

Die Parklandschaft mit der Eisenbahn
zwischen Angermünde und Prenzlau [1]

von Christine Hinz

"Ein Landstrich, durch den eben erst eine Eisenbahn gezogen wird, ist ein lebendiges Bild der innern und äußern Unruhe, welche gegenwärtig die Menschheit stürmisch Vorwärts treibt ..."

Hermann Hauff 1840 (nach Dr. Ulrich Schmid; Vorwärts 1844)

Weitläufige Parklandschaften aus dem 18. Jahrhundert wie das Dessau-Wörlitzer Gartenreich - um 1790 von Zeitgenossen noch hoch gelobt - verloren nach 1807 ihren Vorbildcharakter und gerieten in die Kritik. Reformen stellten deren reale Wirtschaftlichkeit immer öfter in Frage. Die exakt durchkomponierten Parkszenen - nur gut zu besichtigen von dem vorgegebenen Ausblick - entsprachen nicht mehr dem neuen, durch das evolutionäre Denken der Romantik geprägten Naturempfinden. Aus dem an der Landschaftsmalerei orientierten *Landschaftsbild* wurde der in der Bewegung erlebbare *Landschaftsraum*.

Naturwissenschaften beeinflussten die Rationalität der Landnutzung. Die Technisierung aller Lebensbereiche in der Folgezeit, insbesondere der Eisenbahnbau, änderte den Umgang mit Raum und Zeit. Der Mensch des Industriezeitalters überwand im Selbstverständnis scheinbar seine natürlichen Grenzen der Beschleunigung.

Um 1825 fuhren nicht nur in England erste Industriebahnen, in deutschen Landen von der Öffentlichkeit noch wenig beachtet. Dagegen erkannten Wirtschafts- und Eisenbahnpioniere wie der Staatswissenschaftler Friedrich List (1789-1846) in Tübingen [13; 21], dass die überkommenen Verwaltungsstrukturen dringend der Reform bedürfen, um den neuen Anforderungen entsprechen zu können. Damit stieß List auf Widerstand und geriet unter Verdacht. Nach Festungshaft und Exil kehrte Friedrich List aus Amerika als Konsul nach Hamburg zurück und legte 1833 seinen Plan für ein Eisenbahnnetz in den deutschen Staaten vor. Mecklenburg blieb in dem Plan unberücksichtigt. In dieser wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Übergangsphase wurden die Eisenbahnstrecken von Berlin nach Stettin [17] und nach Stralsund [18] über Angermünde-Prenzlau geplant. Erste Überlegungen um 1830 zur Trassenführung betrafen noch beide Bahnlinien. Die Stettiner Strecke konnte 1843 eröffnet werden; aber Planung, Genehmigung und Bau der Stralsunder Strecke zogen sich hin. Deren feierliche Eröffnung in Stralsund fand erst am 26. Oktober 1863 in Anwesenheit von König Wilhelm I. von Preußen (1797-1888) statt.

König Friedrich Wilhelm IV. (1795-1861) wollte zunächst den Abschnitt Angermünde-Prenzlau gar nicht genehmigen. Nach seinem Willen sollte die Bahnlinie nach Stralsund über Neustrelitz führen; Großherzog Georg von Mecklenburg-Strelitz (1779-1860) war sein Onkel. Der König erteilte am 18. Juni 1853 die Konzession für diese „Nordbahn“. Intensives Bemühen der Städte um Bahnanschlüsse sowie Untätigkeit in Mecklenburg-Strelitz [15] unterliefen seine Absicht. Er gab dem Drängen etwas nach, indem er den Teilstrecken Passow-Greifswald, Pasewalk-Stettin und Züssow-Wolgast am 16. November 1853 zustimmte. Für die Strecke Greifswald-Stralsund behielt er sich die spätere Entscheidung vor.

In diesem Spannungsfeld entstand über mehrere Etappen doch noch die *Parklandschaft mit der Eisenbahn*. An der Durchsetzung des Vorhabens hatten zwei Männer mit ihrem jeweiligen Umfeld besondere Verdienste: Carl Friedrich Grabow (1802-1774), ab 1837 Bürgermeister von Prenzlau, und Friedrich Wilhelm Graf von Redern (1802-1883), Besitzer von Görldorf und weiteren Gütern, seit 1825 in Berlin am Hofe tätig. Während Grabow vor allem den administrativen Weg wählte, wirkte Graf von Redern mehr aus dem Hintergrund.

Görldorf, heute Ortsteil von Angermünde, liegt nördlich der Stadt im Winkel der Bahnlinien nach Stettin und Stralsund am Tal der Welse, einem Oder-Zufluss. Das tief eingeschnittene Welsetal und die am Ende der letzten Eiszeit durch abfließendes Wasser markant geformten Anhöhen bildeten die räumliche Grundstruktur der späteren Parklandschaft. Das galt auch für das Sernitztal und seine Umgebung bei Greiffenberg. Beide Gebiete zusammen stellen den Südteil der mit und durch den Bahnbau geschaffenen *Parklandschaft mit der Eisenbahn* dar. Der größere Nordteil umfasst das Uckertal mit dem Ober-Uckersee und dessen historisch bedeutendes Umland, dem Unter-Uckersee bis Prenzlau sowie zahlreiche Seen und Dörfer in der hügeligen Landschaft. Westlich Melzow, in der Übergangszone zwischen beiden Teilgebieten, nähert sich die Bahntrasse den Uckerseen, die sie - in großzügigen Bögen geführt - bis Prenzlau begleitet. Darauf wird noch genauer eingegangen.

Die Region war nicht nur geomorphologisch, sondern auch demografisch deutlich geteilt. Das hing mit den unterschiedlichen Besitzverhältnissen zusammen. Für den Südteil waren die großen, wirtschaftsstarke Adelsgüter bestimmend. Im Nordteil lagen die aus Klosterbesitz hervorgegangenen Schulamts Güter, vom Kurfürsten dem Joachimsthalschen Gymnasium als Wirtschaftsgrundlage zugesprochen. Außerdem gab es stadteneigene Güter sowie Dörfer mit zahlreichen Bauernwirtschaften. Daraus resultierten ökonomische und sozio-kulturelle Unterschiede, die bei der Umsetzung der Idee von der Parklandschaft als Gesamtkunstwerk deutlich hervortraten. Während im Südteil die gestalterische Vernetzung von Privatbesitz im Vordergrund stand, hatte im Nordteil der demokratische Aspekt „einer Eisenbahn für (fast) alle“ erheblichen Einfluss auf Bauten und Landschaftsgestaltung.

Erste Etappe: Vorbereitung

Die Vorbereitung auf das Eisenbahnzeitalter begann in der Region in den 1820er Jahren auf vielfältige Weise, am zielstrebigsten zunächst bei Görldorf. Sie endete zunächst mit der Eröffnung der Bahnlinie Berlin-Stettin 1843.

Gut Görldorf gehörte seit 1632 der Familie von Redern und wurde seit dem 18. Jahrhundert zum repräsentativen Herrschaftssitz ausgebaut [6]. Das Gutshaus brannte 1945 ab; vom älteren Baubestand blieb die Gutskirche von 1804 auf der Anhöhe zwischen Dorf und Gut erhalten. Der Königliche Kammerherr und Hofmarschall des Prinzen Heinrich von Preußen (1726-1802) in Rheinsberg, Wilhelm Jacob Moritz Graf von Redern (1750-1816), und dessen Ehefrau Wilhelmine, geb. von Otterstedt (1772 -1842), Eltern des Friedrich Wilhelm und seines Bruders Heinrich Alexander (1804-1888) [16], hatten die Kirche auf Görldorf im Stil der Landbaumeister jener Zeit zunächst turmlos errichten lassen. Das Gebäude bekam später eine besondere Rolle in der Parklandschaft.

Nach dem frühen Tod des Vaters übernahm der Bruder der Mutter, Friedrich von Otterstedt (1769-1850), die Förderung seiner Neffen. Während der Jüngere die

Diplomaten-Laufbahn einschlug, begann der Ältere 1825 seinen Dienst am Hofe, anfangs als Kammerherr der Kronprinzessin Elisabeth. Seine Musikalität kam ihm dafür sehr gelegen. Bereits ab 1828 wirkte er vertretungsweise, 1832-1842 hauptamtlich als General-Intendant der Königlichen Theater zu Berlin. Danach war er für den Domchor und die Hofmusik zuständig [8].

Der junge Mann nahm sich der neuen Aufgaben tatkräftig an, behielt aber stets auch seine privaten Pläne im Auge. In dieser Zeit ließ er sein Elternhaus in Berlin, das Palais Redern (Unter den Linden 1), durch Karl Friedrich Schinkel (1781-1841) umbauen (1828-1829/30). Mit dem Kauf von Gut Lanke im Kreis Niederbarnim [16] konnte er 1830 Landrat für ein Territorium werden, durch das künftig Eisenbahnen von Berlin nordwärts führen, zum Beispiel nach Stettin.

In Graf von Rederns Intendantenzeit fiel der Wiederaufbau der durch Brand zerstörten Oper in Berlin. Bei einer Dienstreise zu Fragen des Theaterbaus, zusammen mit Schinkel nach Hamburg, wurde Graf von Redern in das Haus des Senators und späteren Präses der Baudeputation in Hamburg, Martin Johann Jenisch (1793-1857), eingeführt. Im Dezember 1834 heirateten Friedrich Wilhelm Graf von Redern und die Schwester des Bausenators, Bertha Jenisch (1811-1875) [8]. Damit bekam von Redern auch indirekt Kontakt zu Friedrich List. Zwar hatte dieser wegen fehlender Unterstützung Hamburg bereits verlassen. Aber in Leipzig wurden Friedrich List, Martin Johann Jenisch und andere 1834 Ehrenmitglieder des Eisenbahnkomitees für die Strecke Dresden-Leipzig [13].

