



Besucherlenkung in der Lebenslandschaft Vorpommern

Praxisorientierte Einführung für
kommunale Vertreterinnen und Vertreter



Besucherlenkung in der Lebenslandschaft Vorpommern

Praxisorientierte Einführung für kommunale Vertreterinnen und Vertreter

Auftraggeber: Tourismusverband Vorpommern e.V. im Rahmen des Projekts
„Gemeinsam Mee(h)r Natur in Vorpommern wagen“

Konzept, Text und Gestaltung:

team red Consulting GmbH

Almstadtstraße 7

10119 Berlin

Tel. + 49 (0) 30 138 986 35

Fax + 49 (0) 30 138 986 36

info@team-red.net

www.team-red.net

Handelsregister Berlin HRB 121492 B

US-ID DE266370371

Geschäftsführung: Dr. Bodo Schwieger

Bearbeitung: Heike Helmers, Klaus Klöppel

Titelfoto: Aussichtsturm bei Bugewitz.

Copyright MV-T / Tiemann



„Gemeinsam Mee(h)r Natur in Vorpommern wagen“ ist ein Verbundprojekt von Rewilding Oder Delta e.V., Tourismusverband Vorpommern e.V., Michael Succow Stiftung und OSTSEESTIFTUNG und wird im Rahmen des Aktionsprogramms Natürlicher Klimaschutz durch das Bundesamt für Naturschutz mit Mitteln des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz
und nukleare Sicherheit



Bundesamt für
Naturschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Gefördert durch das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie mit Mitteln des
Ministeriums für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt Mecklenburg-
Vorpommern

Unterstützer des Projektes



Mecklenburg-Vorpommern

Landesamt für Umwelt,
Naturschutz und Geologie



Mecklenburg-Vorpommern
Ministerium für Klimaschutz,
Landwirtschaft, ländliche
Räume und Umwelt



Besucherlenkung als kommunale Aufgabe

Vorpommern lebt in besonderer Weise von seiner Landschaft: Ostseeküste, Bodden, Haff, Seen und Flusslandschaften, Wälder und Moore prägen das Bild der Region und sind zugleich zentrale Grundlage für Lebensqualität, regionale Identität und touristische Wertschöpfung. Auf dem Gebiet des Landkreises Vorpommern-Greifswald liegen die drei Naturparke Insel Usedom, Am Stettiner Haff sowie Flusslandschaft Peenetal.

Für den Landkreis Vorpommern-Greifswald ist Tourismus einer der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren. Fast 1,5 Millionen Gäste und mehr als 6,7 Millionen Übernachtungen wurden 2025 allein in den statistisch erfassten Beherbergungsbetrieben gezählt. Hinzu kommen Gäste in nicht erfassten kleineren Betrieben, bei Freunden und Verwandten oder in Zweitwohnungen sowie mehrere Millionen Tagesgäste. Tourismus sichert Einkommen, Arbeitsplätze und kommunale Einnahmen. Er stärkt Gastronomie, Beherbergung, Handel, Kultur und Mobilitätsangebote und schafft gerade im ländlichen Raum wichtige Entwicklungsperspektiven. Für viele Gäste ist das Naturerlebnis ein entscheidender Reiseanlass: Weite, Ruhe, Wasser, Wälder, Dünen und Tierbeobachtungen stehen für das Urlaubsversprechen des Landes.

Doch die Natur in Vorpommern ist nicht nur Kulisse, sondern auch Schutzgut. Viele Landschaftsräume beherbergen empfindliche Arten, die auf Ruhe, intakte Wasserhaushalte und unzerschnittene Rückzugsräume angewiesen sind. Dies gilt für Küstenüberflutungsmoore, Dünen und Röhrichte, für Wälder und Seen, die Bodden- und Haffgewässer. Viele Vogelarten haben hier ihre Rast- und Brutgebiete. Selbst dort, wo große Flächen unter Schutz stehen, können steigende Besucherzahlen und unzureichend gelenktes Freizeitverhalten empfindliche Naturbereiche zusätzlich belasten.

Für Kommunen entsteht daraus eine anspruchsvolle, aber gestaltbare Aufgabe. Es geht nicht darum, Gäste fernzuhalten oder die touristische Entwicklung auszubremsen. Im Gegenteil: Gute Besucherlenkung macht Naturerleben verlässlich, attraktiv und konfliktärmer möglich. Sie

hilft, sensible Bereiche zu entlasten, sichere Wege und Orientierung zu schaffen, Angebote räumlich und zeitlich besser zu verteilen, die Akzeptanz der örtlichen Bevölkerung zu stärken und die Natur zu schützen. Damit wird Besucherlenkung zu einem Baustein nachhaltiger Kommunal- und Regionalentwicklung.

Spannungsfeld: Tourismus, Naturschutz, Landnutzung, Sicherheit und Akzeptanz

In vielen Naturregionen treffen mehrere berechnigte Interessen auf engem Raum zusammen. Gäste wünschen sich eindrucksvolle Erlebnisse, gute Erreichbarkeit, Orientierung und Sicherheit. Naturschutzakteure müssen Lebensräume schützen, Störungen vermeiden und gesetzliche Vorgaben umsetzen. Einheimische erwarten, dass ihre Orte lebenswert bleiben, Verkehrsbelastungen begrenzt werden und die touristische Nutzung nicht zu dauerhaften Konflikten führt. Kommunen müssen zwischen unterschiedlichen Erwartungen und Interessen vermitteln, sie tragen Verantwortung für die Nutzung von Flächen und die Entwicklung der Infrastruktur und müssen dabei die engen Grenzen des Haushalts beachten.

Typische Konflikte entstehen dort, wo Besucherströme räumlich oder zeitlich konzentriert auftreten: volle Parkplätze und Suchverkehr, überlastete Strand- oder Waldeingänge, ungeordnetes Abstellen von Fahrzeugen, Abkürzungen durch sensible Naturbereiche, Störungen von Wildtieren, Konflikte zwischen Wandernden, Radfahrenden, Reitenden und Hundehaltenden oder Unsicherheiten bei Sperrungen, Wegequalität und Beschilderung.

Hinzu kommen neue Dynamiken durch digitale Routenplattformen, Social Media und Navigationsdienste:

- Es werden kurzfristig Orte stark beworben, ohne dass Wege und Parkräume darauf vorbereitet sind.
- Es werden Wegeführungen vorgeschlagen, die durch sensible Naturräume führen oder zur Nutzung ungeeignet sind.

- Damit verbunden sind manchmal Schäden für die Natur, nicht zumutbare Belästigungen für Anwohnende oder Gefahren für die Gäste.

Besucherlenkung setzt genau an diesen Schnittstellen an. Sie verbindet Planung, Kommunikation, Infrastruktur, Naturschutz, Mobilität und Unterhaltung. Sie schafft Räume, in denen Menschen die Natur erleben können, aber auch solche, in denen Flora und Fauna sich ungestört entwickeln können. Und sie trägt dazu bei, Menschen durch Information und Umweltbildung für die Belange des Naturschutzes zu sensibilisieren.

Besucherlenkung übersetzt Schutz- und Entwicklungsziele in konkrete, vor Ort verständliche Angebote: Wo sollen Menschen gehen, fahren, beobachten, verweilen? Wo nicht? Welche Alternativen gibt es? Besucherlenkung betrachtet die gesamte Servicekette der Gäste, die Customer Journey: Welche Informationen brauchen Gäste vor der Anreise, unterwegs und am Ziel? Sie legt fest, welche Wege geeignet sind, welche gepflegt, gesperrt oder anders geführt werden müssen. Und sie zielt darauf, dass Wege dauerhaft nutzbar sind, Schutzmaßnahmen dauerhaft greifen, Beschilderungen regelmäßig kontrolliert und bei Bedarf erneuert werden.

Was Besucherlenkung bedeutet

Besucherlenkung bezeichnet die bewusste Beeinflussung von Besucherströmen und Besucherverhalten, damit Natur und Umwelt möglichst wenig gestört, Konflikte vermindert und zugleich gute, sichere und attraktive Erlebnisse ermöglicht werden. Sie kann räumlich wirken, indem sie Menschen auf robuste Wege, Aussichtspunkte, Strandzugänge, Parkplätze oder Alternativziele lenkt. Sie kann zeitlich wirken, indem sie Stoßzeiten entzerrt, Nebensaisonangebote stärkt oder Echtzeitinformationen zu Auslastung und Verkehr bereitstellt. Und sie kann kommunikativ wirken, indem sie Regeln, Wege, Gründe und Alternativen verständlich und verständnisvoll erklärt.

Wichtig ist: Besucherlenkung ist mehr als Beschilderung. Schilder, Markierungen, Infotafeln und digitale Karten sind sichtbare Bausteine, aber nicht das Konzept selbst. Ein tragfähiger Ansatz beginnt mit der Analyse von Problemen, Zielgruppen, schützenswerten Bereichen, Verkehrswegen, Erreichbarkeiten, Parkraum, und

Zuständigkeiten. Darauf aufbauend werden Ziele definiert, Maßnahmen gebündelt, Verantwortlichkeiten geklärt und die Wirkung wird regelmäßig überprüft.

Besucherlenkung funktioniert am besten, wenn direkte und indirekte Maßnahmen kombiniert werden. Direkte Maßnahmen sind zum Beispiel Wegegebote, Sperrungen, Betretungsregeln, Barrieren oder klare Regelungen zum Parken. Indirekte Maßnahmen arbeiten über attraktive Alternativen, gute Wegweisung, freundliche Kommunikation, Naturbildung, digitale Informationen, Empfehlungsmarketing oder die Gestaltung von Angeboten. Gerade in touristischen Regionen ist der Ton entscheidend: Nicht der erhobene Zeigefinger überzeugt, sondern eine verständliche, wertschätzende Ansprache, die Gäste und Einheimische zu verantwortlichem Verhalten einlädt.

Was Besucherlenkung leisten kann

Gut geplante Besucherlenkung schafft Mehrwert auf mehreren Ebenen. Für den Naturschutz reduziert sie Störungen in sensiblen Lebensräumen, schützt Brut-, Rast- und Rückzugsräume, verhindert Trittschäden und bündelt Nutzungen dort, wo die Landschaft sie verträgt. Für Gäste erhöht sie Orientierung, Sicherheit und Erlebnisqualität: Wer klare Wege, verlässliche Informationen und attraktive Aussichtspunkte findet, verhält sich eher regelkonform und erlebt die Region positiver. Für die Bevölkerung mindert sie Belastungen durch Verkehr, Lärm, Müll und Nutzungskonflikte. Für touristische Betriebe und Kommunen stärkt sie Qualität, Profil und Wertschöpfung, weil sie Angebote planbarer, kommunizierbarer und langfristig tragfähiger macht. Besucherlenkung kann unter anderem dazu beitragen,

- sensible Naturräume zu entlasten und robuste Räume gezielt aufzuwerten,
- Hotspots zu entschärfen und Alternativangebote sichtbar zu machen,
- Sicherheit auf Wegen, an Zugängen und an Beobachtungspunkten zu verbessern,
- Konflikte zwischen Nutzengruppen und mit der Wohnbevölkerung zu reduzieren,
- nachhaltige Mobilität, ÖPNV, Rad- und



5-Insel-Blick bei Freest. Foto: K. Klöppel

Fußverkehr besser mit Naturerlebnissen zu verknüpfen,

- Umweltbildung und Wertschätzung für Natur und Landschaft zu stärken,
- kommunale Entscheidungen zu Infrastruktur, Pflege und Verkehrssicherung auf eine klarere Grundlage zu stellen.

Damit Besucherlenkung wirkt, müssen Alternativen tatsächlich attraktiv und belastbar sein. Wer einen überfüllten Parkplatz entlasten will, braucht erreichbare Ausweichparkplätze, alternative Anreisemöglichkeiten mit dem ÖPNV und eine gute, verständliche Kommunikation. Wer sensible Uferbereiche schützen will, braucht geeignete Beobachtungspunkte, klare Wegeführung und muss überzeugend kommunizieren, warum bestimmte Bereiche Ruhe brauchen. Wer digitale Lenkung nutzt, muss Daten aktuell halten und mit analogen Informationen vor Ort abstimmen.

Warum Kommunen eine Schlüsselrolle haben?

Viele Konflikte zeigen sich zuerst auf kommunaler Ebene: Beschwerden über Parken, Müll oder

Lärm, Diskussionen über neue Wege, Gefährdungspotenziale oder Fragen der Unterhaltung. Kommunen sind in der Besucherlenkung nicht allein verantwortlich, aber sie sind oft der Ort, an dem die Fäden zusammenlaufen. Hier finden häufig die Abstimmungen mit Eigentümerinnen und Eigentümern, Schutzgebietsverwaltungen, Forst, Landwirtschaft, Tourismusorganisationen, Wasser- und Naturschutzbehörden sowie Polizei und Rettungsdiensten statt.

Gerade deshalb können Kommunen viel bewirken. Sie kennen lokale Belastungen, politische Stimmungen und praktische Engpässe. Sie können moderieren, Prioritäten setzen, Kooperationen anstoßen und Maßnahmen in Bauleitplanung, Verkehr, Tourismus, Umweltbildung und Infrastrukturentwicklung einbetten. Besucherlenkung hilft ihnen, vom reaktiven Krisenmodus in eine vorausschauende Gestaltung zu kommen. Statt jedes Jahr dieselben Hotspot-Probleme neu zu beklagen, können sie schrittweise ein abgestimmtes System aus Wegen, Informationen, Regeln, Pflege, Kontrolle und Kommunikation aufbauen.

Dabei ist Kooperation unverzichtbar. Freizeitwege überschreiten Gemeinde-, Eigentums- und

Zuständigkeitsgrenzen. Schutz- und Erholungsräume enden nicht an Ortsschildern. Erfolgreiche Besucherlenkung braucht daher regionale Abstimmung, gemeinsame Standards, transparente Rollen und eine verlässliche Verstetigung.

- Tourismusorganisationen bringen Zielgruppenwissen, Kommunikation und digitale Sichtbarkeit ein,
- Naturschutzbehörden und Schutzgebietsverwaltungen liefern Schutzanforderungen und Genehmigungsperspektiven,
- Eigentümerinnen und Eigentümer sowie Nutzende von Flächen sichern Umsetzbarkeit,
- Mobilitätsakteure helfen bei der Erreichbarkeit,
- lokale Akteurinnen und Akteure (z.B. Vereine, Nature Guides und Ehrenamtliche) unterstützen die Aktivitäten, zum Beispiel bei der Kontrolle von Wegen und Beschilderungen oder durch Information und Aufklärung.

Für kommunale Vertreterinnen und Vertreter ist Besucherlenkung kein einmaliges Projekt, sondern eine Daueraufgabe. Sie beginnt mit einer ehrlichen Bestandsaufnahme, braucht politische Rückendeckung und endet nicht mit dem Aufstellen einer Tafel. Pflege, Aktualisierung, Verkehrssicherung, Kontrolle, Datenmanagement, Finanzierung und Kommunikation müssen von Anfang an mitgedacht werden.

Bei der Besucherlenkung stehen die Kommunen nicht allein. Die regionalen Tourismusverbände können bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen helfen. Sie haben in der Regel Erfahrungen darüber, welche Maßnahmen sich andernorts bereits bewährt haben, welchen rechtlichen Bedingungen greifen oder welche Fördermöglichkeiten genutzt werden können.

Besucherlenkung als Einladung zur gemeinsamen Verantwortung

Besucherlenkung ist dann besonders erfolgreich, wenn sie nicht als Einschränkung, sondern als Einladung verstanden wird: Natur erleben ja – aber so, dass sie erhalten bleibt.

Gäste sollen wissen, wo die Natur eines besonderen Schutzes bedarf, wie sie sich sicher

bewegen können und warum gegenseitige Rücksichtnahme wichtig ist. Wer versteht, weshalb bestimmte Bereiche zu bestimmten Zeiten nicht betreten werden sollen oder weshalb ein bestimmtes Verhalten schädlich für Tiere oder Pflanzen sein kann, wird auch von sich aus dazu bereit sein, sich angemessen und rücksichtsvoll in der Natur zu bewegen. Verbote, Absperren oder andere Schutzmaßnahmen sind dann nur noch in Ausnahmefällen erforderlich.

Einheimische sollen erleben, dass ihre Anliegen ernst genommen werden und Tourismus nicht gegen, sondern mit den Orten entwickelt wird. Natur- und Landschaftsschutz sollen nicht als Hindernis erscheinen, sondern als Grundlage für die Attraktivität Vorpommerns.

Für Vorpommern liegt darin eine große Chance. Die Region kann ihre Stärke als Natur- und Urlaubsland nur erhalten, wenn Naturqualität, Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Akzeptanz zusammen gedacht werden. Besucherlenkung schafft dafür den praktischen Rahmen: Sie macht aus abstrakten Schutz- und Tourismuszielen konkrete Wege, Regeln, Angebote und Verantwortlichkeiten. Sie hilft Kommunen, Konflikte zu vermeiden, Chancen zu nutzen und Naturregionen so zu gestalten, dass Gäste, Bevölkerung und Natur gleichermaßen profitieren.

Der vorliegende Leitfaden soll kommunalen Vertreterinnen und Vertretern dafür eine verständliche Arbeitsgrundlage bieten. Entlang der Reisekette (Customer Journey) stellt sie dar, wo Besucherlenkung vor und während der Reise greifen kann. Sie zeigt anhand von Beispielen und Checklisten, wie Besucherlenkung strategisch geplant werden kann, welche Maßnahmen greifen können, welche rechtlichen Rahmenbedingungen zu beachten sind und welche Folgepflichten sich aus einzelnen Maßnahmen ergeben können.

Gute Besucherlenkung endet nicht beim Konzept. Sie zeigt sich im Alltag – auf dem Weg, am Parkplatz, am Infopunkt, in der App, im Gespräch vor Ort und in der Bereitschaft aller Beteiligten, Verantwortung für Vorpommerns Naturregionen gemeinsam zu tragen.

Aufbau und Nutzung des Handbuchs

Dieses Handbuch begleitet kommunale Vertreterinnen und Vertreter durch alle Phasen der Besucherlenkung – von der ersten Einschätzung einer Situation bis zum laufenden Betrieb eines Wegs. Es ist so aufgebaut, dass Nutzende nicht zwingend von vorne bis hinten lesen müssen, sondern gezielt den Abschnitt aufschlagen können, der zur eigenen Problemlage passt.

Teil 1: Bedürfnisse der Nutzenden (ab Seite 8)

Teil 1 betrachtet die gesamte Reisekette aus Sicht der Nutzenden – von der Reisevorbereitung über die Anreise bis zur Abreise. Er eignet sich für eine erste Einschätzung:

- Wie attraktiv und konfliktarm ist ein Weg aus Gästesicht bereits heute?
 - Wie gut sind An- und Abreise bisher geregelt?
 - Wo entstehen Handlungsfelder?
- Kommunen, die noch keinen klaren Überblick über die Schwachstellen eines Wegs haben oder allgemein prüfen wollen, wo Handlungsbedarf besteht, setzen hier an. Die Fragenkataloge lassen sich direkt als Checkliste für eine Ortsbegehung oder als Diskussionsgrundlage in Gremien nutzen.

Teil 2: Schaffung neuer Wege und Routen (ab Seite 21)

Teil 2 liefert die fachlichen Grundlagen für Planung und Umsetzung eines konkreten Wegs, mit Schwerpunkt auf der Infrastruktur vor Ort. Vorgelagerte Themen wie Anfahrt und Parkraum werden hier nicht erneut behandelt, da sie bereits in Teil 1 abgedeckt sind.

Behandelt wird der komplette Ablauf von ersten Überlegungen zur Wegeplanung über die erforderlichen Schritte zur Umsetzung bis zur Finanzierung und Förderung der jeweiligen Maßnahmen.

Ergänzend enthält dieser Teil praktische Beispiele aus fünf Modellregionen des Projekts „Gemeinsam Mee(h)r Natur in Vorpommern wagen“. Behandelt werden dabei neben dem konkreten Planungsprozess auch Themen wie die Abwehr von Gefahren oder der Umgang mit Nutzungskonflikten zwischen unterschiedlichen Interessengruppen.

- Dieser Teil ist der richtige Einstieg, wenn für einen bestehenden oder geplanten Weg konkrete Maßnahmen entwickelt werden sollen.

