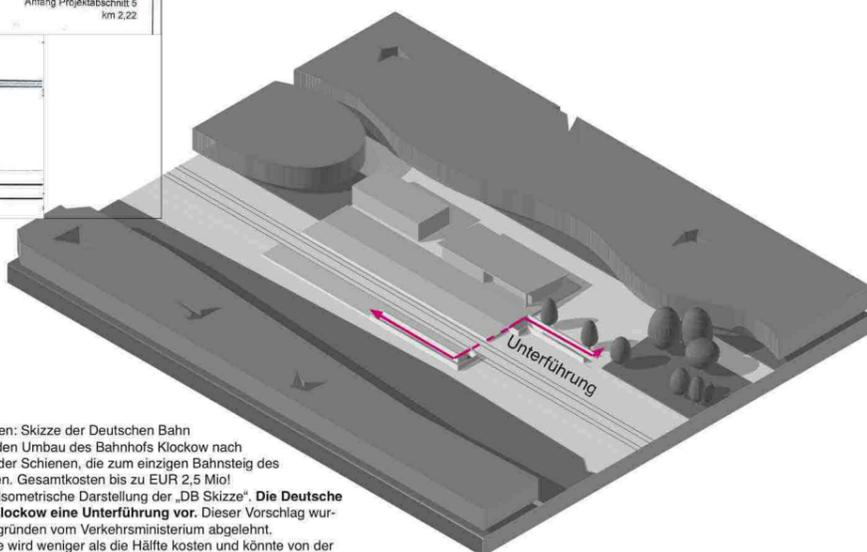
Die Realisierung der Infrastruktur könnte von kleineren Bauunternehmen aus der Region getragen werden, um lokalen Ressourcen zu fördern. Die Beteiligung einer Hochschule an der Planung und Entwicklung dieser Infrastruktur könnte das Know-how des Landes materialisieren und einen Wissenstransfer zwischen Wissenschaft und Unternehmen unterstützen.



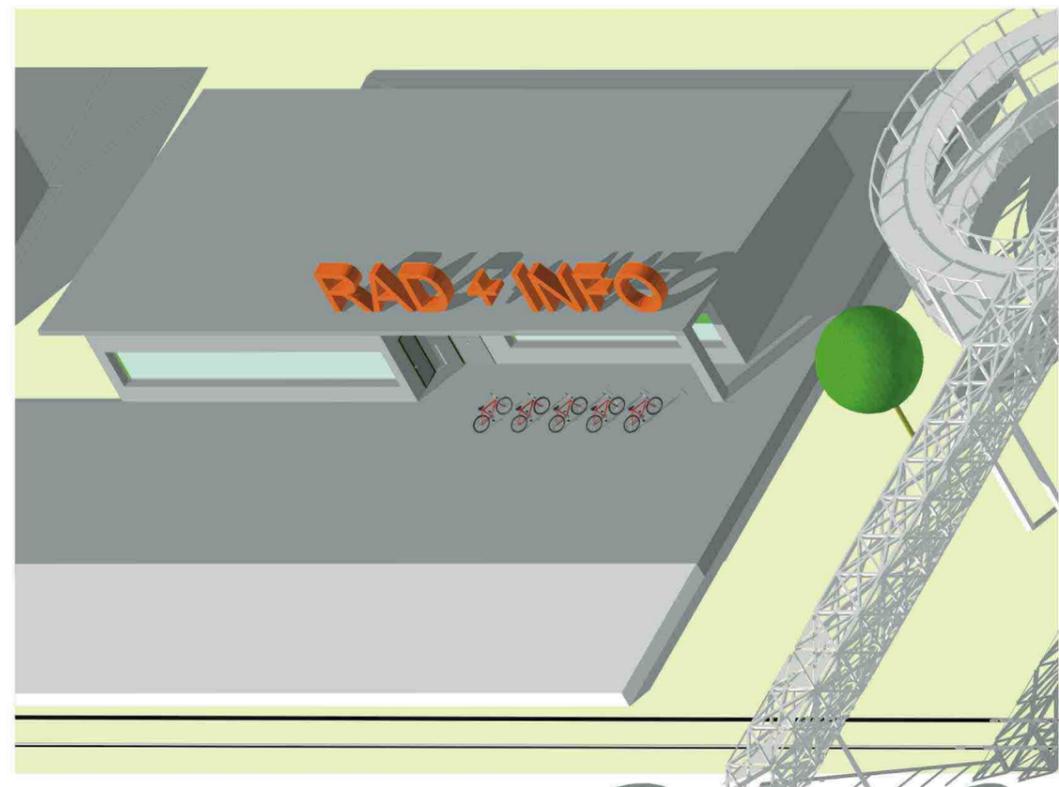
[12.3] 2012 wird Klockow, von den drei ehemaligen Bahnhöfen, der einzige ohne Bahnübergang sein. Deshalb schlagen wir, neben Rad+Info, **eine Passerelle** vor. Sie könnte den zweiten Bahnsteig anbinden und eine Haltestelle für die Regionalbahn wieder möglich machen.