Am 14. April 1835 gründeten Stettiner Kaufleute unter Leitung von Bürgermeister Andreas Masche zusammen mit Berlinern, vor allem Bankier Joseph Mendelssohn (1770-1848), das Berlin-Stettiner Eisenbahnkomitee [17]. Das Bauvorhaben Eisenbahn Berlin-Stettin konnte beginnen. Dagegen zogen sich Planung und Bau der Stralsunder Strecke drei Jahrzehnte hin. Dieser lange Zeitraum war andererseits Voraussetzung für die Entstehung der *Parklandschaft mit der Eisenbahn* als Gesamtkunstwerk.

Bereits 1826 hatte Graf von Redern durch den Königlichen Regierungskondukteur C. Bischoff [III] die Ortslage Görlsdorf vermessen lassen und zu Peter Joseph Lenné (1789-1866) Kontakt aufgenommen. Im gleichen Jahr fertigte der Vermessungs-Offizier Leutnant Jolly vom Infanterieregiment No. 27 das Blatt Greiffenberg der Landesvermessung (Urmesstischblatt) an. Lenné musste schon mehrfach von ihm entworfene Parks an Bahnlinien angleichen oder wie bei den Anlagen um Potsdam Eisenbahntrassen harmonisch in den Bestand einordnen.

Nach dem Wunsch des Bauherrn ging es bei Görlsdorf um eine neue Qualität der Gestaltung des Landschaftsraumes, nämlich die Präsentation der Region für die Bahnreisenden, ebenso die der Eisenbahn als ein Blickfang aus der künftigen Parklandschaft. Dabei hatte man vom Verlauf der späteren Bahntrassen, denen eine Hauptrolle zugedacht war, noch recht vage Vorstellungen [18, 29]. Das wurde zur Herausforderung - nicht nur für Lenné. Zunächst trug er in die Ortsvermessung seinen Entwurf für die Gestaltung des Kernbereiches um das Gutshaus und den Gutshof ein, wobei er auch den Abbruch eines Wirtschaftsgebäudes aus gestalterischem Gründen erwog. Den Hauptplan für die Gestaltung von Görlsdorf und Umland fertigte 1829 Lennés Mitarbeiter Gerhard Koeber (?-1852) an. Dieser Entwurf sagt viel aus über die Ideenfindung und den Schaffensprozess sowie die damalige Situation vor Ort. Zu der Vorbereitung des Bahnbaues gehörte der Ausbau des Straßennetzes als Ortsverbindung und Zubringer. Im Entwurf von Koeber für den Landschaftspark Görlsdorf blieb die östlich tangierende Chaussee unberücksichtigt.

In dem zeitgleich entstandenen Urmesstischblatt ist die Chaussee in zwei Varianten dargestellt: Als begradigte Straße sowie als die bekannte Görlsdorfer Kurve, für die man sich schließlich aus gestalterischen Gründen entschied. Am alten Feldweg, von der Görlsdorfer Kirche nordwärts, wurde der Hügel oberhalb vom Großen Plötzsee (später Mausoleumsberg) als Aussichtspunkt entworfen. Blickfänge sollten sowohl die Eisenbahnstrecke nach Stralsund als auch der Mühlenberg bei Greiffenberg mit der 1830 erbauten Windmühle in Form eines Erdholländers werden. Bauherr für die Mühle war der Bäckermeister Bernhard Heiden aus Greiffenberg [7]. - Auch heute fällt dem aufmerksamen Betrachter der sensibel auf den Landschaftsraum abgestimmte Mühlenstandort auf. - Hier kam die künftige Führung der Eisenbahntrasse als ein Mittel der Landschaftsgestaltung ins Spiel. Peter Joseph Lenné und der Wegebau-Inspektor Georg Friedrich Neuhaus (1797-1876) haben diese Aufgabe schrittweise und in Abstimmung gelöst. Die in großzügigen Bögen geführte Bahntrasse wurde zum Kern der Gestaltungsidee; dabei musste sich Lenné auch in technische Fragen hinein denken. In dem Entwurf für Görlsdorf ist östlich vom Aussichtspunkt ein zweiter Abfluss für den Großen Plötzsee eingetragen, auf den später verzichtet wurde. Da der Bahndamm den Plötzsee von seinem natürlichen Einzugsgebiet trennen musste, wäre er durch das Sickerwasser gefährdet. Dem wollte Lenné damals vorbeugen; in den 1980er Jahren trat der von ihm befürchtete Schadensfall tatsächlich ein. Außerdem hatte Koeber in seinem Entwurf auf der Südseite von Gut und Park Görlsdorf eine vierreihige Allee als Zufahrt vorgesehen. Diese Prachtstraße sollte parallel zur tangierenden Stettiner Eisenbahnlinie verlaufen. Da die Bahn aber dann aus technischen Gründen im Einschnitt geführt werden musste, verzichtete man auf die Allee und verlegte die Zufahrt auf die Südwestseite des Parks.

Inzwischen hatte Graf von Redern beim König für Görlsdorf einen Bahnhof an der Stettiner Strecke beantragt und ließ schon vorsorglich den hangparallelen Galerieweg auf der Nordseite der Görlsdorfer Anlagen bauen. Das hatte zur Folge, dass zentrale Parkwege und Raumstrukturen um 1840 geändert werden mussten. Der Bahnhof wurde nicht genehmigt; erst 1908 eröffnete man den Bahnhof Welsow-Bruchhagen nahe Görlsdorf.

Während das Baugeschehen auf Gut Görlsdorf der allgemeinen Entwicklung zumindest gedanklich vorauseilte, gab auf Gut Suckow erst der Eisenbahnbau neue Impulse für eine moderne ganzheitliche Landschaftsgestaltung in der Mitte des 19. Jahrhunderts. Ab 1734 hatte der Feldmarschall Jakob Vivigenz von Arnim (1682-1748) den Herrschaftssitz seiner Familie von Stegelitz nach Suckow verlegt, wo er eine repräsentative Barockanlage am Südufer des Ober-Uckersees erbauen ließ. Vom Haussee aus umfloss ein Kanal das Karree mit dem Gutsensemble (Hauptgebäude 1945 zerstört) und trennte es vom Tiergarten (Wildgatter), vom Wirtschaftshof und von dem Dorf. Um die Forstwirtschaft zu fördern, schuf man Ende des 18. Jahrhunderts auf der Anhöhe bei Schifferhof den „Sternentanger“ als Anzucht- und Sichtungsgarten. Sternförmig angeordnete Wege begrenzten die zwischen ihnen liegenden Beete für Forstjunggehölze und öffneten den Ausblick auf markante Punkte im Umland. - Nach 1800 kam es zum Erbschaftsstreit, der sich etwa zwei Jahrzehnte hinzog. Achim von Arnim (1781-1831), mit seinem ererbten Gut Friedenfelde bei Gerswalde unzufrieden, machte sich ebenfalls Hoffnungen auf Suckow. Der Brief, den er am 15. Oktober 1815 von Friedenfelde an seine Frau Bettina richtete, spiegelt seine Wünsche und Befürchtungen in dieser Umbruchzeit wider. *"Ich habe mir die Gegend recht angesehen, wie sie Dir zusagen möchte, ... , und ich glaube Du befändest Dich doch hier besser als in Wiepersdorf ... , es giebt*

hier Cousinen, die Beethovensche Doppelsonaten spielen usw. Wäre nur das Haus [Gutshaus Friedenfelde] gefälliger, ich muß noch so viel dran bauen, daß mir ein Gedanke gekommen, mich künftig an einem ganz anderen [Ort] anzusiedeln, in einem Gute von höchster Fülle und Pracht am Ufer des Uckersees, unser hiesiges Landmeer, der alten Stadt Prenzlau gegenüber, ein Gut das mit zu der seit 25 Jahren streitigen Erbschaft gehört, und das ich erst jetzt kennenlernte. - Diese Erbschaftssache zu Ende zu bringen, muß ich noch hier bis zum 25. verweilen ... "

" ... , ohne daß ich es Dir oft sagte, quälte mich manche Sorge um die Zukunft, vergebliche Pläne, Wünsche in die Ferne, doch die Macht der Jahrhunderte hat mich mit Kindern und Kindeskindern an die Uckermark gefesselt, es sei denn, das alles in der Welt wankt [26]."