Teil 3: Laufender Betrieb und Instandhaltung (ab Seite 57)

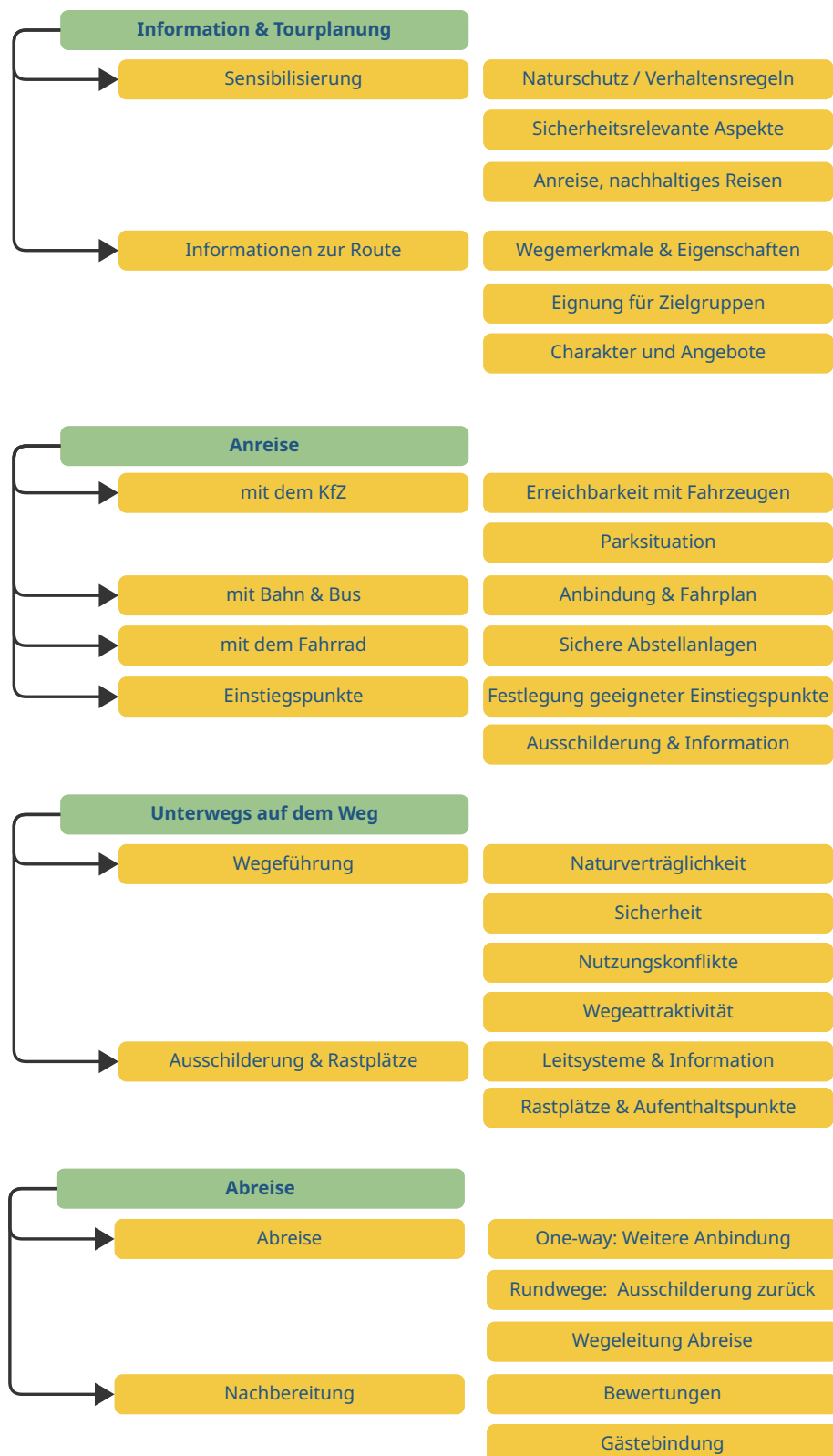
Teil 3 widmet sich dem Alltag nach der Umsetzung: Monitoring und Instandhaltung. Er richtet sich an alle, die einen bestehenden Weg dauerhaft funktionsfähig und sicher halten wollen. Dabei geht es um die Frage, wie die Zustände der Wege und Beschilderungen wirksam kontrolliert werden können, wie die Nutzung der Wege erfasst und wie Instandhaltungsmaßnahmen organisiert werden können.

- Hier können sich Kommunen orientieren, wenn sie die laufende Kontrolle und Instandhaltung ihrer vorhandenen oder neu entstandenen Wege organisieren wollen.

Anhang (ab Seite 66)

Hier finden sich die relevanten Gesetzestexte zu den rechtlichen Detailfragen, die in den drei Teilen aufgeworfen wurden. Außerdem enthält dieser Teil Hinweise auf weitere Materialien rund um die Besucherlenkung.

Teil 1: Bedürfnisse der Nutzenden – aus Sicht der örtlichen Bevölkerung und der Gäste



1. Information und Tourenplanung

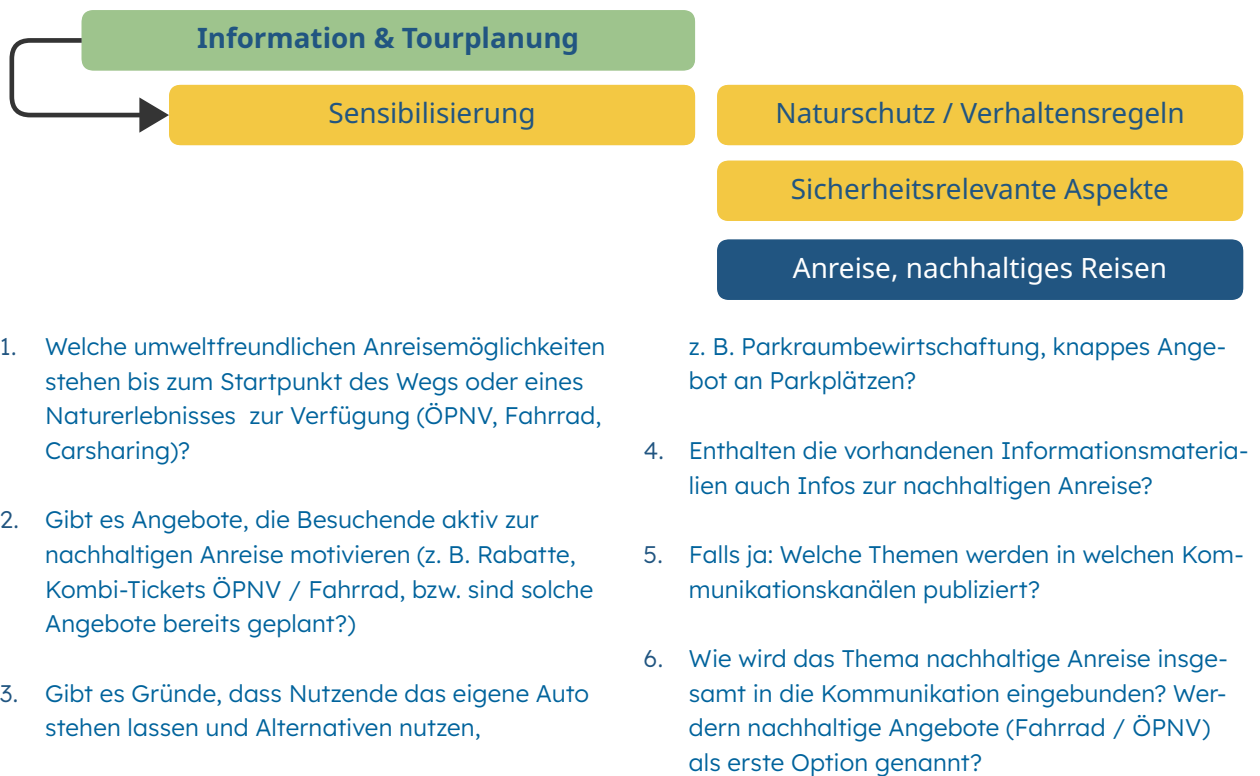
1.1 Sensibilisierung



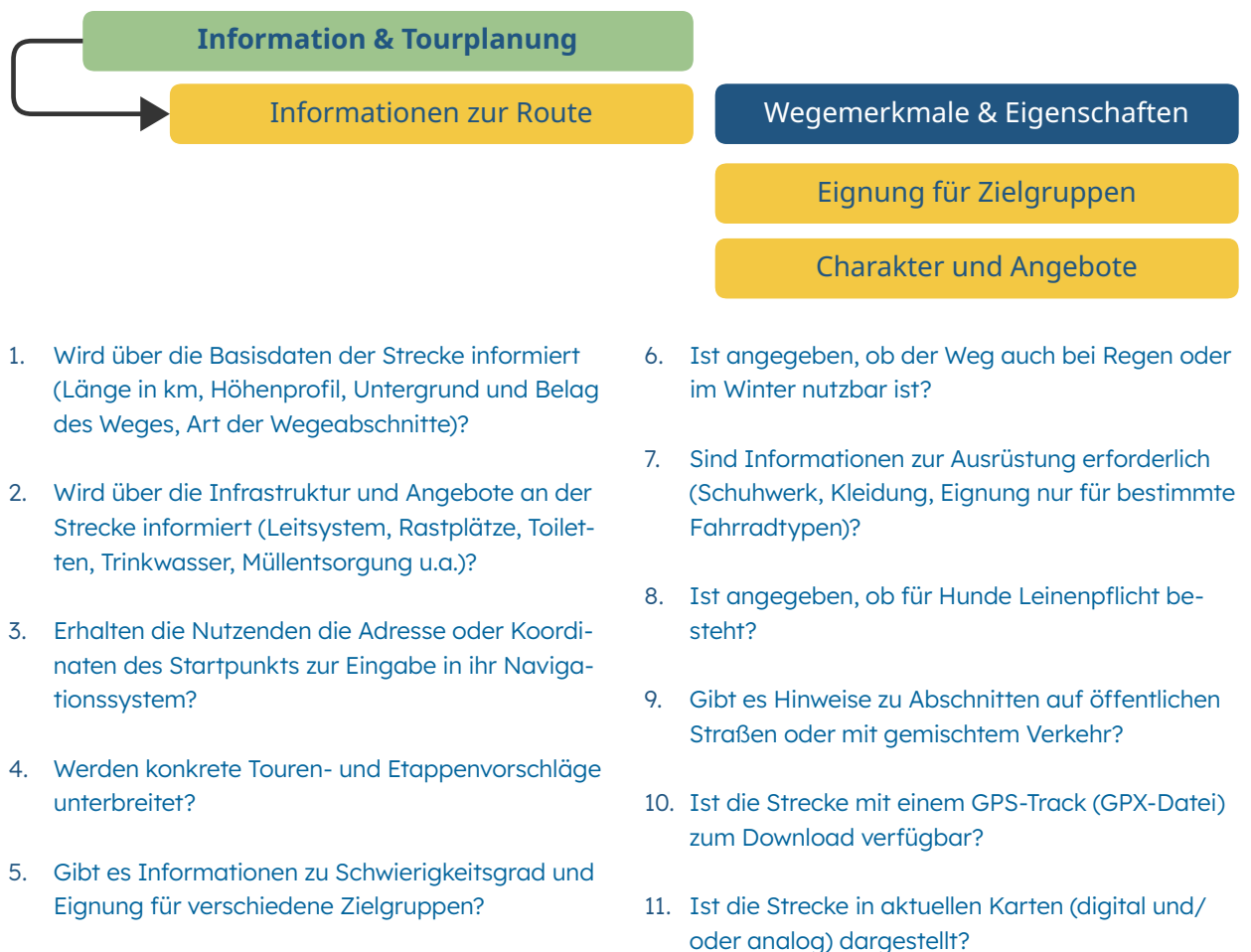
1. Ist es für diesen Weg erforderlich, die Besuchenden vorab über Themen in Bezug auf Naturschutz und richtiges Verhalten zu informieren? Falls ja:
 - a) Über welche naturschutzfachlich sensiblen Bereiche entlang des Weges (Schutzgebiete, Brut- und Rastzonen, seltene Lebensräume etc.) soll vorab informiert werden?
 - b) Welche konkreten Verhaltensregeln sollen vorab kommuniziert werden (z. B. Wegegebot, Leinenpflicht, Betretungsverbote, Ruhezonen)?
 - c) Soll über ggf. vorhandene saisonale Einschränkungen oder zeitlich begrenzte Sperrungen (z. B. Brutzeit) informiert werden?
 - d) Erfahren Besuchende vorab, wo sie sich nach Ankunft zum Naturschutz und den Verhaltensregeln informieren können (Informationstafeln am Startpunkt, Besucherzentrum oder Touristinformation in der Nähe, Ranger im Gebiet o.a.)?
2. Welche der oben genannten Themen werden bereits kommuniziert, für welche Themen besteht noch Handlungsbedarf?
3. Über welche Kanäle werden Besuchende bereits vorab über die Verhaltensregeln bzw. erforderliche Rücksichtnahmen informiert beziehungsweise sollen sie in Zukunft informiert werden (Website, Social Media, Publikationen)?

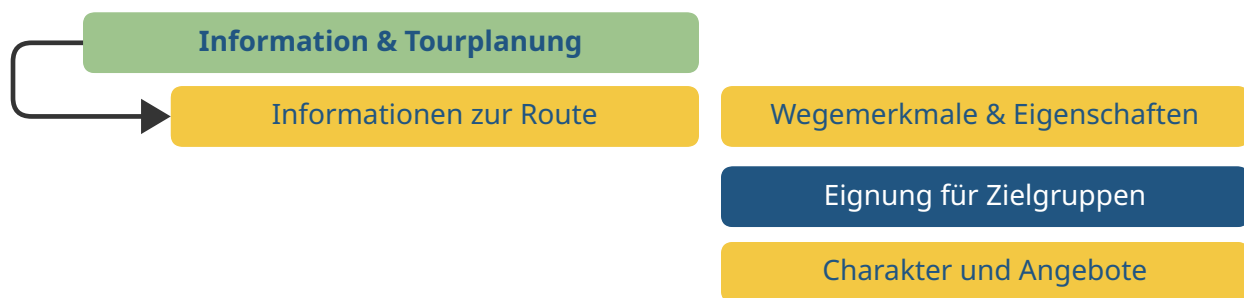


1. Gibt es potenzielle Gefährdungen für Gäste im Gebiet (z. B. Steilküsten, Wildwechsel, Nutzungskonflikte auf Wegen)?
2. Müssen / sollen die Gäste vorab über diese Gefahren informiert werden? Wenn ja:
 - a) Über welche konkreten Themen / Verhaltenshinweise soll informiert werden bzw. wird derzeit schon informiert?
 - b) Über welche Kommunikationskanäle erhalten die Gäste diese Informationen vorab?
3. Wie kann über tagesaktuelle Gefährdungen gut informiert werden (z.B. Überschwemmungen oder Abbrüche an Steilküsten)?



1.2 Informationen zur Route





Familien & Kinder:

Ist angegeben, ob der Weg für Familien mit Kindern geeignet ist, und ab welchem Alter?

Wird über die Eignung für Kinderwagen, Fahrräder mit Anhänger, Lastenräder informiert?

Erhalten die Gäste vorab Informationen zur Eignung des Weges für Familien (z.B. komplett vom Kfz-Verkehr getrennte Radwege) sowie zu kindgerechten Angeboten an der Strecke?

Ältere Menschen:

Ist angegeben, ob der Weg für ältere Menschen oder Personen mit eingeschränkter Kondition geeignet ist?

Wird über Abschnitte mit besonderer Belastung (längere Anstiege, unebener Untergrund, fehlende Sitzmöglichkeiten) informiert?

Werden Abkürzungen oder kürzere Varianten für Personen mit geringerer Ausdauer angeboten?

Personen mit Beeinträchtigung:

Ist angegeben, ob der Weg oder Teile davon barrierefrei oder rollstuhlgerecht sind?

Sind Steigungen und Gefälle in Prozent angegeben (relevant für Rollstuhlnutzende)?

Gibt es vorab Informationen über barrierefreie Rastplätze, WC-Anlagen und Einkehrmöglichkeiten?

Sind Kontaktmöglichkeiten für eine individuelle Vorab-Beratung zur Barrierefreiheit vorhanden?

Sind die Medien zur Vorabinformation barrierefrei bzw. barrierearm gestaltet?

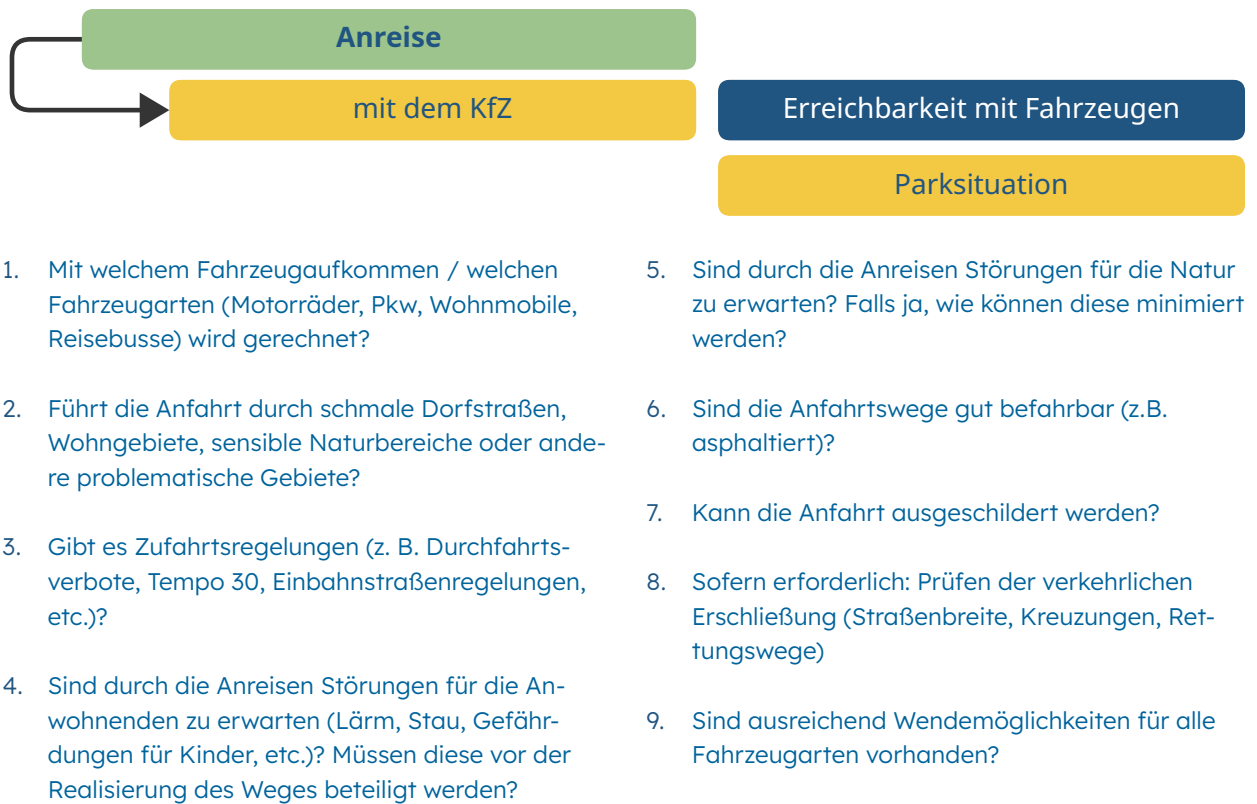


1. Ist der landschaftliche Charakter der Strecke beschrieben?
2. Werden besondere Naturerlebnisse (Aussichtspunkte, Naturpfade, Tierbeobachtungsmöglichkeiten u.a.) sowie touristische Highlights entlang des Weges benannt?
3. Wird über Einkehrmöglichkeiten (Gastronomie, Imbiss, Hofcafé) mit Öffnungszeiten und deren Entfernung vom Weg informiert?

4. Wird über die Versorgung mit Lebensmitteln im Umfeld der Strecke informiert?
5. Erhalten die Gäste Informationen zu Übernachtungsmöglichkeiten (wanderfreundliche Unterkünfte, Bett+Bike-Betriebe) entlang des Wegs?
6. Bei Radwegen: Sind Fahrradabstellanlagen, Reparaturstationen und E-Bike-Ladestationen auf der Strecke verzeichnet?

2. Anreise

2.1 mit dem Kfz



2.2 mit Bahn & Bus



1. Welche Bahnhöfe und Bushaltestellen befinden sich in der Nähe des Einstiegspunkts (fußläufige Entfernung)?
2. Wie häufig fahren Bahn / Bus zum Ziel (Takt, Wochenende, Feiertage)?
3. Ist die Anbindung saisonal eingeschränkt oder gibt es Sonderfahrpläne in der Hauptsaison?
4. Sind die Verbindungen für Tagesausflüge geeignet (ausreichend frühe Hinfahrt, späte Rückfahrt)?
5. Gibt es direkte Verbindungen aus den wichtigsten Herkunftsregionen oder sind Umstiege erforderlich?
6. Sind Fahrradmitnahme und Transport von Kinderwagen / Rollstühlen in den Fahrzeugen möglich?
7. Sind die Haltestellen barrierefrei gestaltet (Rampen, taktile Leitsysteme, Ansagen)?
8. Gibt es kombinierte Ticket-Angebote (z. B. Bahn & Eintritt, Bahn & Fahrradverleih)?
9. Wie werden Besuchende über die ÖPNV-Anbindung informiert (Aushänge, App, Website)?

2.3 mit dem Fahrrad



1. Auf welchen Wegen reisen Besuchende mit dem Fahrrad an (Radwege, Straßen, Schotterwege)?
2. Sind die Anfahrtswege für Fahrräder aller Art geeignet (Rennrad, Lastenrad, E-Bike, Fahrrad mit Anhänger)?
3. Gibt es ausgeschilderte Radrouten zum Einstiegspunkt?
4. Sind ausreichend Fahrradabstellanlagen am Einstiegspunkt vorhanden (Anzahl, Qualität)?
5. Sind die Abstellanlagen diebstahlgeschützt und nutzergerecht (Anlehnbügel, überdacht, beleuchtet)?
6. Gibt es Möglichkeiten zur Fahrradreparatur (Luftpumpe, Werkzeugstation) am Einstiegspunkt?
7. Sind Lademöglichkeiten für E-Bikes vorhanden oder geplant?



Beispiel für moderne Fahrradbügel zum sicheren Anschließen von Fahrrädern. Foto: promo

2.4 Einstiegspunkte



1. Welche Standorte eignen sich als Einstiegspunkte (Erreichbarkeit, Flächenverfügbarkeit, Naturverträglichkeit)?
2. Wie viele Einstiegspunkte sind für das Gebiet sinnvoll, um Besucherströme zu verteilen?
3. Sind die Einstiegspunkte für alle Verkehrsmittel erreichbar (Pkw, ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß)?
4. Gibt es Konflikte mit Naturschutzziele oder Anwohnerinteressen?
5. Sind die Flächen für die Nutzung als Einstiegspunkt rechtlich gesichert (Eigentum, Pacht, Genehmigung)?
6. Welche Infrastruktur ist an den Einstiegspunkten erforderlich (Parkplatz, Fahrrad-Abstellanlage, WC, Unterstand, Infotafel)?
7. Wie werden die Einstiegspunkte in der Außenkommunikation bekannt gemacht?



1. Sind die Einstiegspunkte von den Hauptzufahrtswegen aus ausgeschildert?
2. Gibt es Informationstafeln am Einstiegspunkt?
3. Welche Informationen werden auf den Informationstafeln bereitgestellt (Karte, Wegbeschreibungen, Regeln, Notfallnummern)?
4. Sind die Informationstafeln barrierefrei und mehrsprachig gestaltet?
5. Gibt es digitale Ergänzungen zur analogen Beschilderung (App, Website, QR-Code)?
6. Ist die Beschilderung witterungsbeständig und vandalismussicher?