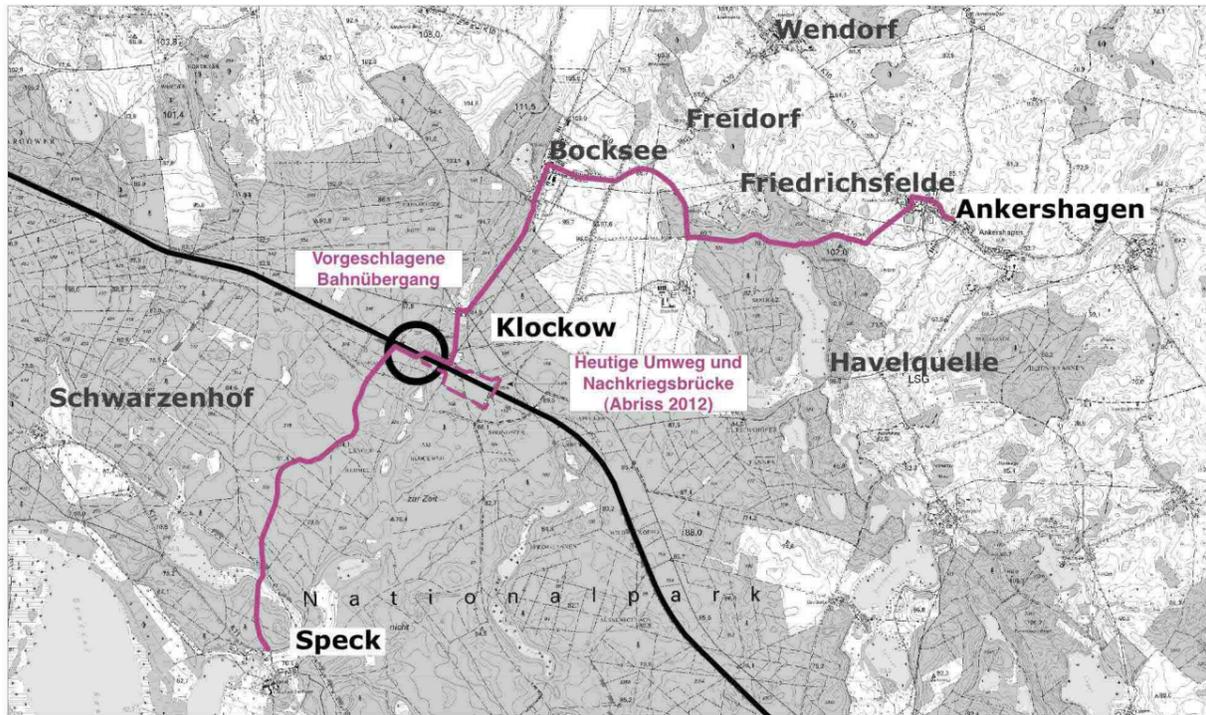
[12.5] Die bald leerstehenden Bahnhöfe von Kratzeburg, Klockow und Kargow könnten als **Infrastruktur für Radfahrer und Wanderer** umgenutzt werden. Es wäre möglich Informationen zur Region und lokale Produkte anzubieten.



[12.4] Links oben: Skizze der Deutschen Bahn (vor 2008) für den Umbau des Bahnhofs Klockow nach dem Rückbau der Schienen, die zum einzigen Bahnsteig des Bahnhofs führen. Gesamtkosten bis zu EUR 2,5 Mio! Rechts unten: Isometrische Darstellung der „DB Skizze“. Die Deutsche Bahn sah in Klockow eine **Unterführung** vor. Dieser Vorschlag wurde aus Kostengründen vom Verkehrsministerium abgelehnt. Eine Passerelle wird weniger als die Hälfte kosten und könnte von der Zivilgesellschaft realisiert werden.