Drei Jahre später verkaufte Achim von Arnim das Gut Friedenfelde. Der Geologe Christian Leopold von Buch (1774-1853) hatte bereits 1813 sein Gut Wilmersdorf an der späteren Bahnstrecke nach Stralsund mit seinem Bruder Alexander Detlof (1773-1845) gegen Grundbesitz an der Oder getauscht. Auf Schmiedeberg [6], ein Bauerndorf mit einem kleineren Gut und Nebenlehen im Hagenschen Güterverband (Majorat) im Havelland, starb 1814 der Gutsbesitzer Leopold Friedrich Rudolph von der Hagen (1747-1814). Das Erbe ging an dessen jüngeren Bruder Heinrich Friedrich August von der Hagen (1750-1829). Die Nachlassregelung übernahm Justizrat Samuel Carl Gottfried Busch (1784-1837), ab 1814 Zweiter Bürgermeister, ab 1821 Oberbürgermeister von Prenzlau. Busch trat sein Amt in wirtschaftlich und sozial-kulturell schwierigen Zeiten an. Deshalb bemühte er sich, neben der Stabilisierung der Wirtschaft und dem Ausbau der Infrastruktur, um die Förderung von Bildung und Kultur. Unterstützung fand er in einem Kreis Gleichgesinnter, zu dem auch der Germanist Friedrich Heinrich von der Hagen (1780-1856) [11], natürlicher Sohn des Erblassers auf Schmiedeberg, gehörte, der - wie Busch - in Halle studiert hatte. Diesem Kreis ging es um Erwachsenenbildung durch Literatur und die Entwicklung eines bürgerlichen Selbstbewusstseins. Im Jahr 1836 regte Oberbürgermeister Busch die Gründung des Verschönerungsvereins an. - Der bekannte Pädagogikreformer Wilhelm von Türk (1774-1846) [22], Schwager des Geologen von Buch, wirkte in Potsdam. Er hatte seine Berufslaufbahn als Jurist am Hof in Neustrelitz begonnen. Später beauftragte ihn Herzog Carl II. von Mecklenburg-Strelitz (1741-1816) mit der Reform des Schulwesens im Herzogtum. Schon 1801 gründete Pfarrer Friedrich Ludwig Reinhold (1766-1832) in Abstimmung mit von Türk ein Lehrerseminar in Woldegk (später nach Mirow verlegt); 1831 erschien in Prenzlau Reinholds Schrift „*Mecklenburg. Ein Unterhaltungsbuch für den gebildeten Städter und Landmann und zur Belehrung der Jugend*“, - in guter Gesellschaft. Aber in den ländlichen Regionen um Prenzlau gab es in den 1820er Jahren noch einen hohen Anteil von Analphabeten unter den Erwachsenen. Armut und ein schlechtes Schulwesen waren verbreitet. In der Folge entwickelten sich unter Lehrern und anderen Personen, denen eine Verbesserung des Schulwesens wichtig war, demokratische Ideen und Ansichten. Das blieb nicht unbemerkt; 1842 wurde der Lehrer Heinrich Friedrich Belitz (1817-1878) von Groß Schönebeck in der Schorfheide nach Seehausen am Ober-Uckersee strafversetzt, wo er zehn Jahre zum Wohl der Region wirkte.

Die allgemeinen Verhältnisse und der geringere Anteil an Großgrundbesitz im Nordteil der künftigen *Parklandschaft mit der Eisenbahn*, aber auch der natürliche Landschaftsraum mit den Uckerseen bestimmten hier die Vorbereitung des Bauvorhabens. Während südlich der Linie Melzow-Suckow Einzelanlagen mit dem Entwurf einer Idealtrasse für die Eisenbahn schrittweise funktional und gestalterisch

vernetzt wurden, bildete im Nordteil von Beginn an der Raum des Uckertals mit Prenzlau als Bezugspunkt die Grundlage der Gestaltung.

Nach dem frühen Tod von Oberbürgermeister Busch 1837 übernahm sein Amtsnachfolger, Carl Friedrich Wilhelm Grabow (1802-1874), ein gut bestelltes Feld. Bald nach dem Amtsbeginn 1837 veranlasste Grabow die Gründung des Prenzlauer Eisenbahnkomitees. Die Planungsphase für die Bahnstrecke nach Stettin war noch nicht beendet, und Grabow hoffte auf eine für die Erschließung von Prenzlau, günstige Lösung, - dazu später mehr.

Carl Friedrich Grabow war gebürtiger Prenzlauer, seine Familie gehörte zum bürgerlichen Mittelstand. Nach dem Tod des Vaters, Kaufmann Gustav Emanuel Grabow (?-1808), übernahm 1808 der Großvater, Seilermeister Schöpke, die Vormundschaft für den Enkel. Nachdem dieser den Besuch des Prenzlauer Gymnasiums 1821 mit Auszeichnung beendet hatte, zog seine Mutter mit ihm nach Berlin, Taubenstraße. In Berlin absolvierte Grabow sein Jurastudium und unternahm anschließend eine Bildungsreise. Die erste juristische Prüfung legte er 1824 ab und wurde Gerichtsreferendar am Königlichen Stadtgericht in Berlin. Im Jahr 1826 wechselte er an das Königliche Kammergericht, wo er 1828 zum Kammergerichts-assessor befördert wurde. In Berlin hatte er 1831 Johanna Techow geheiratet. In seiner Laufbahn als Jurist folgte 1834 die Ernennung zum Justizrat durch den König und 1836 - nach Auszeichnung mit dem Roten Adlerorden IV. Klasse - zum Kriminalrat und Mitglied des Königlichen Hofgerichts in Greifswald. Am 13. November 1837 wählten die Prenzlauer Stadtverordneten Grabow zum Bürgermeister [9]. Der nahm die Wahl an und gab sein Amt in Greifswald auf. Der Kronprinz bestimmte den Juristen Jodocus Donatus Hubertus Temme (1798-1881) aus Stendal [12] zu Grabows Amtsnachfolger in Greifswald. Beide trafen sich 1848 [14] und in der Folgezeit als Abgeordnete wieder. Temme betätigte sich nebenbei als Sagensammler und Literat; soziale und rechtliche Fragen waren oft seine Themen.

Als Bürgermeister von Prenzlau nahm Grabow 1841 bis 1847 an den märkischen Kreis- und Provinziallandtagen teil; 1847 gehörte er der zweiten Kurie des preußischen Vereinigten Landtages an. Damit war er an der inhaltlichen Vorbereitung von Gesetzen beteiligt. 1848 vertrat Grabow als Abgeordneter Prenzlau in der preußischen Nationalversammlung, zu deren Präsident er gewählt wurde. Carl Friedrich Grabow nutzte seine Kontakte zum Wohle von Prenzlau, besonders setzte er sich für die örtliche Wirtschaft und die Realisierung eines Bahnanschlusses ein.

Zweite Etappe: Architektur, Bauten und Bahntrasse

Am 15. August 1843 erfolgte in Anwesenheit von König Friedrich Wilhelm IV. die feierliche Eröffnung der Berlin-Stettiner Eisenbahn in Stettin. Der Sonderzug hielt auch zu einem Kurzbesuch in Angermünde. Mit dieser Bahnlinie wurden Fakten für die Entwicklung der *Parklandschaft mit der Eisenbahn* geschaffen. Die Suche nach der optimalen Bahntrasse Richtung Stralsund mit Bahnanschluss für Prenzlau wurde intensiver und konkreter. Als Folge änderte sich das Landschaftsverständnis im gesellschaftlichen Bewusstsein deutlich. Verbesserte Möglichkeiten effektiver Landnutzung und des Transportes lösten nicht nur in den Städten eine starke Bautätigkeit aus. Die Architektur repräsentativer Herrschaftssitze, öffentlicher Gebäude, Verkehrs- und Industriebauten wurde zum Spiegelbild einer Zeit zwischen der Suche nach nationaler Tradition und einem globalen Wirtschaftsstreben.

Die akademische Bauausbildung orientierte sich zunehmend auf die Bautechnik. Deshalb gründeten Architekturstudenten wie Eduard Knoblauch (1801-1865) und August Stüler (1800-1865) 1824 den *Architektenverein zu Berlin* als eine

Basis für den fachlichen Gedankenaustausch und die Weiterbildung. Im gleichen Jahr schrieb der Maler Ludwig Richter (1803-1884) an den Buchhändler Johann Christoph Arnold (1763-1847): „Rom, 31. Januar 1824 ... jetzt fühle ich recht, wie sehr ich das schöne Vaterland verkannte, seine Schönheiten, seinen ungeheuren Reichtum läßt man gewöhnlich liegen und eilt in die Ferne. Das Fremde reizt mehr, ist aber selten besser. - Hat unser Rhein, die Donau mit ihren wunderschönen Gegenden, die Insel Rügen, das nordische Sizilien, nicht eben den klassischen Boden, nicht eben so schöne Gegenden als Italien [12]?“

Oberbürgermeister Grabow und das Prenzlauer Eisenbahnkomitee bemühten sich immer noch weitgehend vergebens im Zusammenhang mit der Stettiner Bahnstrecke um einen Bahnanschluss für Prenzlau. Sie hatten früh zu Georg Friedrich Neuhaus (1797-1876), der die Vorschläge für mögliche Trassenführungen erarbeitete, Kontakt aufgenommen. Dabei ging es ihnen darum, die Stettiner Eisenbahnstrecke so dicht wie möglich an Prenzlau heranzuführen. Vorsorglich gründete man 1838 die *Kreisständische Commission für Erbauung einer Zweig-Eisenbahn von Prenzlau nach Passow*. Im Jahr 1839 reiste eine Delegation aus Prenzlau unter Leitung von Bauingenieur Domming zur Generalversammlung nach Stettin. Prenzlau stellte Geldzuwendungen von 30.000 bis 50.000 Mark für den Bahnbau in Aussicht, konnte aber nur den Ausbau des Bahnhofes Passow und der Straße erreichen.

Im Jahr 1844 gründete sich in Greifswald ein Eisenbahnkomitee; 1845 erarbeitete der Oberingenieur Arndt aus Anklam einen Entwurf für die Trasse der Vorpommerschen Bahn, die zwischen Angermünde und Passow nahe der Bruchhagener Mühle (bei Görldorf), wo Graf von Redern einen Bahnhof wünschte, von der Stettiner Strecke abzweigen sollte.

Erst als König Friedrich Wilhelm IV., wie bereits erwähnt, im November 1853 ein gewisses Entgegenkommen signalisierte, beauftragte die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft den Ingenieur Busse mit der Erarbeitung einer Bahntrasse von Passow nach Greifswald; seinen Plan legte er am 2. Januar 1854 vor.