Kurz erklärt: Witterungsbeständig und vandalismussicher

Witterungsbeständig bedeutet, dass Schildersysteme viele Jahre Sonne, UV-Strahlung, Regen oder Frost aushalten, ohne zu verblassen, sich zu verformen oder zu korrodieren. Hier eignen sich beispielsweise Aluminium-Hohlkastenprofile oder Harthölzer wie die Robinie. Bei Schrauben und Schellen sollte

auf eine Korrosionsbeständigkeit geachtet werden. Alu-Verbundplatten sind leicht und formbeständig. Transparenter Schutzlack oder eine Schutzfolie schützen gegen Ausbleichen.

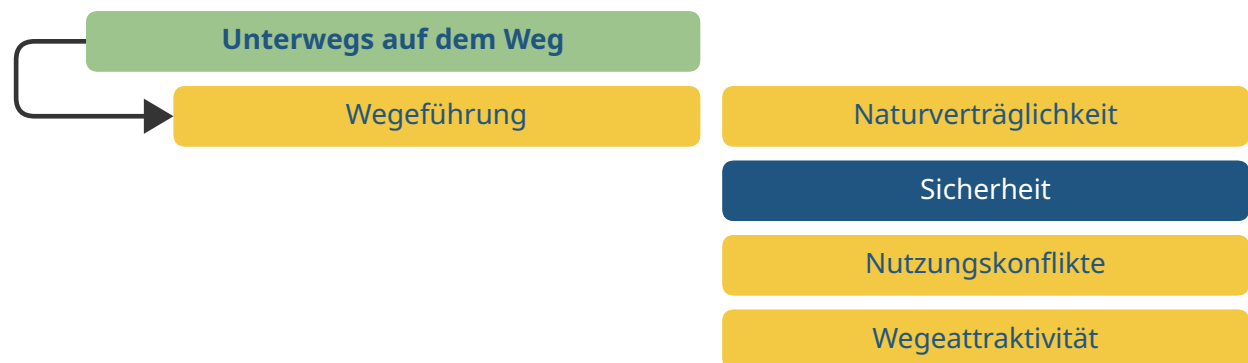
Vandalismussicher heißt, dass die Systeme möglichst widerstandsfähig gegen Zerstörungen sind. Achten sollte man auf ausreichende Materialstärke, feste Fundamente oder Verankerungen gegen das Herausziehen sowie einen Druck der Tafeln mit Graffitienschutz.

3. Unterwegs auf dem Weg

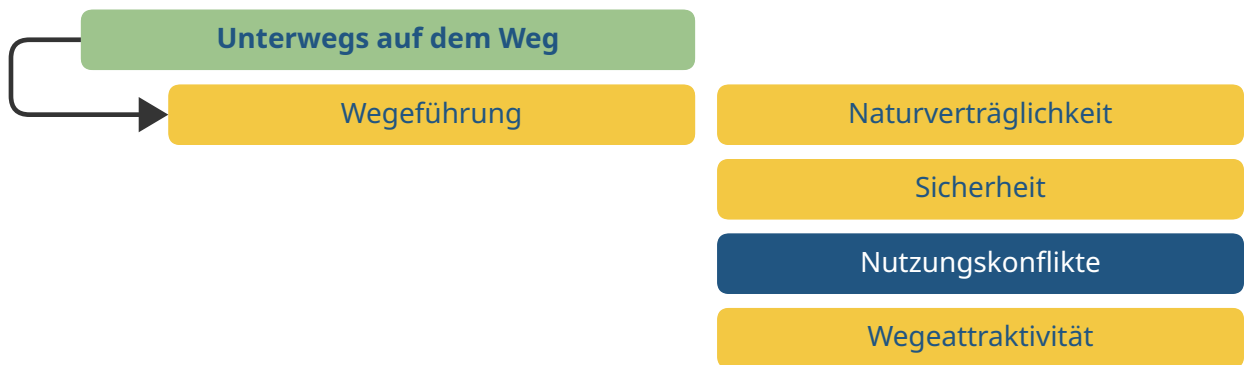
3.1 Wegeführung



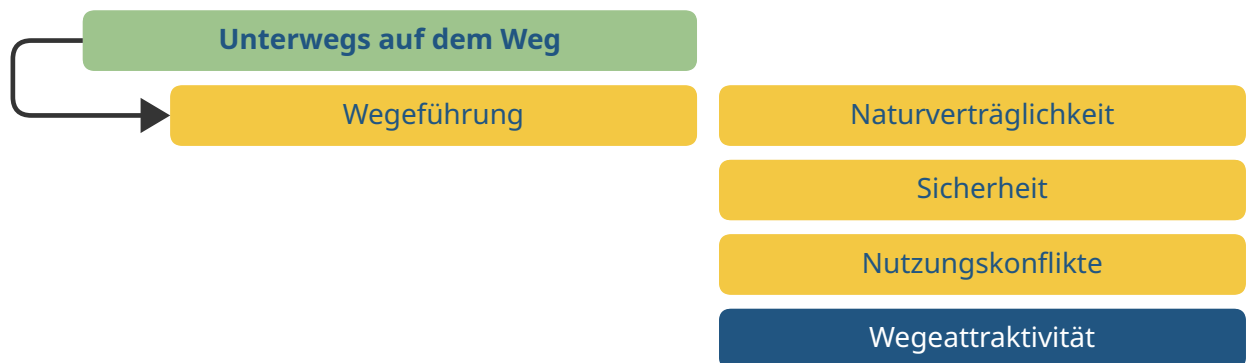
1. Führen die Wege durch naturschutzfachlich sensible Bereiche (Schutzgebiete, Biotope, Ruhezonen)?
2. Sind die Wege so trassiert, dass empfindliche Lebensräume und Tierarten nicht gestört werden?
3. Gibt es saisonale Sperrungen oder Umleitungen zum Schutz der Brut- und Rastgebiete von Vögeln?
4. Ist der Wegebelag naturverträglich (wassergebundene Decke, Rasengitter, unbefestigt)?
5. Werden Besuchende aktiv auf naturschutzrelevante Aspekte entlang des Weges hingewiesen?
6. Gibt es Monitoring-Maßnahmen zu Schäden oder Störungen, die durch die Besuchenden oder ein zu hohes Besucheraufkommen verursacht wurden (z.B. Verlassen der Wege, Müll, Störung von Wildtieren)?



1. Sind die Wege in einem sicheren Zustand (keine Stolperfallen, ausreichende Breite, Sichtachsen)?
(Familien mit Kindern, ältere Personen, Personen mit Beeinträchtigung)?
2. Sind gefährliche Stellen (Steilhänge, Gewässerüberquerungen, Brücken) ausreichend gesichert und gekennzeichnet?
3. Sind die Wege auch bei schlechten Witterungsbedingungen sicher begehbar?
4. Sind die Wege für alle Zielgruppen sicher nutzbar?
5. Gibt es klare Regelungen für das Mitführen von Hunden?
6. Wie ist die Erreichbarkeit für Rettungsdienste auf dem Weg gewährleistet?
7. Gibt es Sicherungen / Warnhinweise an gefährlichen Kurven oder Kreuzungen von Radwegen?

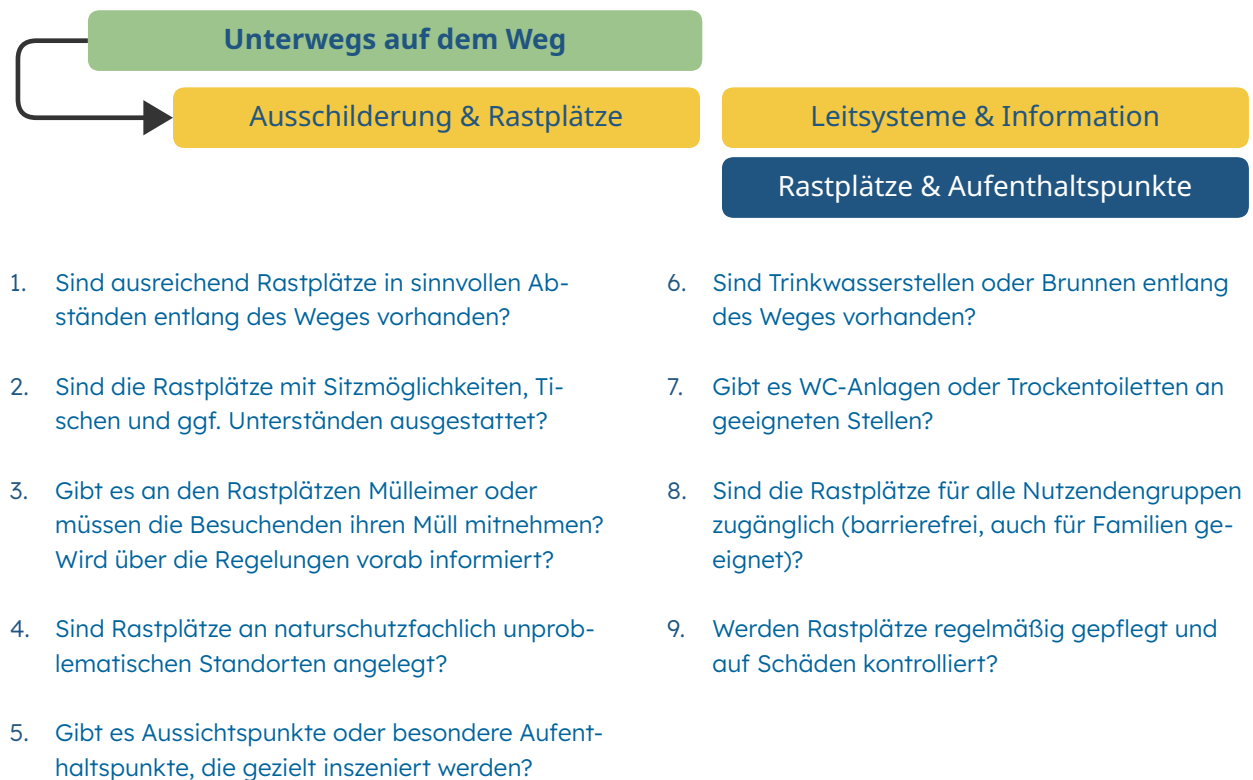
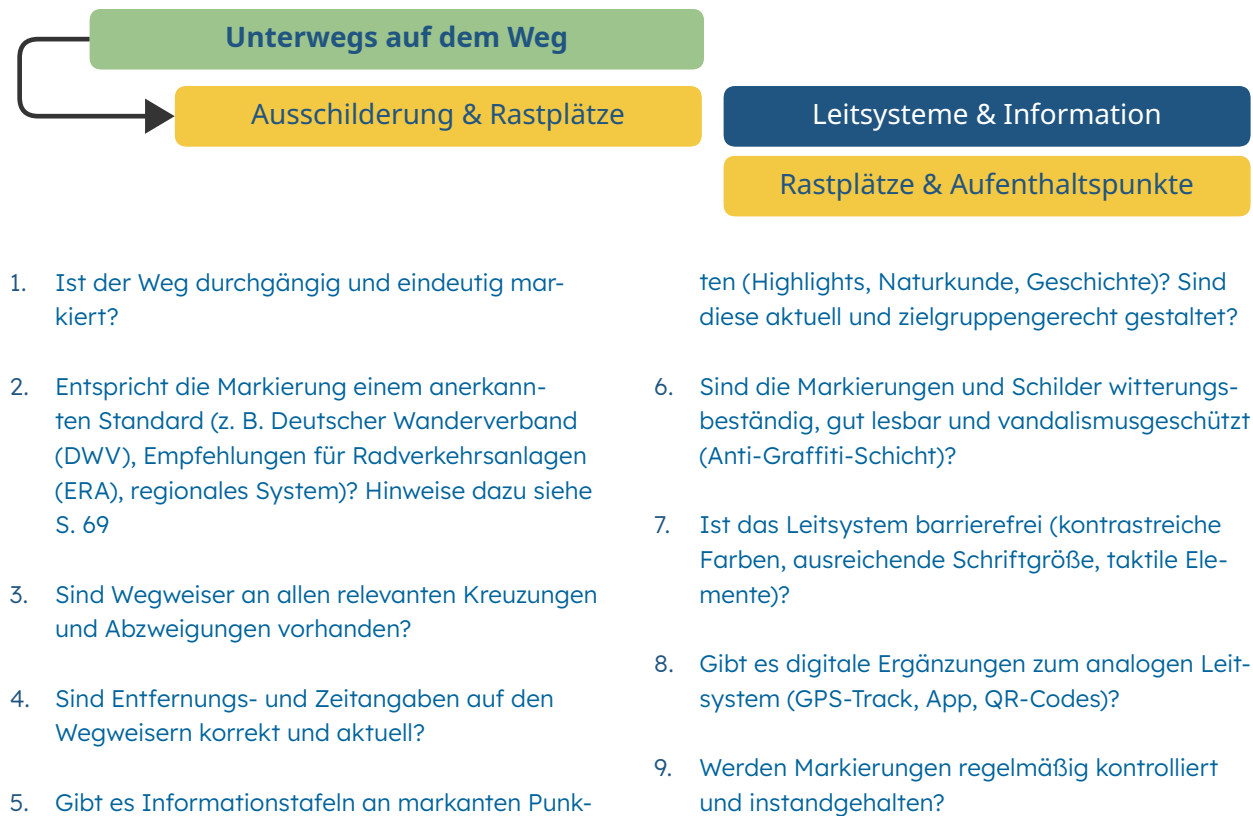


1. Welche verschiedenen Nutzendengruppen teilen sich die Wege (Wandernde, Radfahrende, Reitende, Land- und Forstwirtschaft, sonstige Kfz-Fahrende)?
2. Gibt es Konflikte zwischen verschiedenen Nutzendengruppen oder mit Anwohnenden und wie werden diese geregelt?
3. Sind Begegnungszonen oder Ausweichstellen
4. Gibt es Konflikte mit landwirtschaftlicher oder forstwirtschaftlicher Nutzung oder Jagd?
5. Wie werden Nutzungskonflikte kommuniziert und gelöst (Beschilderung, sonstige Regelungen)?
6. Sind Hunde-Freilaufzonen klar definiert und von sensiblen Bereichen getrennt?



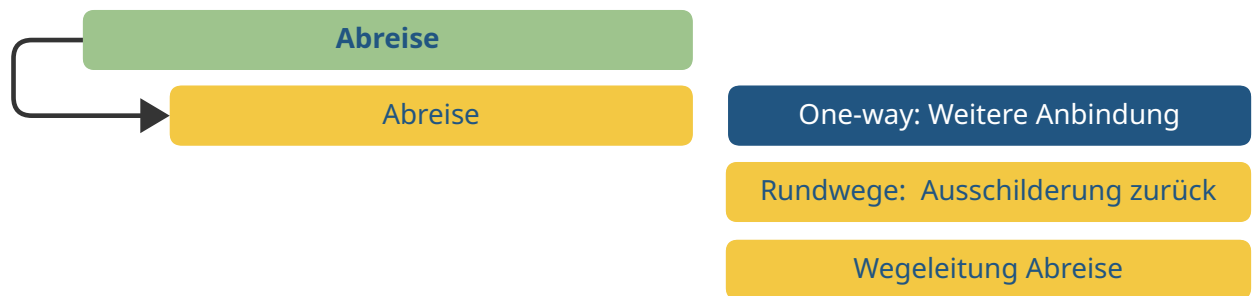
1. Welche landschaftlichen, kulturellen oder naturkundlichen Highlights liegen entlang des Weges?
2. Ist der Weg abwechslungsreich gestaltet (Ausichtspunkte, Wechsel von Landschaftstypen, Erlebnispunkte)?
3. Entspricht der Schwierigkeitsgrad des Weges der Zielgruppe (Länge, starke Steigung oder Gefälle. Untergrund, Rastplatzanzahl u.a.)?
4. Gibt es thematische Routen oder Erlebnisangebote entlang des Weges?
5. Wird auf die Bedürfnisse von Familien mit Kindern geachtet, zum Beispiel durch Naturpfade, Spielplätze, Erlebnisstationen o.ä.?
6. Ist der Weg auch für Menschen mit Einschränkungen geeignet?
7. Sind die Wege in überregionale Routennetze eingebunden (z. B. Fernwanderwege, Radfernwege)?
8. Wie wird die Attraktivität des Weges in der Außenkommunikation vermittelt?

3.2 Ausschilderung und Rastplätze

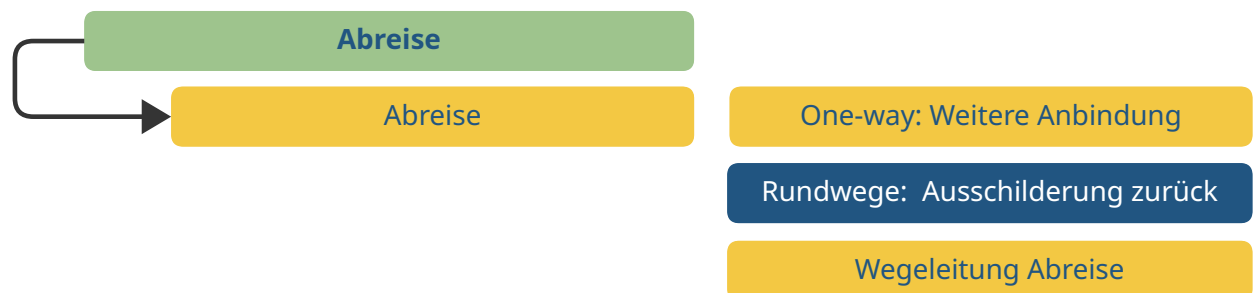


4. Abreise

4.1 Während der Abreise



1. Ist der Weg als Einwegstrecke konzipiert und gibt es einen klar definierten Endpunkt?
2. Wie gelangen Besuchende vom Endpunkt zurück zum Ausgangspunkt oder zu ihrem nächsten Ziel (ÖPNV, Shuttle, Taxi)?
3. Gibt es Busverbindungen oder Rufbusse vom Endpunkt in die umliegenden Orte?
4. Sind Fahrradmitnahme oder Gepäcktransport auf der Rückfahrt möglich?
5. Werden Besuchende am Endpunkt über ihre Rückreisemöglichkeiten informiert (Fahrplan, QR-Code, Aushang)?
6. Gibt es Kooperationen mit lokalen Taxiunternehmen oder Shuttle-Diensten?
7. Ist der Endpunkt mit ausreichend Infrastruktur ausgestattet (Sitzgelegenheiten, Unterstand, WC, Mülleimer)?

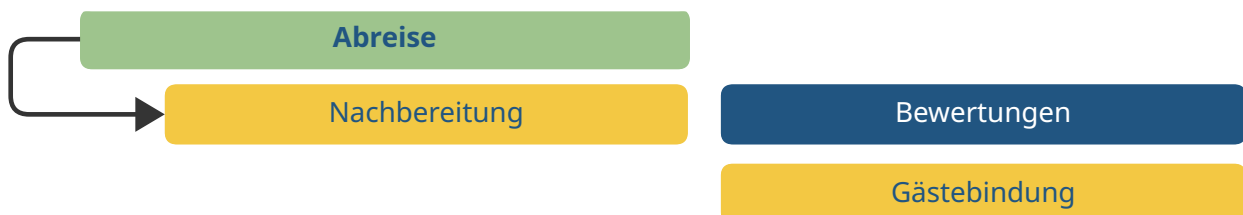


1. Ist der Rückweg auf Rundstrecken ebenso klar markiert wie der Hinweg?
2. Gibt es an Kreuzungen und Abzweigungen eindeutige Hinweise auf den Rückweg?
3. Sind alternative Abkürzungen oder Ausstiegsmöglichkeiten für den Rückweg ausgeschildert?
4. Werden Besuchende am Startpunkt über die Rundstrecke und ihre Länge sowie mögliche Abkürzungen informiert?

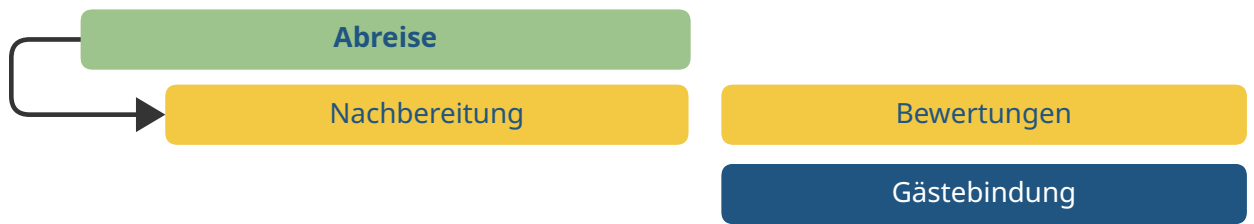


1. Werden Besuchende am Ende des Weges aktiv zur Abreise geleitet (Beschilderung, Hinweise)?
2. Gibt es Hinweise zur Nutzung des ÖPNV / von Taxis für die Abreise?
3. Sind Parkplätze und Abstellanlagen am Endpunkt ausreichend dimensioniert?
4. Ist die Abreiseroute für alle Fahrzeugarten geeignet und ausgeschildert?
5. Werden Besuchende auf Angebote in der Region hingewiesen, die eine Verlängerung des Aufenthalts ermöglichen (Gastronomie, Sehenswürdigkeiten)?