## 13 Errichtung eines Kulturhistorischen Wegs Ankershagen – Klockow - Speck



[13.1] Der historische weg Ankershagen – Speck [hier als aktueller Radweg dargestellt] führt durch Klockow und über die Bahn. Es ist der einzige Bahndurchgang im Umkreis von 8 km. Er verbindet zwei touristische Standorte, die bei Radfahrern beliebt sind: das Heinrich-Schliemann-Museum und eine der ältesten Feldsteinkirchen Mecklenburgs in Ankershagen mit dem Käflingsbergturm in Speck. Wir sind der Meinung, dass dieser Weg erhalten bleiben muss.



### KONZEPT

Die Wiederherstellung des Weges Ankershagen - Klockow - Speck soll zwei bei Touristen beliebte Standorte verbinden: das Heinrich-Schliemann-Museum und eine der ältesten Feldsteinkirchen Mecklenburgs mit dem Käflingsbergturm [Bild 13.1]. Der Weg von Ankershagen über Klockow nach Speck existiert schon seit Jahrhunderten und am Wegesrand findet man Zeugnisse aus mehreren Tausend Jahren Geschichte, Kultur- und Landschaftsentwicklung [Bilder im Medaillons]. Dazu sollen an vielen Standpunkten Infotafeln erstellt werden.

### DER BAHNDURCHGANG

„Klockow Oberdorf“, beziehungsweise „Klockow Bahnhof“ entstand mit der Einweihung der Eisenbahnstrecke Rostock - Neustrelitz 1886. Ein Bahnübergang gewährleistete die historische Verbindung Ankershagen - Speck. Dieser Durchgang war neben dem Bahnwärter- und Bahnbeamtenhaus [Bild 13.2]. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde am Dorfrand im Wald eine Stahlbetonbrücke gebaut. Die Brücke diente Militärzwecken, ein Übungsfeld wurde im Wald eingerichtet. Nach der Wiedervereinigung wurde der Müritz- Nationalpark gegründet und die Brücke von Radfahrern und Wandernern touristisch genutzt. Die Brücke ging in das Eigentum der Gemeinde über.

### UNTERBRECHUNG

Die Stahlbetonbrücke muss saniert werden aber die Mittel der Gemeinde sind dafür unzureichend. Außerdem ist die Brücke überdimensioniert und zu weit vom Dorf entfernt. Es wurde der Gemeinde angeboten, im Zug der Schieneerneuerung die Brücke abzureißen. Infolgedessen wird ab 2012 der historische Weg Ankershagen - Speck unterbrochen.

### WIDERHERSTELLUNG

Der abgebildete Vorschlag [Bild 13.3 sowie 12.2 und 12.3] zeigt die ideale Lösung für Klockow: Eine Bahnüberführung im Dorf, die keinen Autoverkehr im Nationalpark zulässt. Die neue Lage für die vorgeschlagene Passerelle ist weiter von der Kernzone des Nationalparks entfernt, die für Unbefugte unzugänglich ist. Damit wird der bestehende Umweg bei Klockow vermieden. Zusätzlich würde diese Überführung den Bau eines zweiten Bahnsteigs für die Regionalbahn ermöglichen und in Klockow könnte ein Bedarfshalt eingerichtet werden.

### INFOS: INITIATIVE Klockow 3

- Bernard Cherix, Architekt <b.cherix@excite.com> 0041. 79. 884 53 05  
- Johannes Kramer, Fotograf, <Johannes.Kramer@berlin.de> 0176. 666 537 66



2011

[13.2] Heute ist der Bahnübergang 500m östlich des Dorfs. Es ist eine unsanierte Stahlbetonbrücke, die 2012 abgerissen wird. Der historische Bahndurchgang neben dem Bahnbeamtenhaus(\*) wird trotz Verbot von Einheimischen und Touristen begangen.

2015

[13.3] Nach dem Abriss der Stahlbetonbrücke 2012 schlagen wir eine Passerelle vor. Sie soll am ehemaligen Bahnhof realisiert werden um den weg Ankershagen-Speck wiederherzustellen.



[13.4] Die Passerelle als Signal für sanften Tourismus im Müritz-Nationalpark.