Im Südteil der späteren Parklandschaft entstanden nach 1840 zwei bedeutende Gutshäuser, die als Beispiele für die Architektur der Zeit gelten können. Moritz von Wedel (1805-1900), Neffe des Landrates Otto von Wedel auf Günterberg, beauftragte wohl Friedrich August Stüler [27] mit dem Entwurf für das Gutshaus Polßen, ein in den Jahren 1844/46 errichteter zweieinhalbgeschossiger Ziegelbau am Gutshof nahe der Kirche. Der Bauherr hatte das Gut erst 1831 aus dem Nachlass des Friedrich Ludwig von Vernezobre (1776-1827) erworben und bewirtschaftete es selbst. Zuvor hatte er 1832 das „Rote Haus“ auf dem Keller einer ehemaligen Burg erbauen lassen. Sein neues Haus wurde auf Fernwirkung gestaltet. Aus der Nähe betrachtet fällt auf, dass die im Goldenen Schnitt gegliederte Fassade nicht mit der räumlichen Aufteilung im Innern des Gebäudes übereinstimmt. Die sachliche klare Architektur würde auf den ersten Blick auch für eine Fabrik oder Kaserne passen, wären da nicht der giebelseitige Turm nahe der Dorfstraße, die Portalnische über zwei Etagen auf der Hofseite sowie der Balkon und die Freitreppe auf der Gartenseite [27]. - In der Darstellung von Herrenhaus, Gut und Dorf Polßen durch Alexander Duncker wird die Absicht des Besitzers noch deutlicher: Im Vordergrund ein Getreidefeld in der Erntezeit, über das der Blick des Betrachters zum wohlbestellten Gut und Dorf schweift [5]. Auf die Eisenbahn hat sich Moritz von Wedel vorbereitet, indem er einige Waldflächen in Ackerland umwandelte.

Fast zeitgleich wurde auf Gut Görldorf gebaut; Graf von Redern hatte Eduard Knoblauch aus Berlin mit dem Um- und Neubau des Gutshauses Görldorf beauftragt. Mit diesem Auftrag begann Knoblauchs erfolgreiches Schaffen in der Uckermark und in Vorpommern [4]. Seine erste Aufgabe war schwierig; der durch den Vorgängerbau bezeichnete Standort im Welsetal lag oft zu tief für beabsichtigte Sichtbeziehungen zur Umgebung. Die Landschaftsgestalter arbeiteten dann trickreich mit optischen Täuschungen, zum Beispiel indirekten Sichtachsen, die sich erst im Gehen erschlossen. Knoblauch hat in Görldorf viel gelernt. Das Herrenhaus, ein gut proportionierter weißer Bau, zweigeschossig mit Flachdach [5], war eine Italienreflektion.

Ideallandschaften nach italienischem Vorbild spielten in der Ideenfindung bei aller Tradition immer noch eine Rolle. Zumal der Maler Jacob Philipp Hackert (1737-1807) ein gebürtiger Prenzlauer war [24]. Ein weiterer „Prenzlauer“, Adolf Stahr (1805-1876), entdeckte mit seiner Reiseliteratur dem meist städtischen Leser und potenziellen Feriengast die landschaftliche Schönheit neu. So schrieb Victor von Scheffel (1826-1886) im Sommer 1852 an seine Schwester: *„Albano, 28. Juli 1852. Es liegt unendlich viel Poesie und Reiz über dieser Villegiatur im Albaner Gebirge. Wenn Du in Stahrs Italien die Schilderung seines Aufenthaltes in Ariccia nachliest, so ersparst Du mir ein paar große Briefe, Ort und Leben - wie es der deutsche Professor ziemlich ledern beschreibt - gleicht es dem meinen durchaus. Eine Fülle von Bildern bei jedem Schritt und Tritt [12].“* Heute ist kaum noch bekannt, dass die Benennung der „Weißen Berge“ bei Seelübbe einst an das Albaner Gebirge erinnern sollten; die „Pontischen Sümpfe“ am See bei Prenzlau sind längst trockengelegt.

Noch während des Baues des Gutshauses in Görldorf bekam Knoblauch 1844 einen Auftrag aus Prenzlau. Der Magistrat der Stadt unter Leitung von Bürgermeister Grabow bemühte sich schon länger um finanzielle Unterstützung und einen geeigneten Architekten für die dringend erforderliche Sanierung der Marienkirche. Über dienstliche Kontakte zu Carl Knoblauch (1793-1859), dem älteren Bruder des Architekten, und durch Vermittlung von Stüler erging der Auftrag an Eduard Knoblauch [23]. Der Landeskonservator Ferdinand von Quast (1807-1877) stimmte zu, sollte aber bald Grund zur Kritik haben. Knoblauch gelang es Mehrheiten für ein völlig neues Konzept zu gewinnen, das er - an der Denkmalpflege vorbei - umsetzte. Er ließ in der Marienkirche den Altarbereich aufschütten und trennte ihn mit einer breiten halbkreisförmigen Treppe vom übrigen Kirchenraum. Im Mittelteil des Kirchenschiffes wurde ein Teil des Gestühls, bezogen auf die Kanzel an der Nordwand, quer aufgestellt. Damit gliederte Knoblauch den Kirchenraum optisch und gab ihm eine neue menschliche Maßstäblichkeit. Die Ausstattung wurde zum großen Teil erneuert, selbst der Altar wurde leicht modernisiert, die Altarfiguren von Künstlern aus Berlin im Zeitgeschmack übermalt. Die barocke Röder-Orgel ersetzte nun eine Buchholz-Orgel, deren Bauabnahme durch Dr. Carl Loewe (1796-1869) aus Stettin erfolgte. Zweihundert Sänger studierten unter Leitung von Musikdirektor Gustav Bemann (1807-1893), ab 1856 an der Universität Greifswald tätig, dessen eigens für die Weihefeier komponierten Choral ein. Die feierliche Wiedereinweihung der Marienkirche am 31. Oktober 1847 bekam über den Anlass hinaus Symbolcharakter!

Da der Orgelbau vor Ort durch Materialtransporte aufwendig war, bemühten sich die Orgelbauer zur Auslastung der Kapazitäten um zusätzliche Aufträge in der Region. Auch August Buchholz baute neben der großen Orgel für die Marienkirche noch mehrere Orgeln für uckermärkische Dorfkirchen. Eine besondere Orgel, die mit ihrem großen Stimmumfang völlig aus dem Rahmen des Üblichen fällt, fertigte er

1848 für die Gutskirche in Görlsdorf. Hier hatte der Kirchenpatron und Gutsbesitzer von Redern auf den Bau der Orgel Einfluss genommen. Dieses Instrument erlaubte auch Opernarien zu begleiten und wurde wohl zusätzlich für private Konzerte genutzt. Leider ist die Orgel derzeit nicht spielbar.

Dritte Etappe: Eisenbahnbau Angermünde-Stralsund

Bertha Gräfin von Redern (1811-1875) stiftete 1854 den Kirchturm für die Gutskirche in Görlsdorf als vermittelnde Landmarke zwischen Gutsbezirk, Dorf und gestaltetem Landschaftsraum. Der architektonisch interessante Glockenturm vor dem Eingang an der Nordfassade der Kirche, wohl ein Entwurf von Knoblauch, machte das Gebäude auch zu einem Blickfang von der gedachten Bahnstrecke aus. Damit wurde der Turm ein Zeichen des Triumphes und der Hoffnung gleichermaßen. Denn obwohl die Bahnplanungen im Sinne künftiger Anlieger zuletzt einen günstigen Verlauf nahmen, gab es immer noch keine Genehmigung für eine durchgehende Bahnstrecke von Angermünde nach Stralsund. Unabhängig davon hatten Neuhaus und Lenné die Idealtrasse für die Parklandschaft im Entwurf sowie durch Arbeiten im Gelände vorbereitet. Sie wurde später bis auf zwei Abweichungen auch gebaut. Vor Prenzlau musste der Trassenbogen wegen der Verschiebung des Bahnhofstandortes nach Norden ein wenig geändert werden. Eine größere Abweichung wurde in Höhe Melzow nötig. Neben der Flächenbereitstellung hing das mit der Gestaltungsabsicht zusammen. Durch die in großen Bögen geführte Bahntrasse sollte sich beim Ausblick in die Parklandschaft für die Reisenden ein „Drehbühnen-Effekt“ ergeben. Der Landschaftsraum schien ihnen durch die optische Drehung größer. Die Blicke der Reisenden wurden entweder in das den Raum betonende Ensemble oder überleitend aus dem Raum auf markante Punkte gelenkt, wie Kirchen oder die Windmühle bei Greiffenberg. Das erforderte eine sehr komplexe Planung, die auch beim Unvorhersehbaren an dem Fernziel festhielt.

Um das Gut und den Ort Suckow wurde die Gestaltung der Landschaft nun auf die künftige Eisenbahnstrecke abgestimmt. Den Tiergarten verlagerte man aus der Nachbarschaft des Gutshauses an das Südende des Haussees und verband ihn mit den parkartig gestalteten Uferpartien (heute Naturschutzgebiet). Die geplante Eisenbahntrasse sollte vom Bahnhof Wilmersdorf in dem begonnenen Bogen fortgesetzt werden und westlich um den Wald herumführen. Damit wäre der Ausblick in den Raum Suckow sowie auf den Ober-Uckersee früher möglich gewesen als es jetzt der Fall ist. Dort, wo der Feldweg von Melzow nach Stegelitz die heutige Bahnstrecke kreuzt, war ein Bahnhof für die umliegenden Dörfer vorgesehen. Es gab aber Schwierigkeiten bei der Flächenbereitstellung, deshalb bot der Amtmann von Biesenbrow Ersatzflächen nahe Warnitz an. Bei Warnitz richtete man zunächst nur einen Haltepunkt ein. Der Bahnhof Warnitz folgte erst 1914. Der neue Verlauf der Bahntrasse wich erheblich von der Planung ab, in topografischen Karten heute noch nachvollziehbar. - Übrigens war Biesenbrow als Erbe der Fürstin Luise von Anhalt-Dessau (1750-1811), einer Schwedter Prinzessin, in anhaltinischen Besitz gekommen. Prinz Friedrich Karl von Preußen (1828-1885), militärischer Zögling des General Friedrich Heinrich von Wrangel (1784-1877), heiratete 1854 eine anhaltinische Prinzessin. Die Hochzeitsmusik komponierte von Redern. - Der nächste planmäßige Bahnhof nach Warnitz in Richtung Prenzlau entstand bei Seehausen. Dieser Abschnitt wurde gestalterisch sehr wichtig. Nördlich vom Bahnhof Seehausen führte die Bahntrasse im Bogen recht nahe am Unter-Uckersee entlang und ermöglichte damit den Ausblick über den See auf die Marienkirche von Prenzlau.