4.2 Nachbereitung



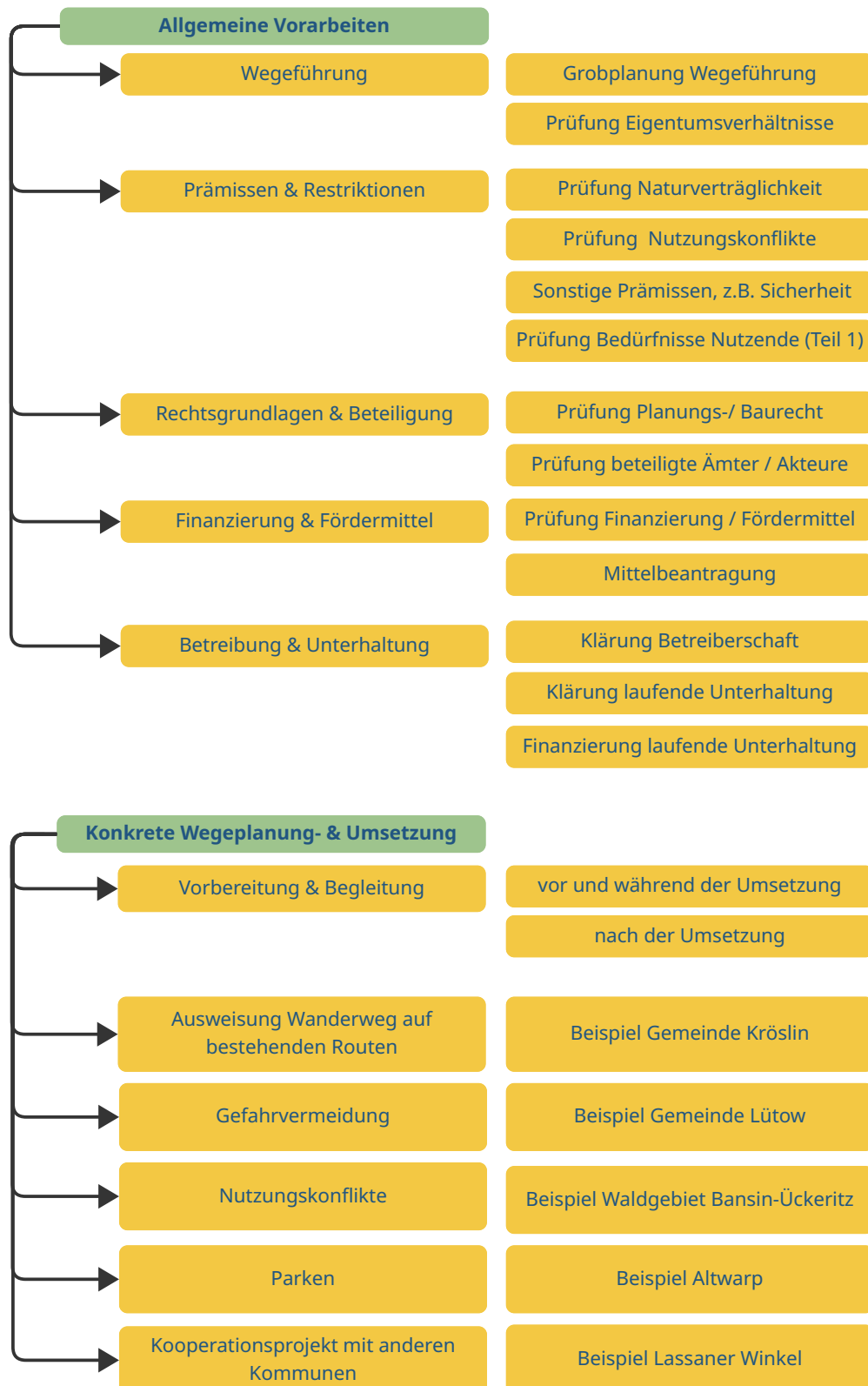
1. Werden Gäste schon während der Tour oder zeitnah nach der Abreise um eine Bewertung gebeten (z. B. per E-Mail, QR-Code am Endpunkt, Hinweisschild)?
2. Ist die Bewertungsanfrage kurz und einfach gestaltet, um eine hohe Rücklaufquote zu erzielen?
3. Gibt es eine eigene Bewertungsmöglichkeit auf der Website des Unternehmens oder der Tourismusorganisation?
4. Wird eine Bewertung auf mehreren Kanälen gleichzeitig angeboten (Google, Outdooractive, Komoot, eigene Website)?
5. Sind die Einträge auf diesen Plattformen vollständig, aktuell und mit Fotos versehen?
6. Werden Bewertungen auf allen Kanälen (auch der eigenen Website) regelmäßig gesichtet und ausgewertet?
7. Werden Bewertungen in sozialen Netzwerken (Instagram, Facebook) ebenfalls erfasst und ausgewertet?
8. Ist eine interne Gästebefragung (strukturierter Fragebogen) als Ergänzung zu öffentlichen Bewertungen vorhanden?
9. Ist die Bewertungsanfrage kurz und einfach gestaltet, um eine hohe Rücklaufquote zu erzielen?



1. Gibt es eine strukturierte Nachkommunikation mit Gästen nach der Abreise (Dankesnachricht, Bewertungsanfrage, Informationsangebot)?
2. Werden Gäste mit ihrer Einwilligung in einen Verteiler oder Newsletter aufgenommen, um sie über Neuigkeiten, Veranstaltungen und Angebote zu informieren?
3. Werden saisonale Anlässe für die Nachkommunikation genutzt (Saisonstart, besondere Veranstaltungen, neue Routen)?
4. Werden Öffnungs- und Klickraten sowie Abmeldungen des Newsletters regelmäßig ausgewertet?
5. Werden soziale Netzwerke als ergänzender Kanal zur Gästebindung genutzt (Instagram, Facebook, YouTube)?
6. Werden Gäste aktiv eingeladen, der Community in sozialen Netzwerken zu folgen und eigene Erlebnisse zu teilen?
7. Gibt es einen eigenen Hashtag oder eine Kampagne, unter der Gäste ihre Erlebnisse teilen können?

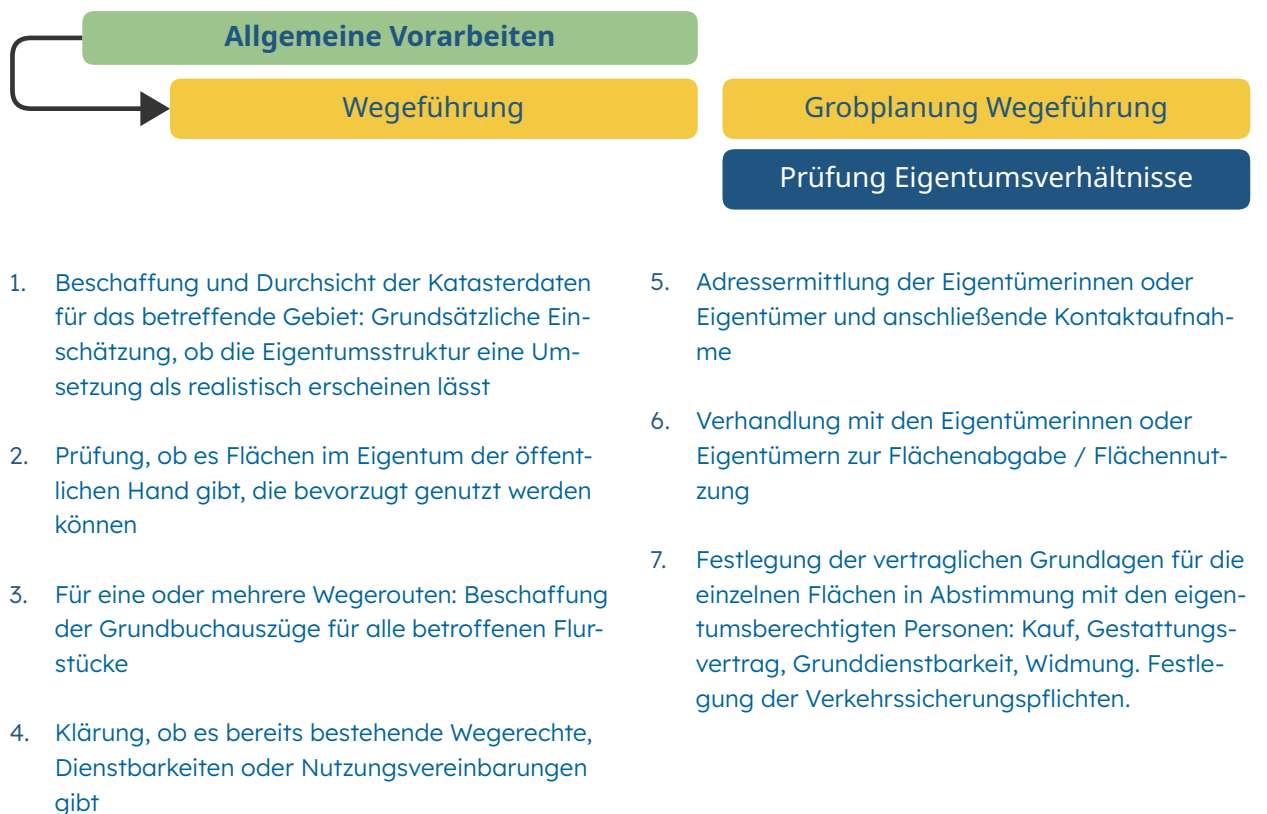
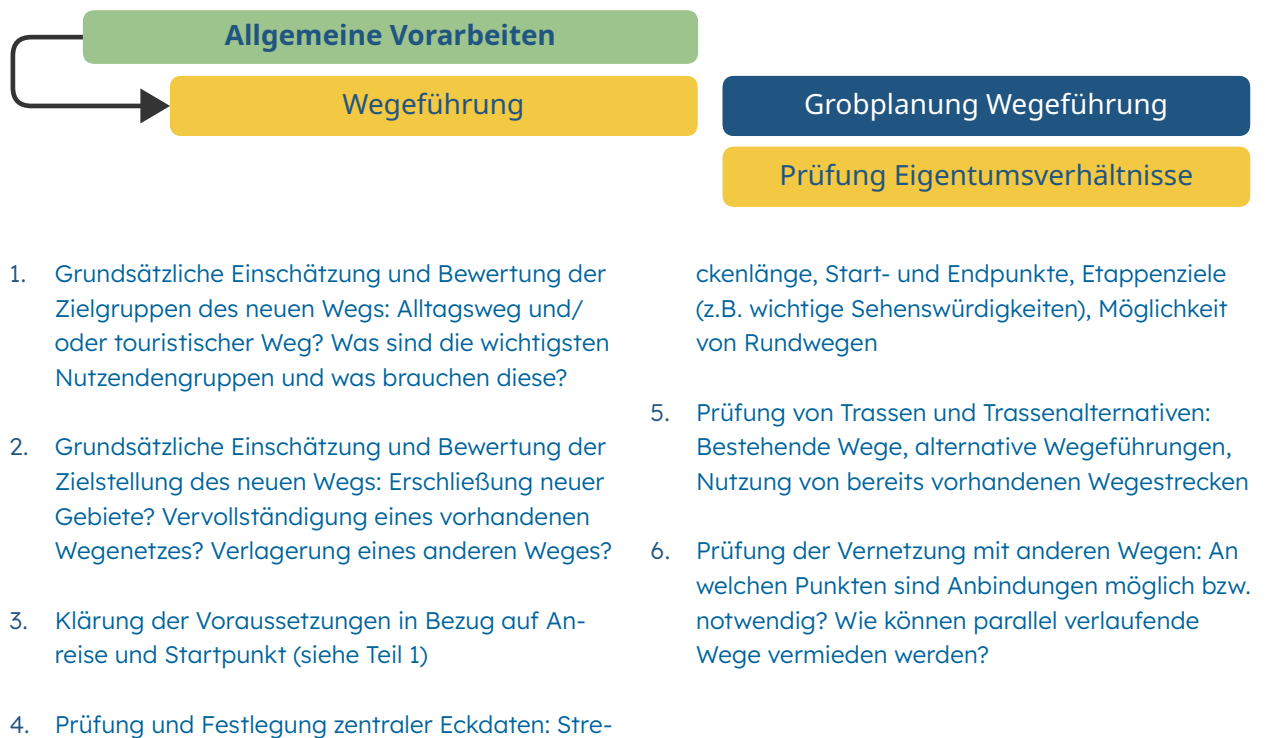
Notizen zu Kapitel 1

Teil 2: Schaffung neuer Wege und Routen – aus Sicht der Kommunen



1. Allgemeine Vorarbeiten

1.1 Wegeführung



Kurz erklärt: Vertragliche Regelungen

In einem **Gestattungsvertrag** erlaubt der Eigentümer oder die Eigentümerin eines Wegabschnitts der Gemeinde oder einem anderen Träger, diesen als Wanderweg für die festgelegte Laufzeit zu nutzen, zu beschildern und gegebenenfalls zu unterhalten. Der Vertrag bindet nur die aktuellen Eigentümer, im Vertrag kann aber auch eine Regelung für die Übergabe der Fläche vereinbart werden.

Grunddienstbarkeit bedeutet, dass im Grundbuch das Grundstück betreffende Rechte eingetragen werden. Das kann auch ein Geh- und Wegerecht sein. Damit würde das Wegerecht auch bei einem Eigentümerwechsel gesichert bleiben. Dieses Verfahren wird aber bei Wanderwegen kaum genutzt.

Häufiger ist eine **beschränkte persönliche Dienstbarkeit**, die ebenfalls im Grundbuch eingetragen wird: Damit kann der Gemeinde das dauerhafte Recht eingeräumt werden, das private Grundstück für einen Wanderweg zu nutzen. Diese Dienstbarkeit bleibt bei einem Eigentümerwechsel bestehen. In der Dienstbarkeit kann geregelt werden, wer für die Instandhaltung, Beschilderung oder Verkehrssicherungspflicht aufkommt.

Eine Gemeinde kann durch eine **Straßenrechtliche Widmung** einen Wanderweg zu

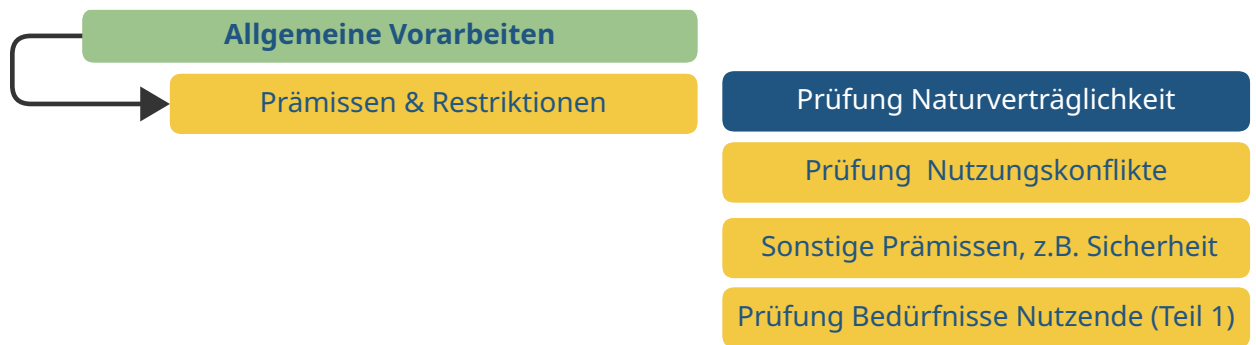
einem öffentlichen Weg machen. Dabei kann z. B. festgelegt werden, dass der Gemeingebrauch ausschließlich Fußgängern bzw. Wandernden vorbehalten ist. Mit der Widmung wird der Weg dauerhaft zu einem Wanderweg. Die Widmung setzt voraus, dass die Gemeinde Eigentümerin der Fläche ist oder der Eigentümer einer solchen Nutzung zustimmt. Die Gemeinde übernimmt damit auch dauerhaft die Verkehrssicherungspflichten.

Wer die **Verkehrssicherungspflicht** für einen Rad- oder Wanderweg übernimmt, muss im Rahmen des Zumutbaren dafür sorgen, dass Radfahrende oder Wandernde bei einer bestimmungsgemäßen Nutzung nicht durch vermeidbare Gefahren geschädigt werden. Das bedeutet zum Beispiel, dass Wege und damit verbundene Anlagen angemessen kontrolliert werden und dabei erkannte Gefahren beseitigt werden. Wandernde müssen auf einem naturbelassenen Weg mit Unebenheiten, zum Beispiel durch Wurzeln und Steine oder mit herabhängenden Ästen rechnen und sich selbst angemessen verhalten. Die Sicherungspflichten beziehen sich eher auf atypische und nicht ohne weiteres erkennbare Gefahren, zum Beispiel defekte Treppen oder absturzgefährdete Überhänge.



Unterwegs in Vorpommern. Foto: K. Klöppel

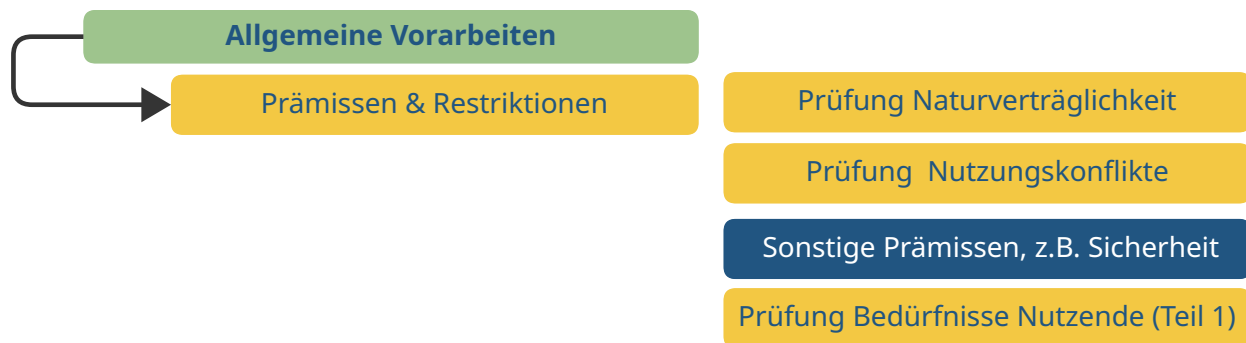
1.2 Prämissen und Restriktionen



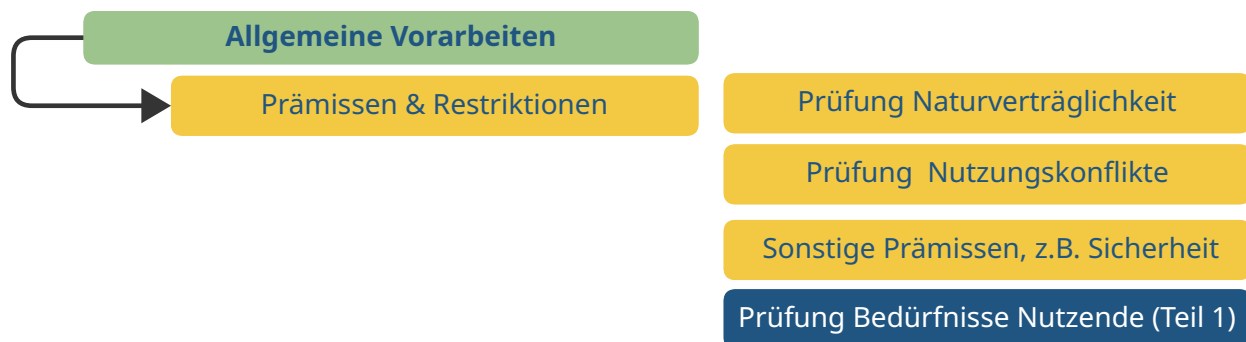
1. Prüfung, ob die geplante Trasse Schutzgebiete berührt und planerische Darstellung der entsprechenden Schutzgebiete
2. Zusammenstellung der naturschutzrechtlichen Vorgaben entsprechend der Bestimmungen der betroffenen Schutzgebiete (z.B. saisonale Einschränkungen durch Brut- und Rastzeiten)
3. Prüfung, ob Kartierung besonders sensibler Biotop- oder Lebensräume im Trassenkorridor vorhanden ist (Moore, Feuchtwiesen, Strandwälder, Röhrichte)
4. Welche Naturschutzbehörden müssen eingebunden werden?
5. Ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder eine FFH-Verträglichkeitsprüfung (Fauna-Flora-Habitat) erforderlich?
6. Welche sonstigen Genehmigungen sind erforderlich?
7. Sind Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft erforderlich?



1. Welche anderen Nutzendengruppen sind auf den geplanten Trassen bereits aktiv (Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Jagd, Anwohner)?
2. Gibt es Konflikte zwischen verschiedenen Freizeitnutzungen (Wandern, Radfahren, Reiten, Hundehalter)?
3. Sind Konflikte mit landwirtschaftlichen Betrieben zu erwarten (Überquerung von Feldern, Störung des Weidebetriebs)?
4. Gibt es Konflikte mit militärischen oder industriellen Nutzungen im Gebiet?
5. Werden Anwohner durch erhöhtes Besucheraufkommen belastet (Lärm, Parken, Müll)? Prüfung, ob Nutzungskonflikte durch die Trassenwahl, eine Beschilderung oder andere Regelungen minimiert werden können.

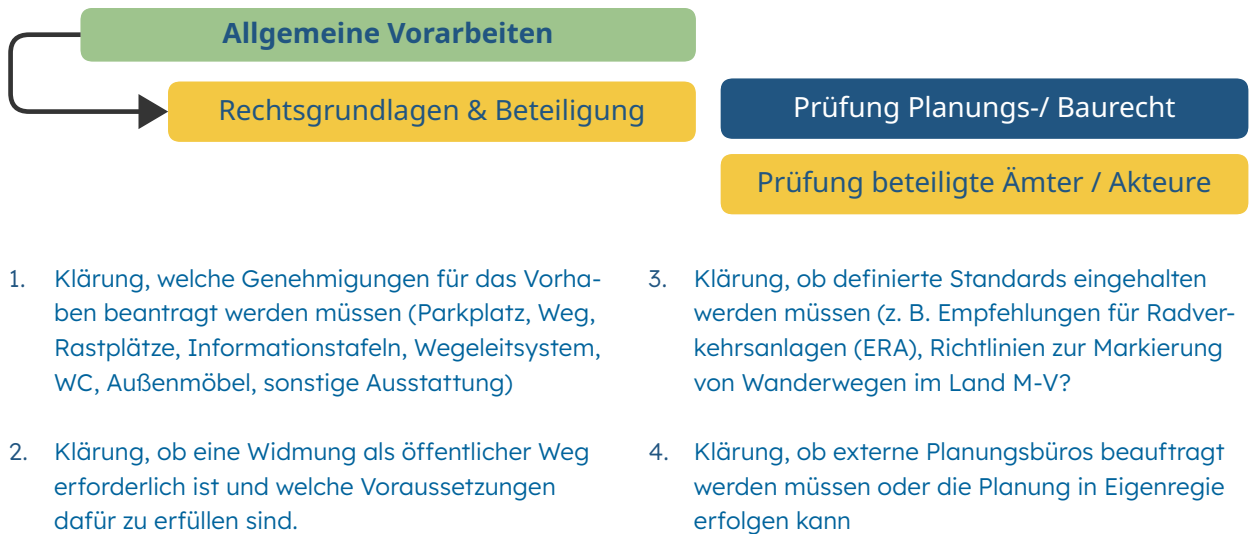


1. Gibt es sicherheitsrelevante Gefahren auf der geplanten Trasse (Steilküsten, Wildwechsel, Sumpfgebiete, Abhänge, scharfe Kurven, starkes Gefälle)?
2. Sind gefährliche Stellen bereits gesichert und gekennzeichnet? Falls nein: Klärung der Art und des Umfangs der erforderlichen Sicherung und Kennzeichnung.
3. Ist die Trasse auch bei schlechten Witterungsbedingungen sicher begehbar oder befahrbar?
4. Ist die Erreichbarkeit für Rettungsdienste auf der gesamten Strecke gewährleistet?
5. Gibt es Anforderungen an die Barrierefreiheit, die bei der Trassenwahl zu berücksichtigen sind?
6. Sind besondere Anforderungen durch die Zielgruppe zu beachten (z. B. Familien mit Kindern, Schulklassen, Menschen mit Einschränkungen)?
7. Sind Haftungsfragen für den Wegebetreiber zu klären?



- Anwendung von Teil 1 zur Prüfung, ob die Anforderungen der Nutzenden in Bezug auf die gesamte Reisekette erfüllt werden, sowie zusammenfassende Bewertung der Anforderung der Nutzenden entsprechend der folgenden Fragestellungen:
1. Vorab-Informationen: Werden die Nutzenden ausreichend vorab informiert?
 2. Anreise / Ankommen: Sind ausreichend Einstiegspunkte mit guter Erreichbarkeit (ÖPNV, Fahrrad, Pkw) eingeplant?
 3. Routenführung: Entspricht die geplante Route den Anforderungen der Zielgruppen hinsichtlich Länge, Schwierigkeit und Attraktivität?
 4. Etappenstopps: Sind Rastplätze, WC-Anlagen und Informationspunkte in sinnvollen Abständen vorgesehen?
 5. Gästelenkung: Ist die Ausschilderung und Information entlang der Route für alle Zielgruppen vorhanden und verständlich?
 6. Beteiligung: Werden Einwohnende und Gäste in die Planung einbezogen (z.B. Bürger- und Gästebefragung)?

1.2 Rechtsgrundlagen und Beteiligung



Checkliste zur Prüfung der erforderlichen Genehmigungen

- ☐ Umweltverträglichkeitsprüfung
- ☐ Artenschutzgutachten
- ☐ Bauantrag
- ☐ B-Plan-Verfahren
- ☐ wasserrechtliche Genehmigung
- ☐ forstrechtliche Genehmigung
- ☐ denkmalschutzrechtliche Genehmigung
- ☐ genehmigungspflichtig nach dem Straßen- und Wegegesetz Mecklenburg-Vorpommern (StrWG M-V)
- ☐ Sonstige Genehmigungen:

Kurz erklärt: Richtlinien zur Beschilderung

Bei der **Beschilderung touristischer Radwege** orientiert sich Mecklenburg-Vorpommern an den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Ergänzend gibt es landesspezifische Vorgaben für die neun Radfernwege im Land.

Maßgeblich für die **Beschilderung von Wanderwegen** ist die von der MV Tourismus GmbH veröffentlichte „Richtlinie zur Markierung von Wanderwegen im Land Mecklenburg-Vorpommern“. Dort sind die Farbgestaltungen und Abmessungen von Wegemarken und Wegweisern für die unterschiedlichen Wegearten aufgeführt. Hinweise zu weiterführenden Informationen im Anhang ab S. 66



1. Zusammenstellung aller Behörden, die im Rahmen der Bauleitplanung und Durchführung von Genehmigungsverfahren zu beteiligen sind
2. Sind die Zuständigkeiten für verschiedene Infrastrukturelemente geregelt (Wegebelag, Beschilderung, Rastplätze, Brücken, Entwässerung)?
3. Wie werden Zuständigkeitsgrenzen zwischen verschiedenen Baulastträgern gehandhabt (Übergangsstellen, Schnittstellen)?
4. Zusammenstellung weiterer Akteure, die zu beteiligen sind
5. Klärung, ob regionale Planungsverbände oder interkommunale Gremien einbezogen werden müssen / sollen
6. Klärung, ob eine Beteiligung von Einwohnenden (z.B. Bürgerversammlung) erforderlich ist
7. Sind Kooperationen mit Nachbarkommunen oder dem Landkreis sinnvoll und angestrebt?

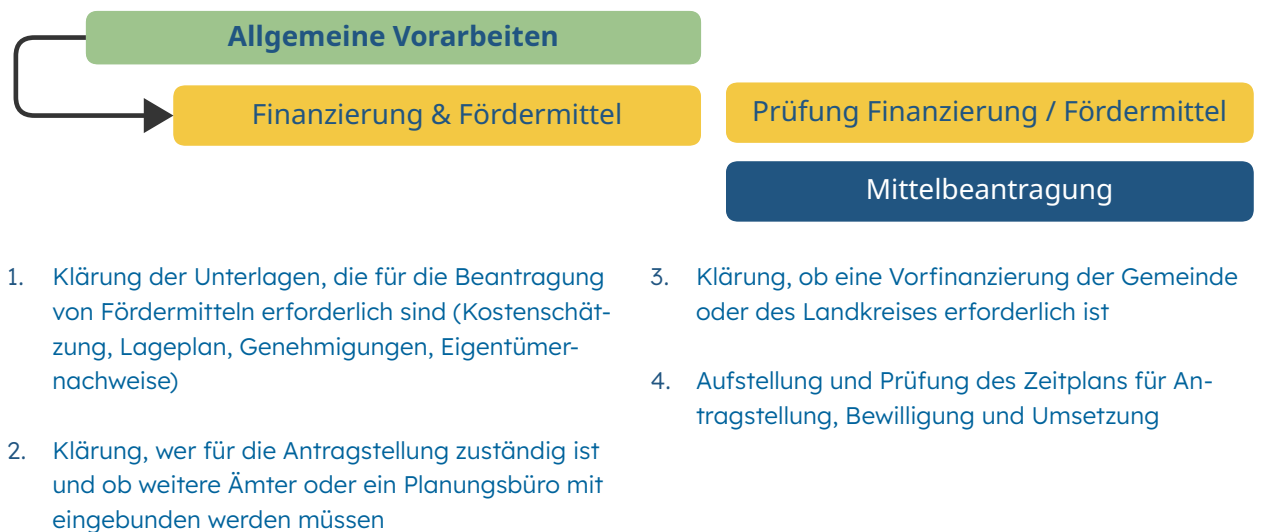
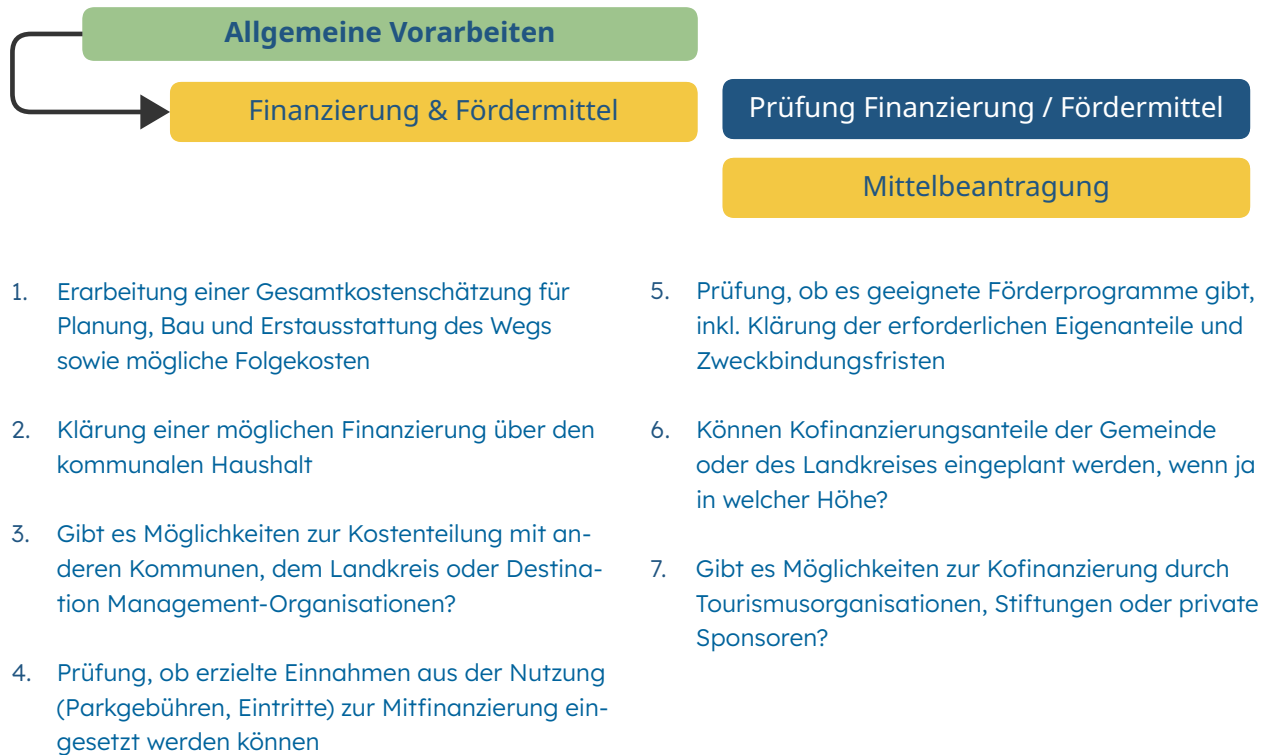
Checkliste zur Prüfung der zu beteiligenden Stellen und Institutionen

- ☐ Bauaufsichtsamt
- ☐ Untere Naturschutzbehörde
- ☐ Untere Forstbehörde (zuständiges Forstamt)
- ☐ Gemeindevertretung
- ☐ Landkreis
- ☐ Regionaler Planungsverband Vorpommern
- ☐ Nachbargemeinden
- ☐ benachbarte Landkreise
- ☐ Flächeneigentümerinnen/-eigentümer
- ☐ Anwohnende

Weitere Stellen und Institutionen, die beteiligt werden sollten

- ☐ DMOs (Tourismusverband Vorpommern, Tourismusverband Insel Usedom)
- ☐ lokale / regionale Vereine und Verbände (z.B. NABU, ADFC)
- ☐ Unternehmen (z.B. Beherbergungsbetriebe, touristische Veranstalter)

1.3 Finanzierung und Fördermittel



Kurz erklärt: Relevante Förderprogramme

GRW-Infrastrukturförderung. Kommt grundsätzlich für die Förderung von Neu- und Ausbau von Wander- und Radwegen, Rastplätzen oder auch touristischer Parkplätze durch Kommunen infrage. Förderung von 60-90 Prozent der förderfähigen Kosten. [LINK](#)



Radverkehrsinfrastrukturförderung – Sonderprogramm „Stadt und Land“. Geeignet für Neu- Um- und Ausbau von Radwegen. Diese dürfen allerdings nicht ausschließlich für touristische Verkehrse bestimmt sein. Fördersätze von 75 bis 90 Prozent. [LINK](#)



LEADER. Geeignet für eher kleinere touristische Projekte wie Themen- und Erlebniswege oder Aussichtspunkte. Vorhaben müssen in die Entwicklungsstrategie für die jeweilige LEADER-Region passen. Fördersätze variieren je nach Themen und Regionen bis maximal 90 Prozent. [LINK](#)



Integrierte Ländliche Entwicklung – GAK/ELER. Das Programm fördert den Bau ländlicher Verbindungs- und Wirtschaftswege mit

bis zu 75 Prozent der förderfähigen Kosten. Im Mittelpunkt steht die Verbesserung der Lebensqualität im ländlichen Raum und nicht ein touristischer Nutzen. [LINK](#)



INTERREG VI A Mecklenburg/Vorpommern/Brandenburg – Polen. Förderungen von bis zu 80 Prozent der förderfähigen Kosten sind für grenzüberschreitende Projekte wie gemeinsame touristische Routen möglich. [LINK](#)



Fonds für Vorpommern und das östliche Mecklenburg. Förderung von Maßnahmen zur wirtschaftlichen, sozialen oder kulturellen Entwicklung sowie der regionalen Identität. Nutzbar für kleinere Projekte, auch zur Kofinanzierung oder Finanzierung des Eigenanteils, beispielsweise für regionale Themenwege. [LINK](#)



Überblick über Förderprogramme:
<https://www.lfi-mv.de>



Checkliste Förderprogramme

- ☐ GRW-Infrastrukturförderung
- ☐ Radverkehrsinfrastrukturförderung – Sonderprogramm „Stadt und Land“
- ☐ LEADER
- ☐ Integrierte Ländliche Entwicklung – GAK/ELER
- ☐ INTERREG VI A
- ☐ Fonds für Vorpommern und das östliche Mecklenburg
- ☐ Sonstige Förderprogramme:

1.3 Betreuung und Unterhaltung



1. Klärung, wer nach Fertigstellung des Weges für den Betrieb verantwortlich ist (Gemeinde, Landkreis, Verein, sonstige Institution)?
2. Gibt es Erfahrungen mit vergleichbaren Betreibermodellen in der Region? Falls ja, Kontaktaufnahme zur Information
3. Ist eine ehrenamtliche Beteiligung (z. B. Wanderverein, NABU-Gruppe) bei der Betreuung des

Weges oder eine entgeltliche Betreuung durch Nature Guides möglich?

4. Entscheidung und vertragliche / verbindliche Regelung der Zuständigkeiten für Betrieb und Unterhaltung
5. Klärung der Haftungsfragen für den Betreiber (Verkehrssicherungspflicht)?



1. Zusammenstellung der Unterhaltungsmaßnahmen, die regelmäßig erforderlich sind (Wegezustand, Sicherheitseinrichtungen, Rastplätze, Beschilderung)
2. Klärung, ob ein Mängel-Meldesystem für die Nutzenden des Weges vorhanden ist oder eingerichtet werden kann (Meldestelle, App, Kontaktformular)
3. Aufstellen eines Zeit- und Zuständigkeitsplans

für die regelmäßige Begutachtung und Unterhaltung (Tätigkeiten, Intervalle, Zuständigkeiten)

4. Klärung der personellen Zuständigkeit / Ausstattung für die Durchführung der Maßnahmen (eigenes Personal, externe Dienstleister, Nature Guides, Ehrenamt)
5. Klärung der Art der Dokumentation der erforderlichen und erledigten Unterhaltsmaßnahmen: Gibt es ein GIS-basiertes Erfassungssystem?



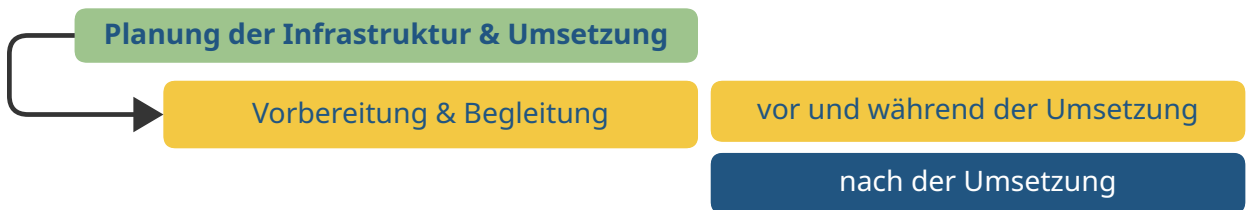
1. Kostenschätze zur Höhe der jährlich anfallenden Unterhaltsmaßnahmen
2. Prüfung der Finanzierung (Fördermöglichkeiten, kommunaler Haushalt, sonstige Lösungen)
3. Prüfung, ob Einnahmen erzielt werden können, über die Anteile der Unterhaltung finanziert werden können (z.B. Parkgebühren)
4. Klärung, wie unvorhergesehene Kosten (z. B. nach Sturmschäden, Vandalismus) finanziert werden können?
5. Erarbeitung einer mittelfristigen Finanzierungsplanung für Unterhaltung und Instandsetzung (5-10 Jahre)

2. Konkrete Wegeplanung und Umsetzung

2.1 Vorbereitung und Begleitung

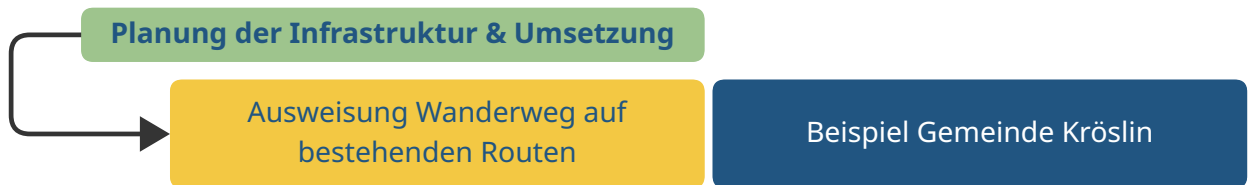


1. Baustellenplanung: Müssen Umleitungen oder Sperrungen innerhalb des Wegenetzes eingerichtet werden?
2. Hat die Baumaßnahme Auswirkungen auf die umfassenden Gebiete (z.B. Nichterreichbarkeit landwirtschaftlicher Flächen, Lärmbelästigungen, Einschränkungen der Forstwirtschaft o.ä.)?
3. Müssen Anwohnende über die Maßnahme informiert werden?
4. Sofern erforderlich: Kommunikation von Sperrungen und Umleitungen während der Maßnahmenumsetzung (Beschilderung, Website, App)
5. Regelmäßige Begutachtung des Baufortschritts



1. Nachbegehung und Abnahme der Baumaßnahme
2. Dokumentation des fertigen Weges und der Infrastruktur
3. Einarbeitung des neuen Wegs in alle Kommunikationsmaterialien
4. Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zum neuen Weg

2.2 Praxisbeispiel: Ausweisung eines Wanderwegs auf bestehenden Routen



A. Kurze Beschreibung

Die Gemeinde Kröslin plant einen Wanderweg, der die Häfen in Kröslin, Freest und Spandowerhagen miteinander verbindet. Sie soll durch die Nutzung der Fährverbindung zwischen den Häfen Peenemünde, Freest und Kröslin zu einer kombinierten Wander-

Schiffs-Rundtour entwickelt werden. Die Wanderroute soll ein Angebot für Gäste, Tagesbesucher und die einheimische Bevölkerung sein. Sie führt durch das Gebiet des Naturparks Insel Usedom.



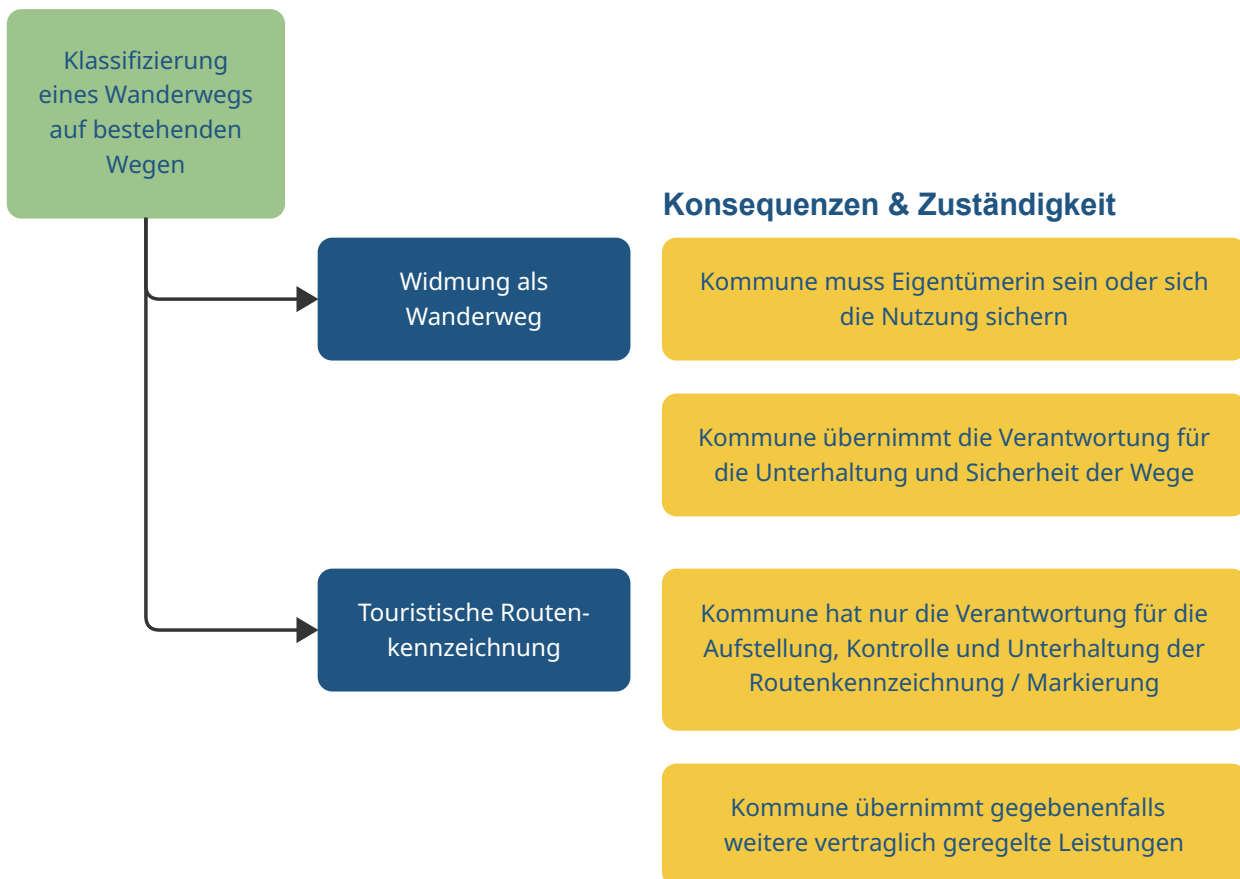
Stationen der Wander- und Schiffsroute: Anleger in Kröslin, Sportboothafen in Spandowerhagen
Fotos: K. Klöppel, A. Zscheischler.