Das Interesse an dem Landschaftsraum wuchs; im Wald nördlich von Melzow (Königlicher Forst, Amt Gramzow; jetzt Naturschutzgebiet) wurde der sogenannte „Wrangelstein“ aufgerichtet, ein Erinnerungsstein. Als Inschrift auf dem Findling sind drei Namen und die Jahreszahl 1848 vermerkt. Einflussreichster der Genannten (neben dem Gastgeber und von Wrangel) war Friedrich Wilhelm Graf von Brandenburg (1792-1850), 1848 zum Ministerpräsidenten gewählt. Eine politisch unruhige Zeit hatte begonnen. Es gründeten sich einige Volksvereine mit dem Ziel, demokratische Rechte einzufordern und durchzusetzen. Am 3. März 1849 fand in Prenzlau deren Vereinigung zum *Uckermärkischen Volksverein* statt; eingeladen hatte der Volksverein Oberucker. In der erhaltenen Einladung sind die 24 Vorstandsmitglieder mit Nachnamen, Beruf (Bauern, Handwerker, Lehrer) und ihrem Wohnort genannt. Die wirtschaftsstarken Gutsdörfer waren nicht vertreten. Zum Präsidenten des *Uckermärkischen Volksvereins* wählte man den Lehrer Heinrich Friedrich Belitz aus Seehausen; 1852 floh dieser mit Gleichgesinnten vor der politischen Verfolgung ins Ausland.

Eine allgemeine Militarisierung der Gesellschaft setzte sich durch. Das Militär unterstützte den Eisenbahnbau; bereits im Sommer 1860 hatten Generalstabschef Helmuth Graf von Moltke (1800-1891) sowie das Kriegsministerium der Bahnstrecke Angermünde-Stralsund zugestimmt. Ihr Interesse galt dabei mehr technisch effektiven Lösungen als der Gestaltung der Parklandschaft. So fiel die Fertigstellung des Meisterwerkes mit dem Ende einer Epoche zusammen.

Am 15. April 1861 unterzeichnete Prinzregent Wilhelm die Konzessionsurkunde für die Angermünde-Stralsunder Strecke. Das Preußische Herrenhaus bestätigte am 25. April 1861 ein Gesetz zur Übernahme einer Zinsgarantie für das Anlagekapital für die Eisenbahn von Angermünde nach Stralsund. In Prenzlau hatte ein provisorisches Komitee schon seit dem 21. April 1856 Aktien zeichnen lassen. Die Bauarbeiten konnten nun zügig fortgesetzt werden. Am 26. Oktober 1863 eröffnete der Regent, nun als König Wilhelm I., in Stralsund feierlich die schwer erkämpfte Bahnstrecke von Angermünde nach Stralsund.

Vierte Etappe: Traditionspflege, Landesverschönerung, Ausflugsbetrieb

Nach Kriegsjahren und der Reichsgründung begann die vierte Etappe der Entwicklung der *Parklandschaft mit der Eisenbahn* als Rückbesinnung bzw. mit dem Nachholen bereits früher geplanter Vorhaben. Rudolf Virchow (1821-1902) hatte 1869 mit Gleichgesinnten die *Berliner Gesellschaft für Anthropologie, Ethnologie und Urgeschichte* gegründet; 1878 besuchten Mitglieder der Gesellschaft erstmals die frühgeschichtlich wichtige Region um den Ober-Uckersee. An der zweiten Exkursion 1902, nach dem Tod von Virchow, nahm auch Reinhold Mertens (1840-1920), 1874 bis 1908 Bürgermeister von Prenzlau, teil, der sich sehr der Landesverschönerung und dem Fremdenverkehr widmete. Das erste Fahrgastschiff fuhr 1879 auf den Uckerseen, war aber wirtschaftlich nur mäßig erfolgreich.

Bereits um 1860 waren Kirchtürme für die Kirchen in Röpersdorf und Seelübbe geplant. Für den Turm in Seelübbe ist ein Entwurf aus dem Jahr 1859 von Baurat Horn, Mitarbeiter von Stüler, belegt. Dieser wurde aus finanziellen Gründen erst 1898 in veränderter Form errichtet. Ähnlich verhielt es sich mit dem Kirchturm in Röpersdorf, den man 1885 erbaute und der über den See hinweg zusätzlicher Blickpunkt in der Parklandschaft wurde. Etwa zeitgleich entstanden im Kontrast zum modernen Bahnhofsgebäude von Prenzlau historisierende Bauten im Bahnhofsviertel und dessen Umfeld, wie das neogotische Kreishaus (1885-88, Stettiner Straße, nach

Brand erneuert; Architekt Doflein) und der Wasserturm (1898, Grabowstraße Architekt Scheven). Im gleichen Jahr gründete sich der *Uckermärkische Museums- und Geschichtsverein* in Prenzlau. Mitbegründer und ab dem 8. Dezember 1904 Kustos am Museum in Prenzlau war der Jurist Joachim Otto von der Hagen (1860-1942) auf Gut Schmiedeberg.

Der 1904 in Dresden als Dachverband gegründete *Deutsche Bund Heimatschutz* vereinte Natur- und Denkmalschutz, bald auch Bautradition und Moderne als Einheit sowie das Fortschrittsstreben mit den Ideen konservativer Nationalisten unter den Architekten und im Siedlungsbau. Das machte sich in der Parklandschaft bemerkbar. Längs der Bahnstrecke entstanden nun Bauwerke und Freiflächen als nachträglich eingeordnete architektonische Schmuckstücke, wie die Friedhofskapelle gegenüber dem Bahnhof Seehausen. Als 1914 der Haltepunkt Warnitz zum Bahnhof aufgewertet wurde, verband man ihn mit dem Ortskern durch die Lindenallee. Deren Bäume, aus jeweils zwei baumschultechnisch verbundenen Jungbäumen geformt, sollten „alte Bäume“ symbolisieren.

Auf dem bei Görldorf 1829 von Koeber vorgeschlagenen Aussichtsplatz oberhalb des Großen Plötzsee schuf Baumeister Otto Gramm aus Greiffenberg 1909 im Auftrag der Familie von Redern ein Mausoleum, architektonisch am Mausoleum in Berlin-Charlottenburg orientiert. Die Aussicht von der Anhöhe auf die Eisenbahn wurde durch das Bauwerk nun zum Blickfang von der Bahn aus. Aber schon in den 1940er Jahren gab es bei dem etwas abseits gelegenen Gebäude Vandalismusprobleme (Abbruch 1965). Die Identität stiftende Idee der *Parklandschaft mit der Eisenbahn* geriet in Vergessenheit, das Autozeitalter begann.

Vor und noch während des I. Weltkrieges ließ Joachim Otto von der Hagen an dem Ober-Uckersee und an der Burgruine bei Greiffenberg archäologische Grabungen vornehmen. Als 1924 Majoratsstiftungen per Gesetz aufgehoben und der Reichsarbeitsdienst organisiert wurde, kam der Bau der Autobahn (A 11) Berlin-Stettin ins Gespräch und die Parklandschaft geriet in Gefahr, zumal ab 1919 die Aufsiedlung uneffektiver Güter per Gesetz gefördert wurde. In den Anfangsjahren seiner Tätigkeit als Kustos am Prenzlauer Museum veranlasste Joachim Otto von der Hagen, unterstützt durch den Kieler Philologen und Professor für Archäologie Gustaf Kossinna (1858-1931), die Katalogisierung der Museumsbestände in Prenzlau durch Erich Blume (?-1912) vom Museum Posen. Kustos von der Hagen und Kossinna blieben in Kontakt. Letzterer beschäftigte sich um 1910 mit der Siedlungsgeschichte, während von der Hagen das Umland von Schmiedeberg zu seinem bevorzugten archäologischen Untersuchungsgebiet machte. Daraus entstanden die Ideen zu einer Freilichtschau mit Bezug zum Ober-Uckersee und zur Burgruine bei Greiffenberg und einer privaten Ausstellung bei Schmiedeberg. 1930/31 errichtete der Bauunternehmer Eugen Richter aus Berlin im Auftrag von der Hagens das Blockhaus am Park in Schmiedeberg als Museum. Der erweiterte Park am Hang zum Großen Kaulsee diente als Freilichtausstellungsfläche. In Resten ist die Anlage heute noch erlebbar. Zu jener Zeit wurde der Bau der Autobahn Berlin-Stettin planerisch und organisatorisch vorbereitet; dazu gehörte u. a. der geplante Schotterabbau nahe Stegelitz. Nach damaligem Zeitgeist standen aber die Parklandschaft und das Freilichtmuseum nicht im Widerspruch zum Autobahnbau. Es war eine „schöne Autobahn“ geplant. So konnte es gelingen, die Autobahntrasse (A 11) harmonisch durch die Parklandschaft zu führen ohne zu zerstören. Zahlreiche Brücken sicherten weiterhin die Erreichbarkeit der Orte und Wirtschaftsflächen. Im Bereich bei Steinhöfel und Wilmersdorf wurden zwischen der Autobahn und der Eisenbahnstrecke raumgliedernde Gehölzgruppen in den Fluren gepflanzt.

Der Sagensammler und Sagendichter, Pfarrer Gerhard Peters (1889-1962) hat in seine Aufzeichnungen aus den Jahren 1916 bis 1921 Sagen aufgenommen, deren Objekte ihre Bedeutung in der Entstehungszeit der Parklandschaft erhielten. Zum Beispiel warf ein Riese aus Prenzlau im Zorn einen Stein Richtung Angermünde, der als Findling nahe dem Hirschportal im Park Görtsdorf landete. Die „Antwort“ des Riesen aus Angermünde (woher wusste der von dem Angriff?) war der Wurf des Wrangelsteines in den Wald nahe Melzow.

Das Wissen um die kulturgeschichtliche Bedeutung ging zu der Zeit bereits im öffentlichen Bewusstsein verloren bzw. wurde in Form von neuen Sagen und Geschichten reflektiert.

Mit der Gebietsreform von 1953 erfolgte die administrative Aufteilung der Parklandschaft an den Bezirk Neubrandenburg mit den Kreisen Prenzlau und Templin sowie an den Bezirk Frankfurt / Oder mit dem Kreis Angermünde. Nicht nur für die Bahnreisenden blieb der gestaltete Landschaftsraum immer eine besonders schöne Region. Das Wissen um den historischen Hintergrund ging allerdings weitgehend verloren. Aber durch die natürliche geomorphologische Situation, die historische Bahntrasse und markante Bauwerke bekam die *Parklandschaft mit der Eisenbahn* eine für den Erhalt wichtige, relativ stabile Grundstruktur. Während in den Dörfern nach 1945 durch Abbruch, Umnutzung oder / und Vernachlässigung Verluste bei historischen Bauten und Anlagen eintraten, war die Pflege des Landschaftsraumes durch die Nutzung weitgehend gegeben. Nach 1980 begannen einzelne Dörfer ihre gemeindeeigenen Parkanlagen für die öffentliche Nutzung zu erschließen.

Licht und Schatten: Der Blick zurück und in die Zukunft

Eine weitaus tiefgreifendere Zäsur als die bisherigen Ereignisse war für die Parklandschaft ab 1990 die übergangslose Änderung der Wirtschaftsverhältnisse und Gesetze. In der BRD hat die Landschaftsgestaltung außerhalb von Denkmalsbereichen keine spezielle gesetzliche Grundlage. - Besonders im Südteil der Parklandschaft gab es vor 1990 große Nutzflächen in Staatsbesitz, z. B. vom Volkseigenen Gut Polßen und der staatlichen Forstwirtschaft, die nun in Bundeseigentum übergingen und von der Nachfolgeeinrichtung, der Treuhand (BVVG) möglichst teuer verkauft werden sollten. Ein zerstörerischer Verdrängungswettbewerb drohte.

Das verlorene Wissen um diese Parklandschaft wirkte sich zusätzlich negativ auf den Erhalt des gestalteten Landschaftsraumes aus.

Seit spätestens 1980 befand sich grenzübergreifend der Umgang mit der Kulturlandschaft (Landschaftsplanung und -gestaltung, Landeskultur, Umweltschutz) als interdisziplinäres Fachgebiet im Umbruch. Die Parklandschaft wurde zu einer Chance für Neues, zum Modell. Bald meldeten sich Einzelpersonen, Bürgerinitiativen und Interessengruppen gegen die vorhersehbaren Fehlentwicklungen zu Wort. Sie organisierten Gegenmaßnahmen zur Rettung der Region als Biotop, als Lebens- und Wirtschaftsraum sowie als Kulturgut. Die landschaftliche Schönheit gewann als Wirtschaftsfaktor für den „sanften Tourismus“ an Bedeutung (Wandern, Kulturangebote, Naturbeobachtung u. ä.). Sie verbesserte die Wohnqualität und forderte die Bewohner zur Reflektion ihrer Umwelt heraus. Dabei gab es von Seiten des Naturschutzes durchaus ein Interesse, die Erreichbarkeit der Region einzuschränken. Der Schutz der *Parklandschaft mit der Eisenbahn* als öffentlich zugängliches Kulturgut und Lebensraum bedeutete deshalb zunächst den Schutz der

Verkehrsinfrastruktur. Nachdem der Bahnhof Greiffenberg schon geschlossen war, setzte sich Adolf Heinrich von Arnim (1915-2008) zusammen mit vielen Mitstreitern für den Erhalt des Bahnhofes Wilmersdorf und einen Verkehrsverbund zwischen Bahnverkehr und regionalen Buslinien wirksam ein [Uckermark Kurier vom 8. Juli 2008].

Im Laufe der Zeit gelang es Privatbesitzern und Förderinitiativen zahlreiche Denkmale in den Orten zu sanieren und zu restaurieren (z. B. die Kirchen Görldorf und Strehlow, die Gutshäuser Wilmersdorf und Rotes Haus Polßen, die Windmühle Greiffenberg, Orgeln, Erinnerungsmaie, Parkanlagen usw.) sowie anderweitiges Erbe zu sichern. Dazu trug / trägt auch die Arbeit von *VERN e.V.* (Verein zur Erhaltung und Rekultivierung von Nutzpflanzen) in Greiffenberg, Burgstraße 20, bei. Der Bio-Landwirt Stefan Palme aus Wilmersdorf und Mitinitiator Rolf-Friedrich Henke regten die Sicherung der zum Verkauf stehenden landwirtschaftlichen Flächen als Pachtland für die ökologische Landwirtschaft an. Bei der sozial-ökologischen *GLS-Bank* wurden eigens dafür der Bio-Bodenfond Schorfheide eingerichtet und 2.550 ha Nutzfläche für 12,7 Millionen Euro aufgekauft. Seitdem ist die Entwicklung der Region über die Landwirtschaft hinaus ausgeglichener verlaufen. Für Bodenspekulanten wurde der Landstrich uninteressant.

Die Landwirte übernahmen die Rolle als Landschaftspfleger. Für die *Parklandschaft mit der Eisenbahn* heißt das, sie müssen sich wieder den Blick für deren Besonderheiten aneignen. Die Ortsränder waren ursprünglich die Schauseite der Dörfer beim Blick der Bahnreisenden in den gestalteten Landschaftsraum. Später wurden Ortsränder im Dorf oft als Rückseite empfunden und als „Rumpelkammer“ genutzt. Für die Wahrnehmung der Siedlungen als Teil des gestalteten Landschaftsraumes wurden sie zur Problemzone. Ähnlich verhielt es sich mit der Ortsstruktur, wenn Neubauten eingeordnet bzw. Altbauten aufgegeben werden sollten. Erst allmählich setzte sich die Einsicht durch: zum Schutz der Parklandschaft gehört der Erhalt der optisch wahrnehmbaren, gestalteten Landschaft als Raum über Besitz-, Zuständigkeits- und Fördergrenzen hinaus. Das ist eine Herausforderung - mit manchen bürokratischen Hürden, denn die Richtlinien und Verordnungen zum Wirtschaftswegebau, zu Bauten im Außenbereich usw. lassen dafür wenig Spielraum.

Görldorf bereitete die denkmalpflegerische Sanierung des Landschaftsparks vor (*Freunde des Lenné-Parks Görldorf e.V.*, 2003). Auf Anregung des *Brandenburgischen Landesamtes für Denkmalpflege* untersuchte der Landschaftsplaner Ulrich Welk aus Braunschweig dazu 2004 im Rahmen seines Studiums an der *Universität Kassel* [28] in einem Projekt sowie in seiner Diplomarbeit das Spannungsfeld zwischen Denkmalpflege und Naturschutz am Beispiel der Parkanlagen von Görldorf. Er kam bei dieser Anlage und ihrem Bezug zur Umgebung zu dem Ergebnis, dass eine detailgenaue denkmalpflegerische Wiederherstellung der Gesamtanlage unter den heutigen Bedingungen nicht möglich ist. Für Details und die Parkbereiche sollte jeweils, im Spannungsfeld unterschiedlicher Ziele, eine am Original orientierte Lösung vereinbart werden.

Noch während der Parksanierung im Auftrag der Gemeinde übernahm das NABU-Informationszentrum *Blumberger Mühle*, ein Neubau nahe den Fischteichen an der Welse, die Görldorfer Anlagen als Exkursionsgebiet in sein Besichtigungsprogramm. Die Herbstwanderungen mit der Naturwacht wurden zum gefragten Erlebnis. Die fördernde Wirkung der Schutzgebiete auf die Fauna und Flora blieb auch Laien nicht verborgen. Zwar achten die Wanderer meist auf auffällige Pflanzen und Tiere. Es könnte ihnen durchaus ein Seeadler auf relativ geringer Distanz

begegnen, zumal im Winter, wenn die Futtersuche für die großen Vögel schwieriger wird. - Ein beeindruckendes Naturerlebnis!

Während die Einsicht und Bereitschaft zur gemeinsamen Präsentation von Denkmal und Natur wuchs, blieb der Umgang mit Bauten im Außenbereich der Orte kompliziert. Zwar gehörte die Standortwahl mancher Bauten zur Gestaltung des Landschaftsraumes wie bei dem Erdholländer bei Greiffenberg. Für aktuelle Arbeiten gelten jedoch aktuelle Gesetze mit oft recht engem Auslegungsspielraum. Die imposante Mühlenruine von 1830 wurde im Sommer 2006 vom Blitz getroffen und brannte nieder. Der Wiederaufbau war bald beschlossen, gestaltete sich aber schwierig. Doch am 30. August 2013 feierte der *Verein zur Förderung von Landwirtschaft, Handwerk und Kultur e.V.* bei Greiffenberg mit Förderern, Freunden, Gästen und natürlich mit den Zimmerleuten das Richtfest beim Wiederaufbau des Erdholländers, - bis dahin nur durch Spenden finanziert.