Fischereihafen in Freest. Foto: K. Klöppel

B. Einzelne Schritte

Thematik



Widmung / Routenkennzeichnung

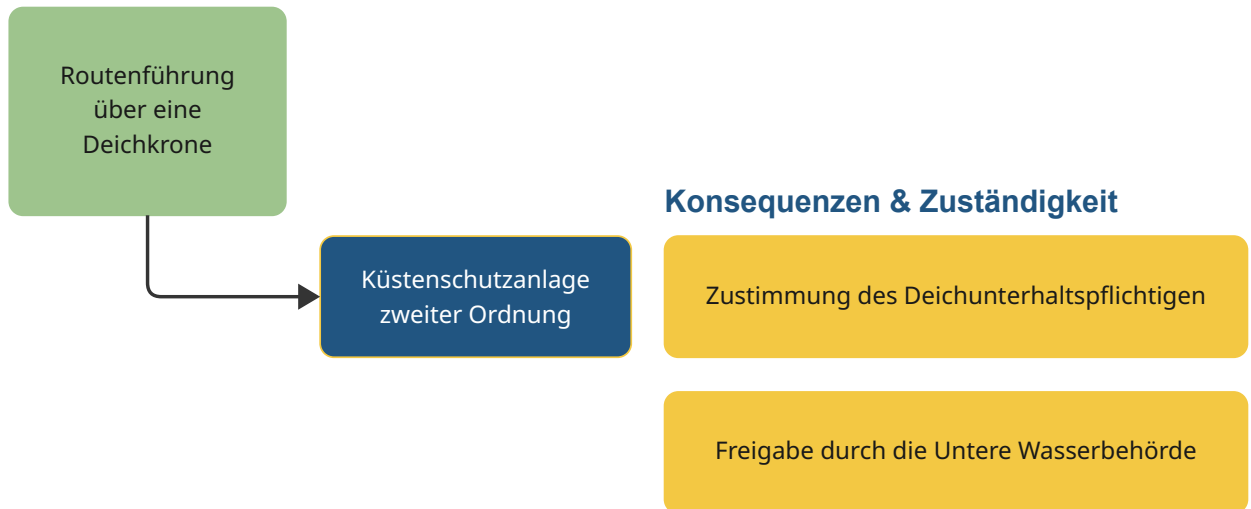
Die Gemeinde Kröslin will die geplante Route zwar touristisch kennzeichnen, die Wege sollen aber nicht als Wanderwege gewidmet werden.

Nach § 26 des Naturschutzausführungsgesetzes (NatSchAG M-V) kann eine Kommune Wanderwege durch eine Beschilderung ausweisen. Dabei übernimmt sie in der Regel nur die Verantwortung für die

Aufstellung, Kontrolle und Unterhaltung der Markierung, gegebenenfalls auch weitere vertraglich vereinbarte Leistungen.

Bei einer Widmung müsste die Kommune Eigentümerin der Wege sein oder sich deren Nutzung sichern, dafür aber auch die Verantwortung für die Unterhaltung der Wege und die Sicherheit übernehmen.

Thematik



Routenführung über Deiche

Bei der Planung der Route war auf einem Teilabschnitt des Wegs zwischen Freest und Kröslin die Führung über eine Deichkrone vorgesehen. Für die Anlage eines Wanderwegs auf der Deichkrone bedarf es der Zustimmung des Deichunterhaltungspflichtigen, das ist in diesem Fall der Wasser- und Bodenverband Insel Usedom-Peenestrom.

Erforderlich ist zudem die Freigabe durch die Untere Wasserbehörde. Bis 31. Juli 2026 war für den Deich das Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern (StÄLU) zuständig, das sich aus Gründen des Küstenschutzes gegen die Ausweisung eines Wanderwegs ausgesprochen hat. Deshalb wurde seitens der Gemeinde eine alternative Routenführung auf einem Abschnitt des Naturparkwegs zwischen Freest und Kröslin gewählt.

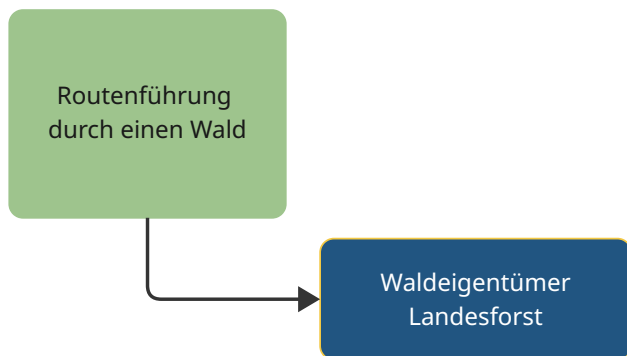
Nach einer Änderung des Landeswassergesetzes ist seit dem 1. August 2026 für diese Küstenschutzanlage zweiter Ordnung der Landkreis Vorpommern-Greifswald als Untere Wasserbehörde verantwortlich und kann über die Nutzung der Deichkrone als Teil einer Wanderroute entscheiden. Für Anlagen erster Ordnung, die insbesondere zusammenhängend bebaute Ortsteile oder Bebauungsplangebiete schützen sollen und im Gesetz aufgelistet sind, bleiben weiterhin die StÄLU zuständig.

Unabhängig von der Klassifizierung bleibt das Verfahren gleich, es ändert sich nur die Genehmigungsbehörde.



Schutzdeich bei Kröslin. Foto: K. Klöppel

Thematik



Konsequenzen & Zuständigkeit

Anlage des Wegs: Genehmigung der Forstbehörde (Forstamt)

Kennzeichnung / Markierung des Wegs: Genehmigung der Forstbehörde (Forstamt)

ggf. ergänzend vertragliche Regelung zur Anbringung und Unterhaltung der Beschilderung durch die Gemeinde

ggf. ergänzend vertragliche Regelung zu den Verkehrssicherungspflichten

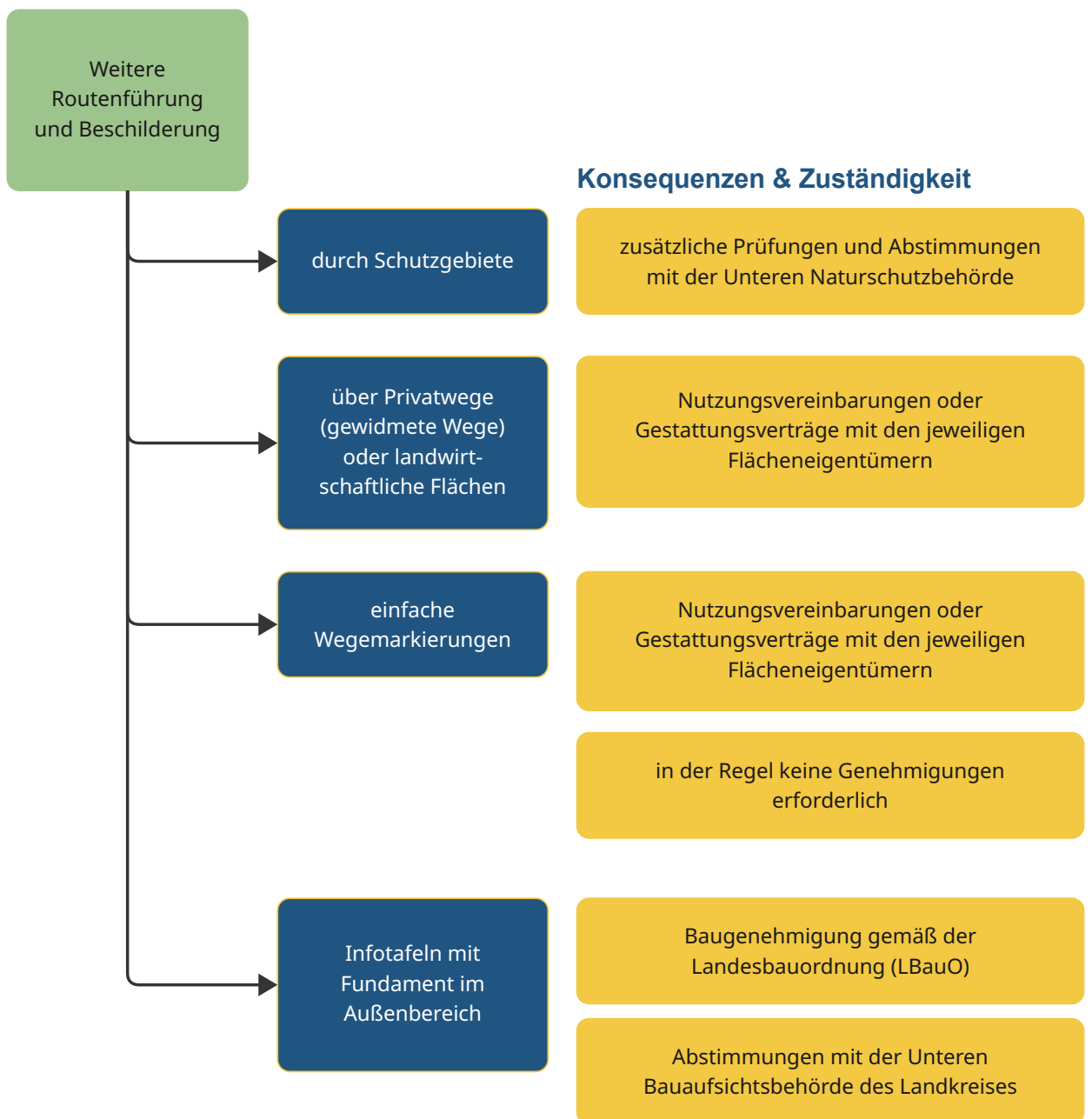
Routenführung durch einen Wald

Im Abschnitt zwischen Freest und Spandowerhagen führte die Route zu großen Teilen durch den Küstenwald – dieser gehört zum Eigentum der Landesforsten. Für diese Abschnitte greifen die Bestimmungen des Landeswaldgesetzes (LWaldG M-V). Es regelt im § 28 das allgemeine Betretungsrecht des Waldes zum Zwecke der Erholung. Es schreibt auch fest, dass für die Anlage und Kennzeichnung von besitzüberschreitenden Rad- und Wanderwegen eine Genehmigung der Forstbehörde, in dem Falle des zuständigen Forstamtes, erforderlich ist.

Auch die geplante Markierung der Route bedarf einer Abstimmung mit dem Forstamt. Vertraglich kann geregelt werden, dass die Gemeinde die Beschilderungen anbringt und unterhält. Zudem kann vereinbart werden, wer welche Verkehrssicherungspflichten auf dem Weg übernimmt.

Sofern die vorgesehene Route durch Schutzgebiete, zum Beispiel Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete oder Natura2000-Gebiete, führt, sind zusätzliche Prüfungen und Abstimmungen mit der Unteren Naturschutzbehörde erforderlich.

Führen Teile der Route durch Waldgebiete im Privatbesitz, ist für Anlage und Beschilderung ebenfalls die Genehmigung der Forstbehörde erforderlich. Für das Aufstellen von Wegweisern oder Infotafeln bedarf es zudem der Zustimmung des privaten Waldbesitzers. In einer schriftlichen Vereinbarung mit ihm kann die Gemeinde Streckenverlauf, Standorte von Schildern, Unterhaltung oder Kontrollen vereinbaren.



Weitere Routenführung, Beschilderung und Abstimmungen

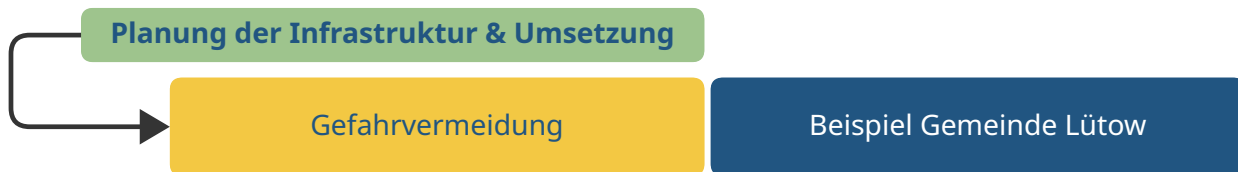
Im nächsten Schritt muss die Gemeinde auch für die übrigen Routenabschnitte prüfen, ob diese über nicht gewidmete Wege (Privatwege) oder landwirtschaftliche Flächen verläuft. Ist das der Fall, sind auch für diese Abschnitte Nutzungsvereinbarungen oder Gestattungsverträge mit den jeweiligen Flächeneigentümern zu treffen. Gleiches gilt, wenn Beschilderungen auf privaten Flächen erfolgen sollen.

Während für einfache Wegemarkierungen in der Regel keine Genehmigungen erforderlich sind, kann für Infotafeln mit Fundament im Außenbereich eine Baugenehmigung gemäß der Landesbauordnung

(LBauO M-V) erforderlich sein. Hierzu bedarf es einer Abstimmung mit der Unteren Bauaufsichtsbehörde des Landkreises.

Schließlich sind bei der Planung der Route auch Abstimmungen mit dem jeweiligen Tourismusverband zu empfehlen. Das soll sicherstellen, dass die vorgesehene Route sich gut in bestehende Wegenetze einliedert, in digitale oder analoge Karten aufgenommen wird und gemeinsam vermarktet werden kann.

2.3 Praxisbeispiel: Gefahrenabwehr im Bereich eines Wanderwegs



A. Kurze Beschreibung

Durch das Naturschutzgebiet Südspitze Gnitz bei Lütow führt ein Abschnitt des Naturparkwegs Mecklenburg-Vorpommern. Dieser verläuft im Bereich des Weißen Bergs am Steilufer. Dort ist die Küste sehr aktiv, durch Abbrüche in den vergangenen Jahren rückte der Weg immer näher an die Abbruchkante und musste schon mehrfach verlegt werden. Die

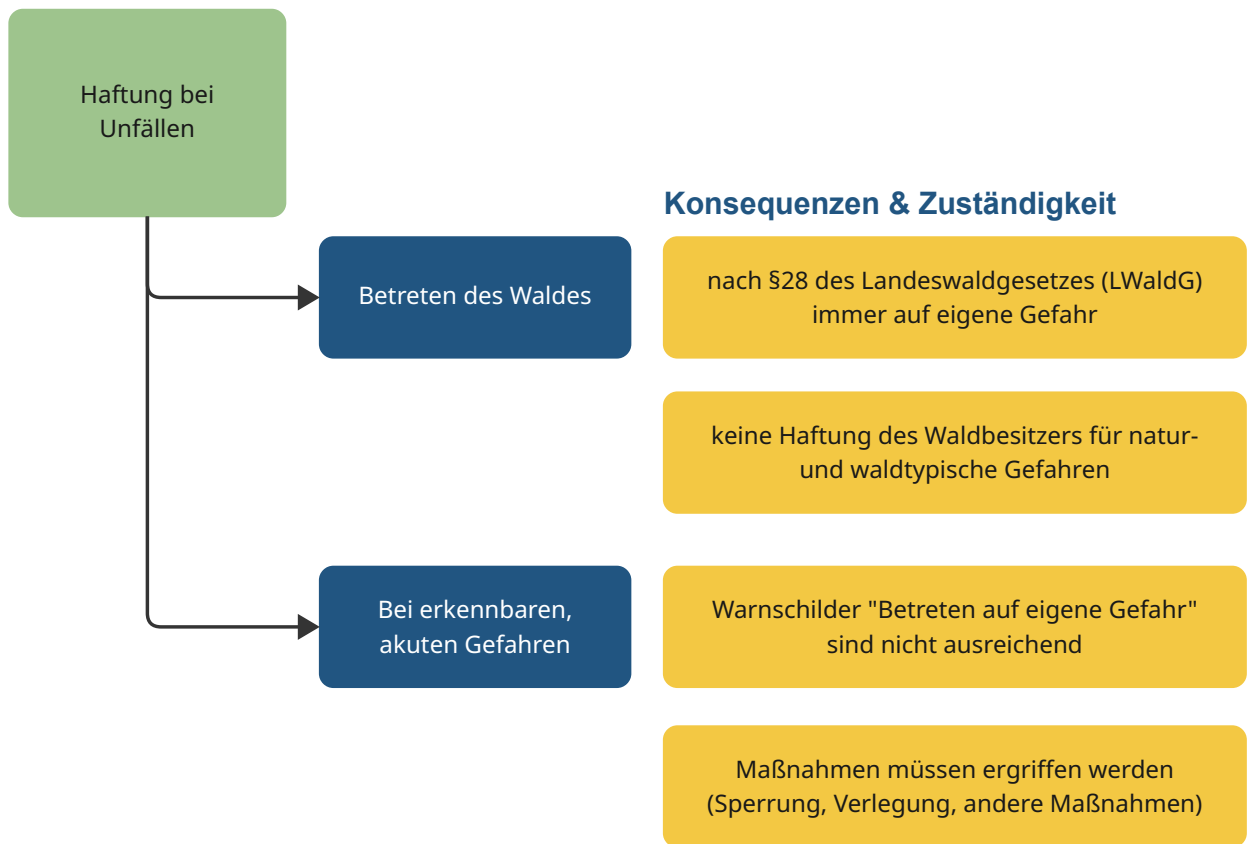
jetzige Routenführung weist potenzielle Gefahrenstellen auf, gleichzeitig ist eine weitere Verlagerung des Steiluferwegs ins Landesinnere nur eingeschränkt möglich. Deshalb wurde für dieses zur Gemeinde Lütow gehörende Gebiet überlegt, wie die Natur geschützt und die Sicherheit der Nutzenden am besten gewährleistet werden kann.



Abbrüche an der Steilküste auf der Halbinsel Gnitz. Fotos: K. Klöppel

B. Einzelne Schritte

Thematik



Haftung bei Unfällen

Grundsätzlich erfolgt nach § 28 des Landeswaldgesetzes (LWaldG M-V) das Betreten des Waldes auf eigene Gefahr – und der Waldbesitzer haftet grundsätzlich nicht für natur- und walddtypische Gefahren. Das gilt auch für ausgeschilderte Wanderwege.

Andererseits dürfen erkennbare, akute Gefahren auch nicht ignoriert werden. Das wäre beispielsweise der Fall, wenn ein markierter Weg auf einem

unterspülten Abhang verläuft oder Teile eines Wegs bereits abgebrochen sind. Bei einer solchen Gefahrenlage müssen Maßnahmen wie eine Sperrung, Verlegung des Weges oder andere Schutzmaßnahmen erfolgen. Ansonsten kann eine Schadensersatzpflicht nach § 823 BGB entstehen. Das Aufstellen von allgemeinen Warnschildern mit dem Hinweis „Betreten auf eigene Gefahr“ reicht in diesem Fall nicht aus, sich von der Verantwortung zu befreien.

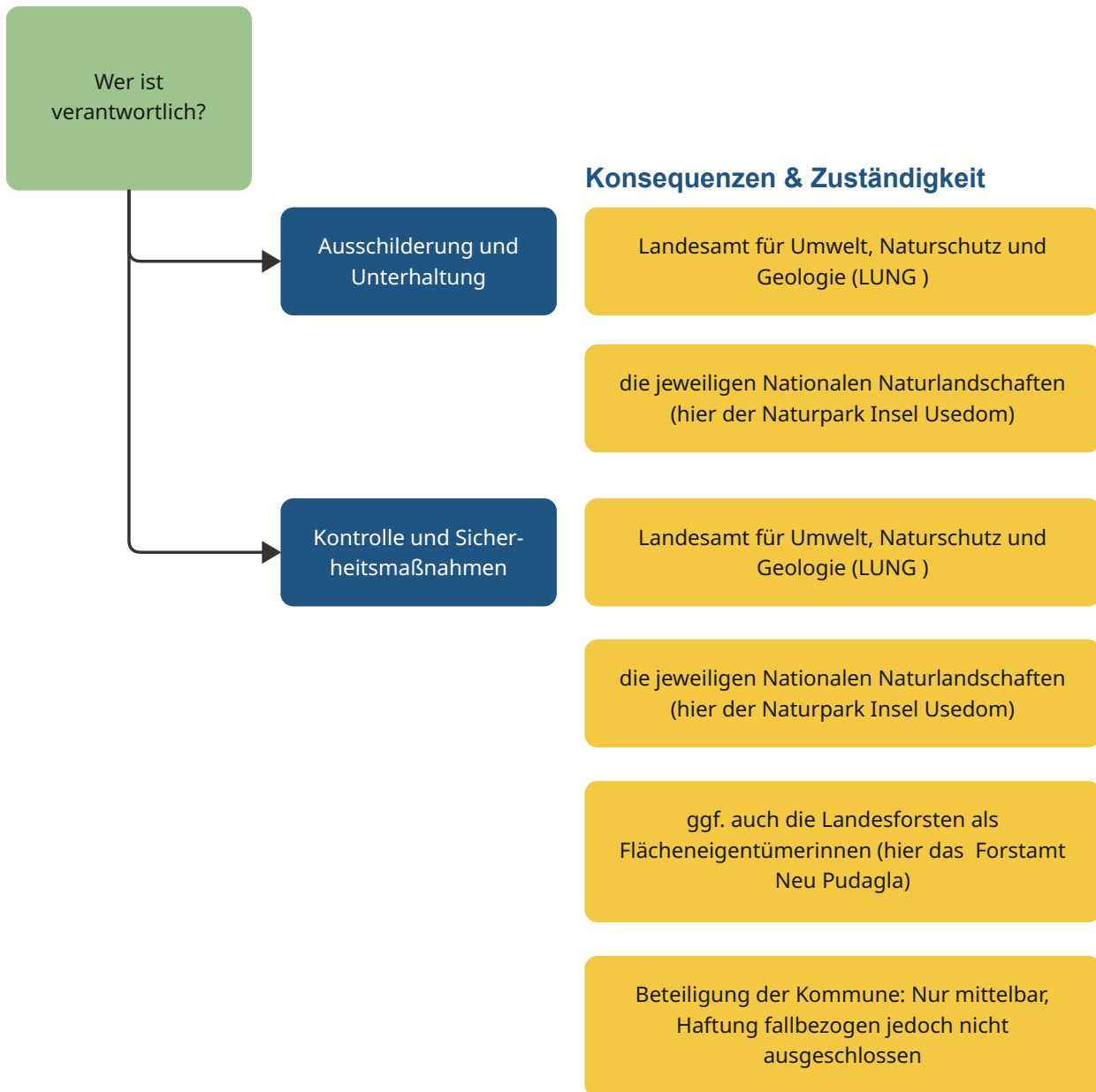
Im Wortlaut: Betretungsrecht im Wald nach LWaldG M-V

§28 (1): „Jedermann darf den Wald zum Zwecke der Erholung betreten. ...“

§28 (3): „Das Betreten des Waldes erfolgt auf eigene Gefahr. Wer den Wald betritt, hat sich

so zu verhalten, dass die Lebensgemeinschaft Wald und die Bewirtschaftung des Waldes nicht gestört, der Wald nicht gefährdet, beschädigt oder verunreinigt sowie die Erholung Anderer nicht beeinträchtigt wird.“ Die Waldbesitzer haften insbesondere nicht für 1. natur- oder walddtypische Gefahren durch Bäume oder durch den Zustand von Wegen, unabhängig von der Kennzeichnung. ...“

Thematik



Klärung der Verantwortlichkeiten

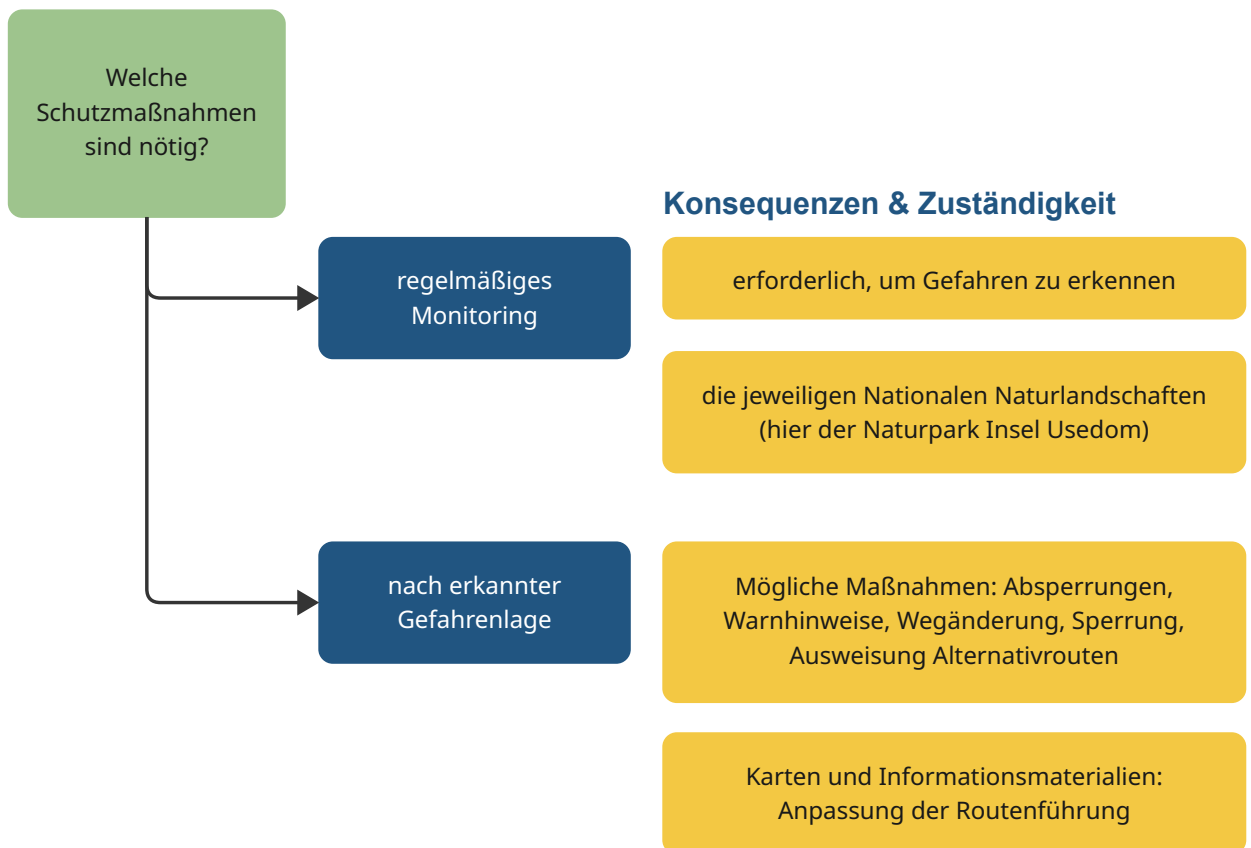
Im Fall des Steilküstenwegs bedarf es der Klärung der Verantwortlichkeiten. Der Weg führt durch den Landesforst, ist Teil des Naturparkwegs und verläuft auf dem Gebiet der Gemeinde Lütow.

Für die Ausschilderung und Unterhaltung ist das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG) gemeinsam mit den jeweiligen Nationalen Naturlandschaften, in dem Falle dem Naturpark Insel Usedom, verantwortlich. Dort liegt auch die

Verantwortung für die Kontrolle sowie notwendige Sicherungsmaßnahmen. Als Flächeneigentümerin könnten auch die Landesforsten, in dem Falle das Forstamt Neu Pudagla, mitverantwortlich sein.

Die Kommune ist hier nur mittelbar beteiligt. Eine Haftung könnte sich beispielsweise ergeben, wenn sie in Werbebroschüren den Weg als sicher oder leicht zu begehen bezeichnen würde.

Thematik



Schutzmaßnahmen festlegen

Da die Küste in diesem Bereich sehr aktiv ist, müsste ein regelmäßiges Monitoring erfolgen, um Veränderungen festzustellen und frühzeitig auf entstehende Gefahren reagieren zu können.

Abhängig von der ermittelten Gefahrenlage können Maßnahmen getroffen werden. Denkbar sind Absperrungen und konkrete Warnhinweise im Bereich von Gefahrenstellen, partielle Anpassungen im Wegeverlauf bis hin zur Sperrung ganzer Abschnitte und der Schaffung sowie Ausschilderung geeigneter

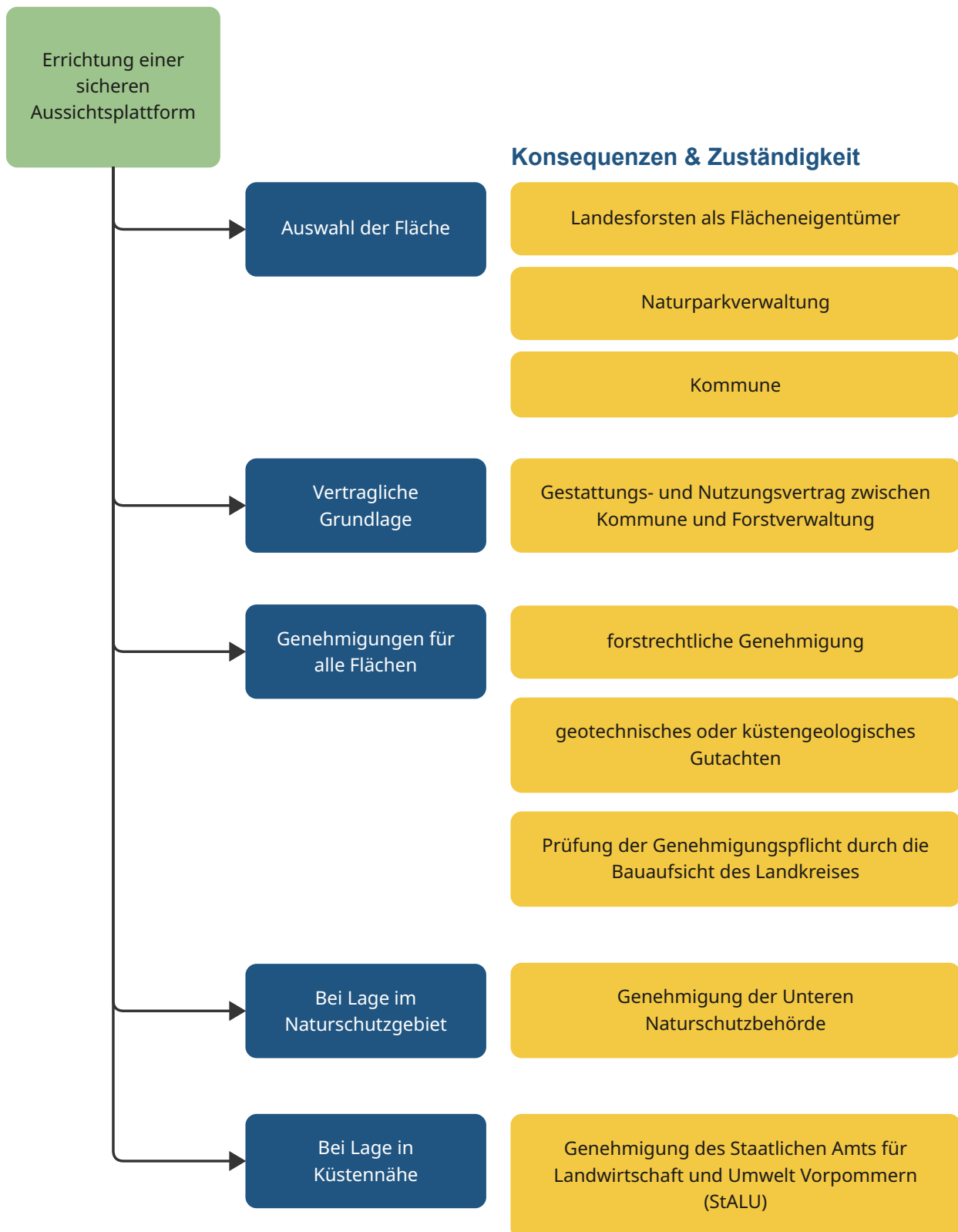
Alternativrouten. Dementsprechend müssten auch Darstellungen der Routenführung digital und analog angepasst werden.

Im Rahmen des Projekts wurde vorgeschlagen, Fragmente früherer Wege, die gefährlich nahe an den Abgrund führen, durch natürliche Barrieren zu sperren und die Warnung vor Gefahren zu intensivieren. Beides wäre Aufgabe der Naturparkverwaltung und des Forstamtes.



Warnhinweis vor der Steilküste am Gnitz. Foto: K. Klöppel

Thematik



Errichtung einer Aussichtsplattform

Ein weiterer Vorschlag sieht vor, eine sichere Aussichtsplattform zur Lenkung der Gäste zu schaffen, damit diese nicht unkontrolliert die Abbruchkante betreten. Bei der Umsetzung einer solchen Maßnahme kann auch die Kommune beteiligt werden. Sie kann in Abstimmung mit den Landesforsten als Flächeneigentümer sowie mit der für die Belange im Naturschutzgebiet verantwortlichen Naturparkverwaltung eine geeignete Fläche auswählen.

Die Kommune kann einen Gestattungs- und Nutzungsvertrag mit der Forstverwaltung vereinbaren. Ergänzend dazu bedarf es einer forstrechtlichen Genehmigung sowie einer Genehmigung durch die Untere Naturschutzbehörde aufgrund der geplanten Maßnahme in einem Naturschutzgebiet.

Da die Aussichtsplattform in Küstennähe geplant ist, muss nach § 89 Landeswassergesetz auch das Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern (StALU) das Vorhaben genehmigen.

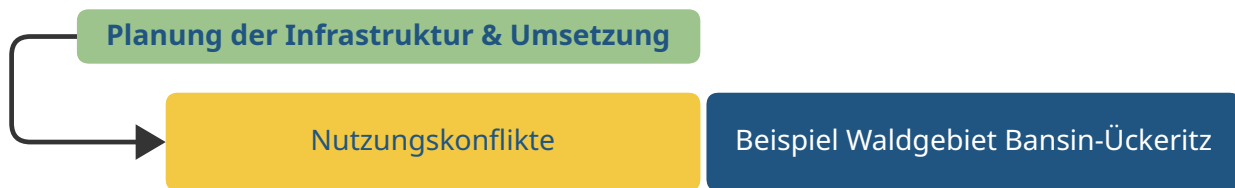
Außerdem muss nach § 10 Landesbodenschutzgesetz M-V ein geotechnisches oder küstengeologisches Gutachten erstellt werden, um sicherzustellen, dass in dem Bereich keine Gefährdungen zu erwarten sind.

Schließlich bedarf es auch einer Prüfung durch die Bauaufsicht des Landkreises, ob für die geplante Maßnahme eine Baugenehmigung erforderlich ist.



Aussichtspunkt auf dem Streckelsberg auf der Insel Usedom. Foto: K. Klöppel

2.4 Praxisbeispiel: Umgang mit Nutzungskonflikten



A. Kurze Beschreibung

Durch das Waldgebiet zwischen Bansin und Ückeritz führen verschiedene Radfernwege, u.a. der Radweg Berlin-Usedom. Die Route führt über Waldwege, die auch von Spazierenden, zum Teil mit Kinderwagen oder Hund, genutzt werden. Außerdem wird der Weg zum Teil von Fahrzeugen befahren, die zu einem

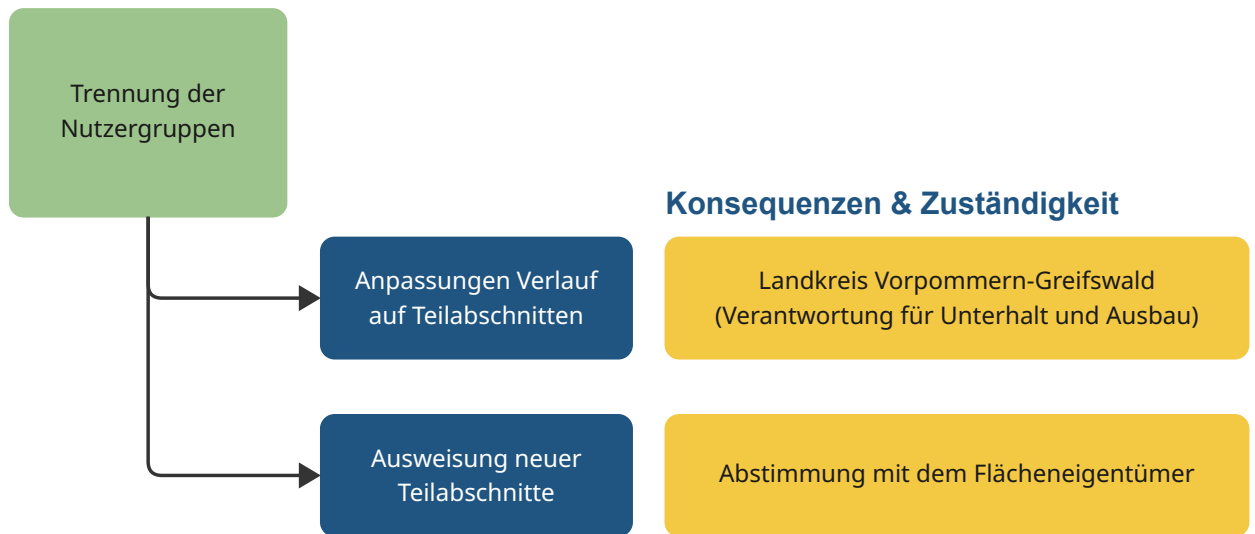
Hotel und Ausflugslokal unterwegs sind. In einigen Abschnitten gibt es zudem Sicherheitsprobleme, weil die Strecke dort kurvenreich und mit starkem Gefälle verläuft, sodass es dort gelegentlich zu Unfällen mit Fahrrädern kommt.



Ausschilderung der Fernradwege im Waldgebiet Bansin-Ückeritz. Foto: K. Klöppel

B. Einzelne Schritte

Thematik



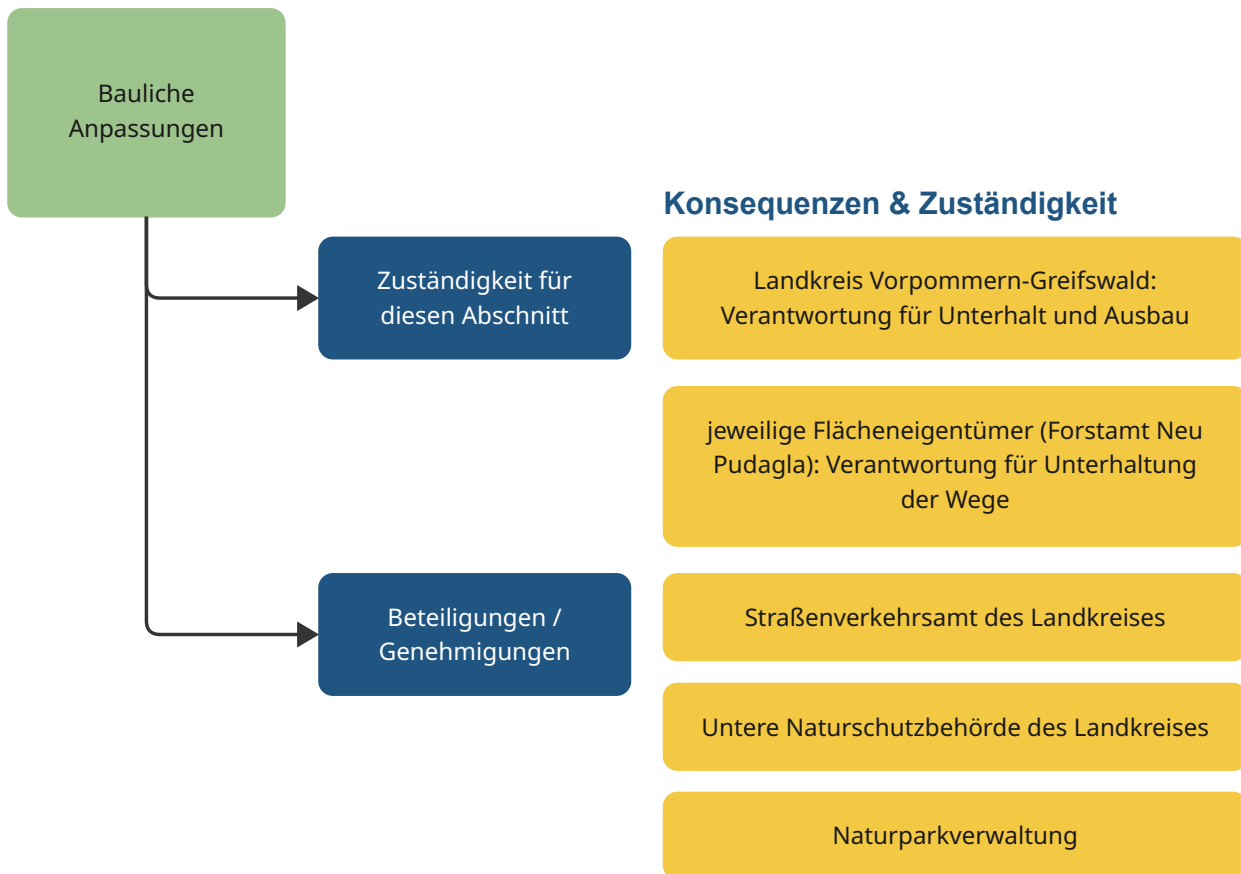
Trennung der Nutzergruppen

Eine Möglichkeit ist es, die unterschiedlichen Nutzendengruppen voneinander zu trennen. So könnten entweder die Fußgänger oder die Radelnden über eine andere Route gelenkt werden. Müsste dafür die Streckenführung des Radfernwegs in einem Teilstück verändert werden, wäre der Landkreis Vorpommern-Greifswald zuständig, bei dem die Verantwortung für Unterhalt und Ausbau liegt. Um eine neue Route auszuweisen, bedarf es der Abstimmung mit dem Flächeneigentümer. Die Initiative für die neue Route des Wanderwegs könnte von der Kommune ausgehen (vgl. Maßnahme Kröslin).

Für Radfahrende gesperrter Weg auf dem Streckelsberg auf der Insel Usedom.
Foto: K. Klöppel



Thematik



Bauliche Anpassungen

Da eine Lenkung von Radfahrenden und Menschen zu Fuß über unterschiedliche Routen in diesen Bereichen schwierig ist, wurden Möglichkeiten geprüft, durch bauliche oder andere Maßnahmen Konflikte und Gefahren zu reduzieren.

Hierfür muss zunächst geklärt werden, wer in diesen Abschnitten für die Wege zuständig ist. In diesem Fall ist der Landkreis Vorpommern-Greifswald für die Betreuung der Fernradwege, laufende Kontrollen und die Pflege der Infrastruktur vorrangig verantwortlich. Allerdings sind für die Unterhaltung der Wege die jeweiligen Eigentümerinnen oder Eigentümer verantwortlich, im Bereich des Küsten-

waldes das zuständige Forstamt Neu Pudagla. Sie wären auch für bauliche Anpassungen, zum Beispiel getrennte Bereiche für zu Fuß Gehende und Radfahrende zuständig. Solche Maßnahmen müssten mit dem Straßenverkehrsamt des Landkreises abgestimmt werden.

Wäre zur Erhöhung der Sicherheit eine Verbreiterung des Wegs geplant, müssten hier auch naturschutzrechtliche Belange geklärt werden. In dem Falle müssten die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises sowie die Naturparkverwaltung bei der Planung eingebunden werden.

Thematik



Warn- und Hinweisschilder

Da die Aufteilung des Wegs für die unterschiedlichen Nutzendengruppen nicht möglich war, entstand die Idee, Schilder aufzustellen, die zu gegenseitiger Rücksichtnahme mahnen oder auf Gefahren hinweisen. Die Kommune kann solche Maßnahme anregen. Soll im Verlauf der Route ein amtliches Verkehrszeichen aufgestellt werden, zum Beispiel das Zeichen 101 „Gefahrenstelle“, das Zeichen 103 „Scharfe Kurve“ oder das Zeichen 625 „Richtungstafel in Kurven“, braucht es dafür eine verkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 StVO, für die das Straßenverkehrsamt des Landkreises zuständig ist. Sie muss prüfen, ob ein solches Verkehrszeichen erforderlich und zulässig ist.

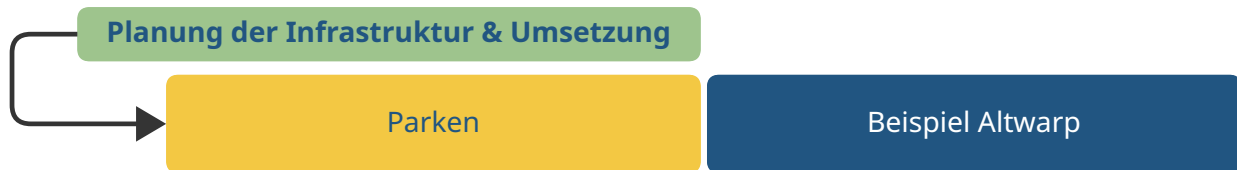
Anders verhält es sich bei einem Hinweisschild, das zur gegenseitigen Rücksichtnahme auffordert. Das ist kein amtliches Verkehrszeichen, bedarf also auch nicht der verkehrsrechtlichen Anordnung.