Die Aufarbeitung der Geschichte der *Parklandschaft mit der Eisenbahn* erfolgte im Laufe eines Jahrzehntes ab 1994 durch ein interdisziplinäres Netzwerk. Es gibt immer wieder erfreuliche Zufallsfunde, die das Mosaik ergänzen. Die Quellenlage ist nicht unbedingt schlecht. Nur wurden die Informationen bisher kaum in der Komplexität betrachtet, die dem Konzept der Parklandschaft von Beginn an zu Grunde lag. Inzwischen wandelt sich das überregionale Kulturgut Parklandschaft in eine zukunftsweisende Modellregion und ein würdiges Schaufenster der Uckermark. Wer als Bahnreisender die Parklandschaft bewusst erleben möchte, sollte für seine Reise die Morgenstunden oder den späten Nachmittag wählen, wenn das schräg einfallende Licht die Konturen im Landschaftsraum betont.

Um die noch aktiven ländlichen Bahnhöfe Wilmersdorf, Warnitz und Seehausen entstanden in jüngerer Zeit Angebote für unterschiedliche Gästegruppen. Im Bahnhofsgebäude Warnitz befindet sich die Tourismus-Information Ober-Uckersee. Seit dem Sommer 2010 besteht in der alten Schule von Seehausen eine Nebenstelle des Kulturzentrums Dominikanerkloster in Prenzlau, in der eine Schau zur älteren frühgeschichtlichen Forschungen vor Ort informiert.

Archäologen und Studenten von den Universitäten Frankfurt am Main, Göttingen und Greifswald führen die systematische Erforschung der frühgeschichtlichen Burganlagen bei Seehausen und des wüsten Zisterzienserinnen-Klosters auf der Halbinsel Marienwerder im Ober-Uckersee weiter, wobei sie auf erhebliche Vorarbeiten aufbauen konnten.

Nördlich von Prenzlau folgt der Bahnhof Nechlin, der zu den frühen Bahnhöfen an der Stralsunder Strecke gehört; dort setzt sich der *Verein Nechliner Signale e.V.* für die Region ein.

Prenzlau, 2013

Quellen - Auszug

Archivalien: Schriftgut sowie Karten und Pläne

- I. Altkreis Angermünde, ehem. Kreisarchiv: Gemeinde Schmiedeberg 1945-1952 ff.
- II. Brandenburgisches Landeshauptarchiv Potsdam:
STAP. Pr. Br. Rep. 23 A.B.RHD Nr. 971, 104 ff. Nachlassregelung Schmiedeberg 1779.
BLHA, Pr. Br. Rep. 8 Templin Nr. 157 Grundsätze des Uckermärkischen Volksvereins.
Gedruckt bei F.W. Kalbersberg 1849 in Prenzlau
- III. Preußischer Kulturbesitz; Plankammer Potsdam: Lenné / Koeber zu Görlsdorf /Uckerm.
Gesamtentwurf und zwei Detailpläne Gutsbezirk und Park, unter Verwendung von dem
"Situationsplan von dem gräflich von Redernschen Dorfe angefertigt den 28ten April 1826
durch C. Bischoff Königl. Reg. Conducteur" PK Potsdam; Inventar-Nr. 3479
- IV. Stadtarchiv Greifswald: Rep. 5, 1361, Bericht des Komitees an die Aktionäre der Berlin-
Stettiner Eisenbahn.
- V. Vorpommersches Landesarchiv Greifswald: Rep. 60, 1815-1822, 1831; Rep. 109. 270 –
Betr. Eisenbahn-Trassierung im Südteil der späteren Parklandschaft Angerm.-Prenzlau
- VI. www.uckermaerkischer-geschichtsverein.de, Vereins-Archiv in Prenzlau

Literatur

- 1 Vgl. Kabus, Petra; Keller, Andreas; Kiesant, Knut (Hrsg.): Blühende Landschaften.
Romantik in Brandenburg. Ein Lesebuch. (In Zusammenarbeit von Kulturland
Brandenburg e.V., Projektgruppe 2002: Romantik, mit der Universität Potsdam), Berlin
2002
2. Burckhardt, Lucius: Design ist unsichtbar. Rat für Formgebung German Design Council.
Hans Höger, Cantz 1995
3. Bähz, Dieter (Hrsg.): Karl August Varnhagen von Ense. Betrachtungen und
Bekenntnisse. Aus den Tagebüchern von 1835 bis 1858. Verlag Rütten & Loening, Berlin
1980
4. Bossmann, Anette; Teltow, Andreas: Drei Architekten in Berlin (Eduard, Gustav und
Arnold Knoblauch); Ausstellungskatalog. Märkisches Museum, Berlin 1994
5. Duncker, Alexander: Die ländlichen Wohnsitze, Schlösser und Residenzen der
ritterschaftlichen Grundbesitzer in der preußischen Monarchie nebst den Königlichen
Familien-, Haus-Fideicommiss- und Schatull-Gütern in naturgetreuen künstlerisch
ausgeführten Darstellungen nebst begleitendem Text, Bd. 1, Berlin 1857
6. Enders, Lieselott: Historisches Ortslexikon für Brandenburg, Teil VIII Uckermark.
Hermann Böhlau Nachfolger, Weimar 1986
7. Fichtmüller, Horst: Die Erdholländer Mühle von Greiffenberg. Angermünder
Heimatkalender 2006
8. Giesbrecht, Sabine (Hrsg.): Friedrich Wilhelm von Redern. Unter drei Königen
Lebenserinnerungen eines preußischen Oberstkämmerers und Generalintendanten
Verlag Böhlau, Köln 2003
9. Grabow, Klaus: Carl Friedrich Grabow - das Lebensbild eines Prenzlauers. Mitteilungen
des Uckermärkischen Geschichtsvereins zu Prenzlau. Heft 2, 1993
10. Gust, Max: J[odocus] D. H. Temme. Ein münsterländischer Schriftsteller und Politiker des
19. Jahrhunderts. Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde der Hohen
Philosophischen und Naturwissenschaftlichen Fakultät der Westfälischen Wilhelms-
Universität zu Münster. Druck Westfälische Vereinsdruckerei Münster 1914
11. Hagen, Joachim Otto von der: Friedrich Heinrich von der Hagen (1780-1856).
Sein Leben und seine Werke. Schmiedeberg 1840 [1940] - Handschrift. Standort:
Bibliothek der Freien Universität zu Berlin
12. Haufe, Eberhard: Deutsche Briefe aus Italien. Koehler & Amelang, Leipzig 1987

13. Henderson, William: Friedrich List. Der erste Visionär eines vereinten Europas Eine historische Biographie. Verlagshaus Reutlingen, Oertel + Spörer, 1989
14. Holtz, Bärbel; Weigert, Dieter: Frei und Einig! Porträts aus der Revolution von 1848. Förderverein Garnisonsfriedhof e.V., Verlag Haude & Spener, Berlin 1998
15. Lexow, Werner: 120 Jahre Eisenbahnverbindung Neubrandenburg-Berlin. Kulturhistorisches Museum Neubrandenburg, Neubrandenburger Mosaik Nr. 21, 1997
16. Redern, Hermann von: Geschichte des Geschlechts von Redern. 2 Bände, Verlag C.A. Starke, Görlitz 1936
17. Regling, Horst, Berlin; Grusenick, Dieter, Greifswald; Morlok, Erich, Angermünde: Berlin-Stettiner Eisenbahn. Verlag transpress, Stuttgart 1996
18. Regling, Horst, Berlin; Grusenick, Dieter, Greifswald; Morlok, Erich, Angermünde: Die Angermünde-Stralsunder Eisenbahn. Verlag transpress, Stuttgart 1999
19. Reichholf, Josef. H.: Naturschutz: Krise und Zukunft. Suhrkamp Verlag, edition unseld. Berlin 2010
20. Richter, Karl: Die Orgel von Carl August Buchholz in der Kirche zu Görlsdorf. Besichtigungs- und Bestandsaufnahmebericht. Zusammengestellt von Karl Richter, Bad Freienwalde 2006
21. Schlögel, Karl: Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik Verlag Carl Hanser, München Wien 2003
22. Schmitt, Hanno; Tosch, Frank (Hrsg.): Erziehungsreform und Gesellschaftsinitiative in Preußen 1798-1840. Bildungs- und kulturgeschichtliche Beiträge für Berlin und Brandenburg. Buchverlag Weidler, Berlin 1999
23. Schwartz, Emil. Die Geschichte der St. Marienkirche zu Prenzlau. Verlag Pohl, Celle 1957
24. Seiler, Rolf H.; Vogel, Gerd-Helge; Wegner, Reinhard: Der Traum vom irdischen Paradies. Verlag Atelier im Bauernhaus, Fischerhude 1995, betr. Jakob Philipp Hackert
25. Theil, Jürgen: Prenzlauer Stadtlexikon und Geschichte in Daten. Arbeiten des Uckermärkischen Geschichtsvereins zu Prenzlau e.V. Band 7, Prenzlau 2005
26. Vordtriede, Werner; Hrsg.: Achim und Bettina in ihren Briefen. Verlag Suhrkamp, Frankfurt am Main 1961, betr. Suckow
27. Wedel-Parlow, Rüdiger von und Wolf Christian von; Oehmig, Christiane: Das Herrenhaus und das Rote Haus in Polßen. Freundeskreis Schlösser und Gärten der Mark, Berlin 2009
28. Welk, Ulrich: Parkanlage Görlsdorf. Projektarbeit, Universität Kassel 2004
29. Zumpe, Christian: Nicht verwirklichte Eisenbahnprojekte in der Uckermark. Mitteilungen des Uckermärkischen Geschichtsvereins zu Prenzlau, Heft 5, 1997

Die Parklandschaft mit der Eisenbahn zwischen Angermünde und Prenzlau: Kulturgut & Modellregion; Schutz & Entwicklung von Landschaftsräumen

Einführung - Vortrag in Stralsund am 04.07.2011, s. u.:

26. Okt. 1863 Eröffnung der Vorpommerschen Eisenbahn Stralsund (Bau bis Nov.)

Wiederentdeckung der *Parklandschaft mit der Eisenbahn* ab 1994 bei Görlsdorf

Vortrag in Schwedt am 12.02.2012 im Rahmen der Ausstellung „Kunst & Eisenbahn“

Geschichte der Eisenbahnstrecken und der vernetzten Parklandschaft

Personenkreis

Friedrich Wilhelm Graf von Redern (1802-1883); drei Könige; drei Häuser: Berlin, Görlsdorf, Lanke: 1830-1842 Landrat Kreis Niederbarnim
 Berlin, Königliche Oper (1741/43; 1. Bau des Forum Fridericianum), 1843 Brand und

Wiederaufbau durch Carl Ferdinand Langhans (1781-1869)

Carl Friedrich Grabow (1802-1874), ab Ende 1837-1874 Bürgermeister in Prenzlau, sowie 1848 Präsident der preußischen Nationalversammlung, 1856 erfolgte seine Wahl in den Landtag; während des Verfassungskonfliktes war er 1862/66 Präsident des preußischen Abgeordnetenhauses

Martin Johann Jenisch (1793-1857), ab 1827 Senator, Präses der Baudeputation in Hamburg; ab 1834 Schwager des Friedrich Wilhelm von Redern sowie, durch Vermittlung von Friedrich List (1789-1846), Ehrenmitglied im Eisenbahnkomitee in Leipzig

Georg Friedrich Neuhaus (1797-1876), 1828 Wegebau-Inspektor Pommern, nach dem Bau der Bahn Berlin-Stettin 1843 wurde er deren Betriebsdirektor in Hamburg

Entwicklungsstadien beim Bahnbau und der Parklandschaft

1826-1842 Vorbereitungszeit; 1836 Verschönerungsverein Prenzlau gegründet

Friedrich List: 1833 Entwurf für ein deutsches Eisenbahnsystem

1835, 14. 4. Berlin-Stettiner Eisenbahnkomitee gegründet

1837 Prenzlauer Eisenbahnkomitee fertigt Bericht zum Eisenbahnanschluss, erste Trassierungsvorschläge vom Ober-Wegebau-Inspektor Friedrich Neuhaus mit der Absicht, die Stettiner Trasse möglichst nahe an Prenzlau zu legen.

1839 Deputation von Prenzlau, unter Leitung von Bauinspektor Domming fährt zur Generalversammlung nach Stettin; Geldzuwendungen von 30.000 - 50.000 Mark werden angeboten. Erreicht werden letztlich nur, aus finanziellen Gründen, der Bau des Bahnhofes Passow (Denkmal) und der Ausbau der Chaussee Prenzlau-Angermünde

Anm.: Greiffenberg-Boitzenburg bereits 1830

1840, 3. 2. Konzession für Stettin erteilt; 12.10.1840 endgültige Bestätigung

1842/43-1854 Berlin-Stettiner Bahn; Kampf um Strecke Prenzlau und Stralsund

Als Folge des Bahnanschlusses Stettin allgemeine Aufbauphase auf den Gütern

1844 in Greifswald Komitee zur Vorbereitung des Eisenbahnbaues gegründet;

7.3.1844 Antrag an den Königlichen Staats- und Finanzminister: Trasse über Greifswald legen. - 23.3.1844: König behält sich Prüfung vor.

1845 Anklam: Oberingenieur Arndt, Trassenentwurf für die Vorpommersche Bahn, der zwischen Angermünde und Passow nahe der Bruchhagener Mühle von der Stettiner Strecke abzweigt.

Graf von Redern lässt den Galerieweg in der Parklandschaft Görldorf bauen.

1853, 18.6. Konzession für Nordbahn über Neustrelitz nach Stralsund (verzögert)

1853 Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft beauftragt Ingenieur Busse mit dem Projekt „Passow-Greifswald“, am 2.01.1854 vorgelegt, 1856 ergänzt bis Stralsund

1853, 16.11. - Minister lehnen Unterstützung der Nordbahn ab und drängen den König zur Konzession der Strecke nach Stralsund über Angermünde-Prenzlau

Zugestimmt wird den Teilstrecken: Passow-Greifswald, Züssow-Wolgast, Pasewalk-Stettin Für Greifswald-Stralsund behält er sich spätere Entscheidung vor.

Auseinandersetzung um 1848:

Johann Albrecht Friedrich Eichhorn (1779-1856), 1840/48 Minister für geistliche, Unterrichts- und Medizinalangelegenheiten

1848/49/50 Uckermärkischer Volksverein; Heinrich Friedrich Belitz (1817-1878)

1854, 1861-1863 Fertigstellung der Bahn - Jubiläum 2013, 150 Jahre

1860/61 Meinungswandel zur Trassenführung; Unterstützung durch das Militär Vorläufiges Ende gestalterischer Überlegungen; Weiterführung um / nach 1900

Am 15.04.1861 unterzeichnete Prinzregent Wilhelm die Konzessionsurkunde

1872; um 1900 späte, auf den Parklandschaftsraum abgestimmte, Gestaltung
Kirchtürme: Seelübbe (bereits 1859 Entwurf Baurat Horn; 1898), Röpersdorf
1909 Mausoleum bei Görlsdorf; Friedhof Seehausen nahe Bahn und Gutshof

ab 1924 Museumslandschaft bei Schmiedeberg, 1930/31 Museum, Bauherr Joachim Otto
Baron von der Hagen (1860-1942)

1920er / 30er Jahre A 11 in die Parklandschaft behutsam eingeordnet

Kulturlandschaftsraum aktuell: Licht & Schatten

Geomorphologische Situation: Uckertal mit den Seen, Welsetal
Ortsbild, Landschaftsraum: Wandel der Landnutzung - Windkraftanlagen
Infrastruktur: Erreichbarkeit, Versorgung, Beherbergung - Uckermark-Shuttle

Fotos

Eduard Gorynia
Carsten und Christine Hinz
Anke Noja
Antje Wolter

Initiativen in der Region

Projekt „Nationale Naturlandschaften“ der UNESCO, Organisation der Vereinten Nationen für
Bildung, Wissenschaft, Kultur und Kommunikation

Schorfheide-Chorin Biosphärenreservat im Programm „Der Mensch und die Biosphäre“
(1970) seit 1990; DLF Information 13.06.2011: Weltnaturerbe Buchenwald „Grumsiner Forst“
(Bestätigung Ende Juni 2011)

Brandenburgisches Ministerium Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz 2002
Referat Regionalentwicklung, Dr. Harald Hoppe
Brandenburgisches Ministerium Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz 2011
Heinrich-Mann-Allee 103, 14473 Potsdam

Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz

Presseveröffentlichungen, regional

Regionalentwicklung

Experten sehen Defizite bei märkischem Leitbild: Uckermark Kurier 11./12.06.2005
Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS) kritisiert zu starke Orientierung
der Wirtschaftsförderpolitik an den klassischen industriellen Branchen.

Massive Kritik an dem Plan zu Entsiedelung: Uckermark Kurier 11.09.2007

Image, Kulturlandschaft, Soziokultur:

Tourismus bleibt Schwerpunkt. Nordkurier, Uckermark Kurier 11.03.2010

ZDF: Weder Jubelgeschichte noch Verriss geplant: UK, Prenzlauer Ztg. 4.11.2010
Betr. Kritik aus der Uckermark am Länderspiegel-Beitrag zu Prenzlau

Warum wandern so viele ab? Uckermark Kurier, Prenzlauer Ztg. 5.11.2010
Leserbrief zu ausgewogener Kritik am ZDF-Länderspiegel-Beitrag zu Prenzlau

Industrielle Produktion, Alternative Energiegewinnung.

Windräder bald auch im Schutzgebiet: Uckermark Kurier 19.08.2010 - Einzelfallprüfung

Infrastruktur, Verkehrserschließung:

Geld fehlt für Bahnprojekte im Land: Uckermark Kurier 8.03.2010

Betr. Angermünde-Stettiner Strecke

„Pro Bahn“ empfiehlt dringend Resolution: Uckermark Kurier 23.11.2010

Betr. Streichung von Intercity-Zügen auf der Stralsunder Strecke u.a.

Vernichtendes Urteil über die Staatsbahn: Uckermark Kurier 19.03.2011

Zitat: „RE3-Linie Berlin-Prenzlau-Stralsund wird 2014 neu vergeben“

Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel einer vernetzten Zusammenarbeit;

Motto: Die Kulturlandschaft als Kulturraum im Wandel

„So weit das Auge reicht ...“ Die Parklandschaft mit der Eisenbahn zwischen Angermünde und Prenzlau. - Vortrag am 4.07.2011 in Stralsund;

Stralsunder Akademie für Garten- und Landschaftskultur. Kontakt: Dr. Angela Pfennig,

kontakt@stralsunder-akademie.de, Tel. 038 31 / 289 379