Für die Aufstellung der angeordneten Verkehrszeichen oder der nichtamtlichen Hinweisschilder ist der Landkreis bzw. die zuständige Kreisstraßenmeisterei in Abstimmung mit dem Forstamt Neu Pudagla als Flächeneigentümer verantwortlich. Würde die Radroute auf kommunalen Wegen verlaufen, müsste die Abstimmung zwischen der Kreisstraßenmeisterei und der jeweiligen Kommune erfolgen.



Hinweis zur gegenseitigen Rücksichtnahme.
Foto: privat

2.5 Praxisbeispiel: Schaffung eines touristischen Parkplatzes



A. Kurze Beschreibung

Die Gemeinde Altwarp verfügt nur über ein beschränktes Angebot von öffentlichen Parkflächen. Insbesondere in der Sommersaison leidet die kleine Gemeinde unter dem Park- und Suchverkehr. Dieser wird insbesondere durch Tagesgäste verursacht, die mit dem Auto anreisen. Der Verkehr belastet die einheimische Bevölkerung und Übernachtungsgäste. Zum Teil parken Besuchende vorschriftswidrig im Ort,

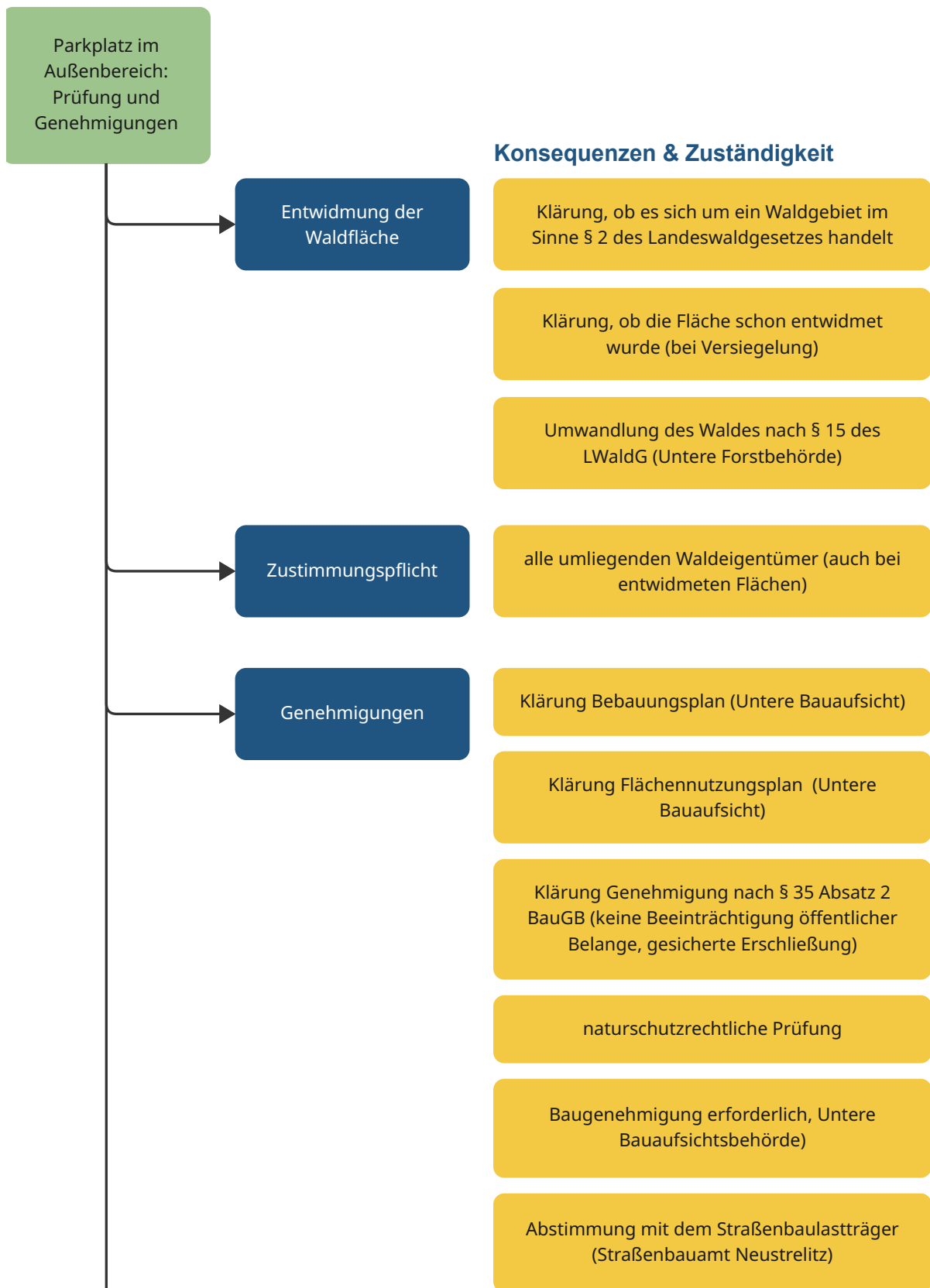
allerdings fehlen der Gemeinde die nötigen personellen Kapazitäten für eine wirksame Kontrolle. Die Gemeinde möchte deshalb einen Parkplatz außerhalb des Ortes schaffen, um den Verkehr und Parkdruck zu verringern. Eine vorgesehene Fläche befindet sich außerhalb des Ortes in einem Waldgebiet, das Teil des Naturparks Am Stettiner Haff ist. Von hier aus soll auch die Lenkung der Gäste erfolgen.

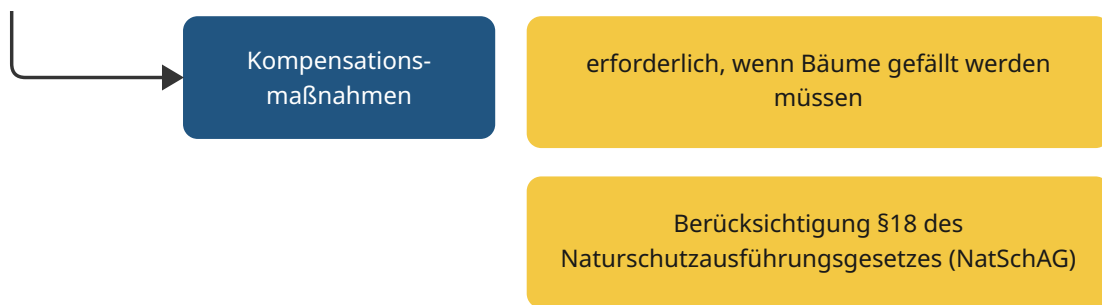


Mögliche Parkfläche vor dem Ortseingang von Altwarp. Foto: K. Klöppel

B. Einzelne Schritte

Thematik





Schaffung eines Parkplatzes im Außenbereich

Die vorgesehene Fläche für einen Parkplatz befindet sich im Außenbereich. Deshalb bedarf es einer Reihe rechtlicher Prüfungen und Genehmigungen.

Zunächst einmal ist zu klären, ob es sich bei der Fläche um ein Waldgebiet im Sinne § 2 des Landeswaldgesetzes handelt. Die vorgesehene Fläche wurde in der Vergangenheit bereits größtenteils versiegelt, deshalb könnte sie schon entwidmet sein. Sofern das nicht erfolgt ist, bedarf es einer Umwandlung des Waldes nach § 15 des Landeswaldgesetzes (LWaldG M-V). Für die Genehmigung ist die Untere Forstbehörde, also das zuständige Forstamt, verantwortlich.

Selbst wenn die Fläche selbst nicht mehr als Waldgebiet gilt, müssen die umliegenden Waldeigentümer der geplanten Maßnahme des Parkplatzbaus zustimmen.

Zu klären ist ferner bei der Unteren Bauaufsicht, ob ein Bebauungsplan für die Maßnahme erforderlich ist und ob gegebenenfalls ein bestehender Flächennutzungsplan geändert werden muss. Eine Genehmigung nach § 35 Absatz 2 des Baugesetzbuch (BauGB) ist grundsätzlich möglich, wenn öffentliche Belange nicht beeinträchtigt werden und die Erschließung gesichert ist.

Für die grundsätzliche Anlage des Parkplatzes sowie geplante Maßnahmen auf der Fläche bedarf es zudem einer naturschutzrechtlichen Prüfung.

Müssen für den Parkplatz Bäume gefällt werden, ist eine entsprechende Kompensation, etwa durch Ersatzaufforstungen, notwendig. Berücksichtigt werden müssen Regelungen über geschützte Baumarten nach § 18 des Naturschutzausführungsgesetzes (NatSchAG M-V)

Grundsätzlich ist für die Anlage eines Besucherparkplatzes im Außenbereich eine Baugenehmigung erforderlich, für die die entsprechenden Unterlagen bei der Unteren Bauaufsichtsbehörde, in dem Falle dem Amt für Bau, Natur- und Denkmalschutz des Landkreises, eingereicht werden müssen. Dazu gehören beispielsweise der Lage- und Stellplatzplan, aber auch Angaben zur Beschilderung oder Barrierefreiheit.

Mit dem zuständigen Straßenbaulastträger, in dem Falle das Straßenbauamt Neustrelitz, müssen die Zu- und Abfahrt auf den Parkplatz, die Aufstellung der wegweisenden Beschilderung sowie gegebenenfalls einer Infotafel zum Parkraummanagement der Gemeinde abgestimmt werden.

Kurz erklärt: Außenbereich

Als Außenbereich wird der Teil des Gemeindegebiets bezeichnet, der sich nicht innerhalb eines Bebauungsplans oder einer bebauten Ortsteils befindet, also in der Regel freie Landschaft, Felder, oder Wälder. Bauen soll dort die Ausnahme bleiben, die Versiegelung von Flächen soll dort begrenzt werden.

Das betrifft auch kleinere touristische Vorhaben wie die Errichtung einer Aussichtsplattform, befestigter Aufenthaltsflächen, Schutzhütten oder größere Infotafeln.

In § 35 BauGB ist detailliert geregelt welche baulichen Vorhaben im Außenbereich zulässig sind und welche Restriktionen zu beachten sind.

Thematik



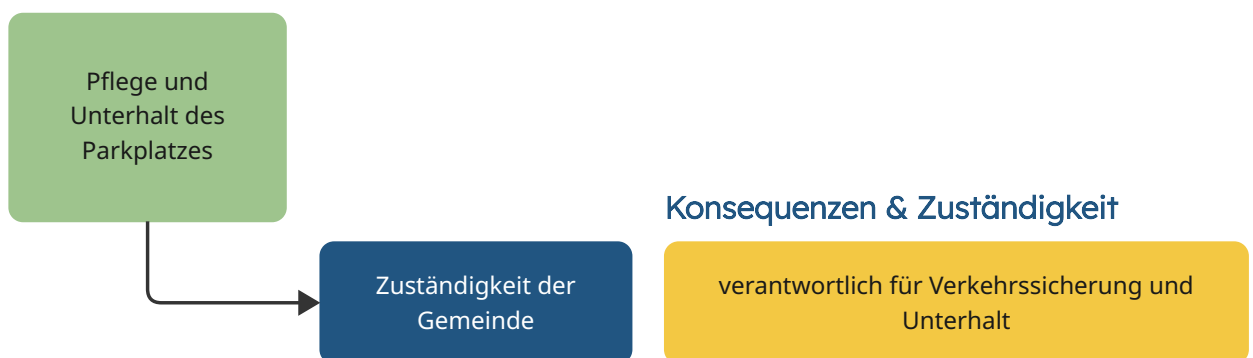
Fördermöglichkeiten für den Bau eines Parkplatzes

Für die Errichtung des Parkplatzes kann die Gemeinde Fördermöglichkeiten nutzen. Dazu gehört die Nutzung von GRW-Mitteln zur Förderung einer wirtschaftsnahen Infrastruktur. Damit können auch Parkplätze gefördert werden, die überwiegend touristisch genutzt werden. Der Fördersatz beträgt 60 Prozent, in bestimmten Fällen bis zu 90 Prozent. Allerdings bezieht sich die Förderung auf unentgelt-

lich nutzbare Park- und Rastplätze. Will die Gemeinde einen Parkplatz bewirtschaften, scheidet dieses Förderinstrument aus.

Alternativ ist auch eine Förderung aus LEADER-Mitteln möglich, sofern das Projekt zur regionalen Entwicklungsstrategie passt. Grundsätzlich ist hier eine Bewirtschaftung nicht ausgeschlossen.

Thematik

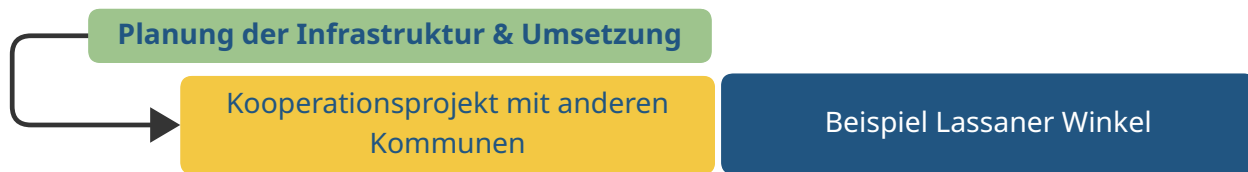


Pflege und Unterhalt des Parkplatzes

Nach Fertigstellung ist die Gemeinde für die Verkehrssicherung und den Unterhalt des Parkplatzes verantwortlich. Dazu gehören die Sicherheit auf den

Fahrbahnen und Gehwegen, die Beleuchtung und Beschilderung, gegebenenfalls auch der Winterdienst, wenn der Parkplatz ganzjährig genutzt wird.

2.6 Praxisbeispiel: Kooperationsprojekt mit anderen Kommunen



A. Kurze Beschreibung

Der Lassaner Winkel ist bisher wenig touristisch genutzt. Die Region setzt für die Zukunft auf einen naturnahen, nachhaltigen Tourismus. Um das touristische Angebot für Übernachtungsgäste, aber auch für Tagesgäste zu verbessern, wird im Rahmen des Besucherlenkungskonzepts vorgeschlagen, eine Radroute zu entwickeln, die verschiedene Orte in dem Gebiet verbindet und zu touristischen Zielen sowie kleinen Manufakturen führen soll. Die Route soll über

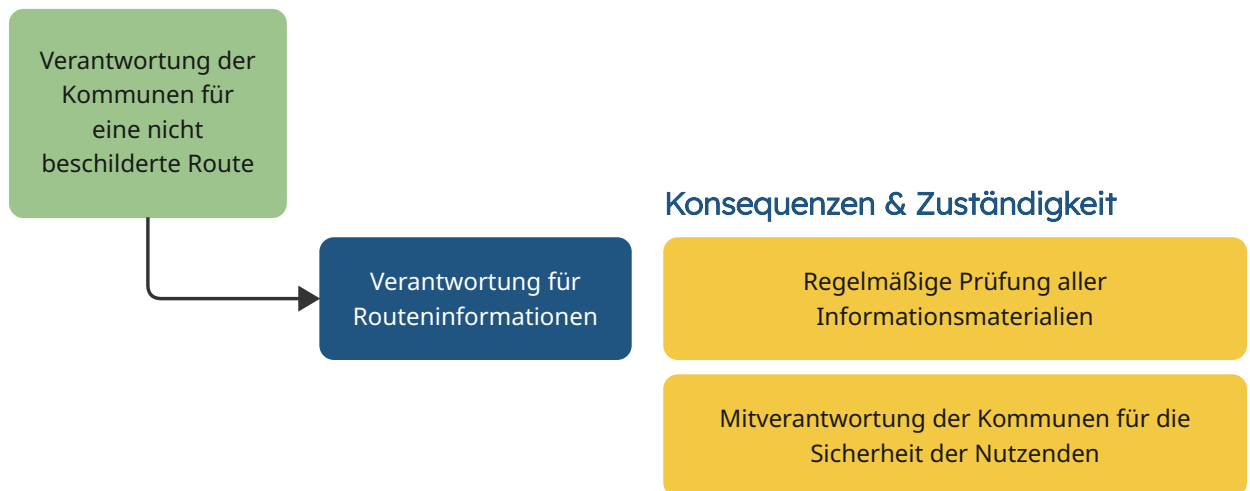
bestehende Wege geführt werden. Die Wegweisung soll zunächst nur über Routenportale, GPX-Daten zum Download sowie auf Darstellungen in Flyern oder auf Infotafeln ausgewiesen werden. Eine Beschilderung wäre erst ein Folgeschritt. Da die Route über das Gebiet mehrerer Gemeinden führen soll, bedarf es einer Abstimmung der beteiligten Kommunen über den Routenverlauf und die Vermarktung des Angebots.



Landschaftspanorama bei Klotzow im Lassaner Winkel. Foto: K. Klöppel

B. Einzelne Schritte

Thematik



Verantwortung der Kommunen für nicht beschilderte Route

Auch wenn die Route nicht ausgewiesen und nicht beschildert ist, sondern nur über Infotafeln, Flyer oder Tourenportale vermarktet werden soll, übernehmen die beteiligten Kommunen eine Verantwortung für das Routenmanagement. So müssen sie vermeiden, Radfahrende durch fehlerhafte oder veraltete Informationen auf ungeeignete oder sogar gefährliche Wege zu lenken. Das bedeutet, darauf zu achten,

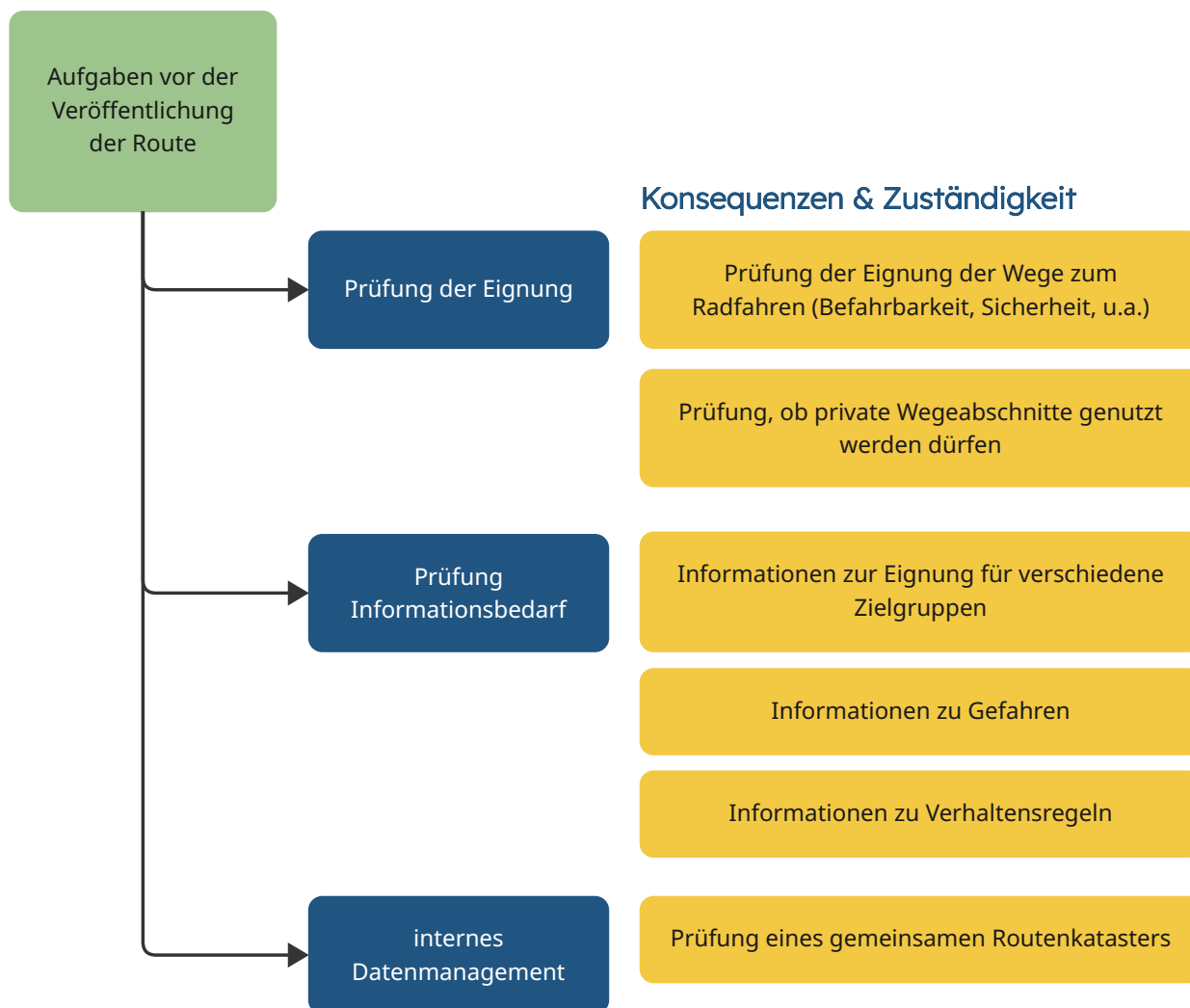
dass Routeninformationen aktuell sind und beispielsweise über neu hinzugekommene Gefahrenstellen informiert wird.

Neben den jeweiligen Eigentümerinnen und Eigentümern der Wege tragen auch die Kommunen, die eine Radroute entwickeln und vermarkten, eine Mitverantwortung für die Sicherheit der Radfahrenden.



Duft- und Tastgarten Papendorf, Station einer Radroute im Lassaner Winkel Foto: K. Klöppel

Thematik



Aufgaben vor der Veröffentlichung einer Route

Vor Veröffentlichung sollte die Route auf ihre grundsätzliche Eignung geprüft werden. Das umfasst zum Beispiel die Prüfung, ob private Wegeabschnitte genutzt werden dürfen oder ob die vorgesehenen Waldwege zum Radfahren geeignet sind.

Mögliche Gefahren müssten benannt werden. Die Kommunen sollten auch definieren, für welche Zielgruppen die Route geeignet ist – so können schmale, steile Waldwege für erfahrene Tourenfahrer geeignet sein, für Familien mit Kinderanhänger aber nicht.

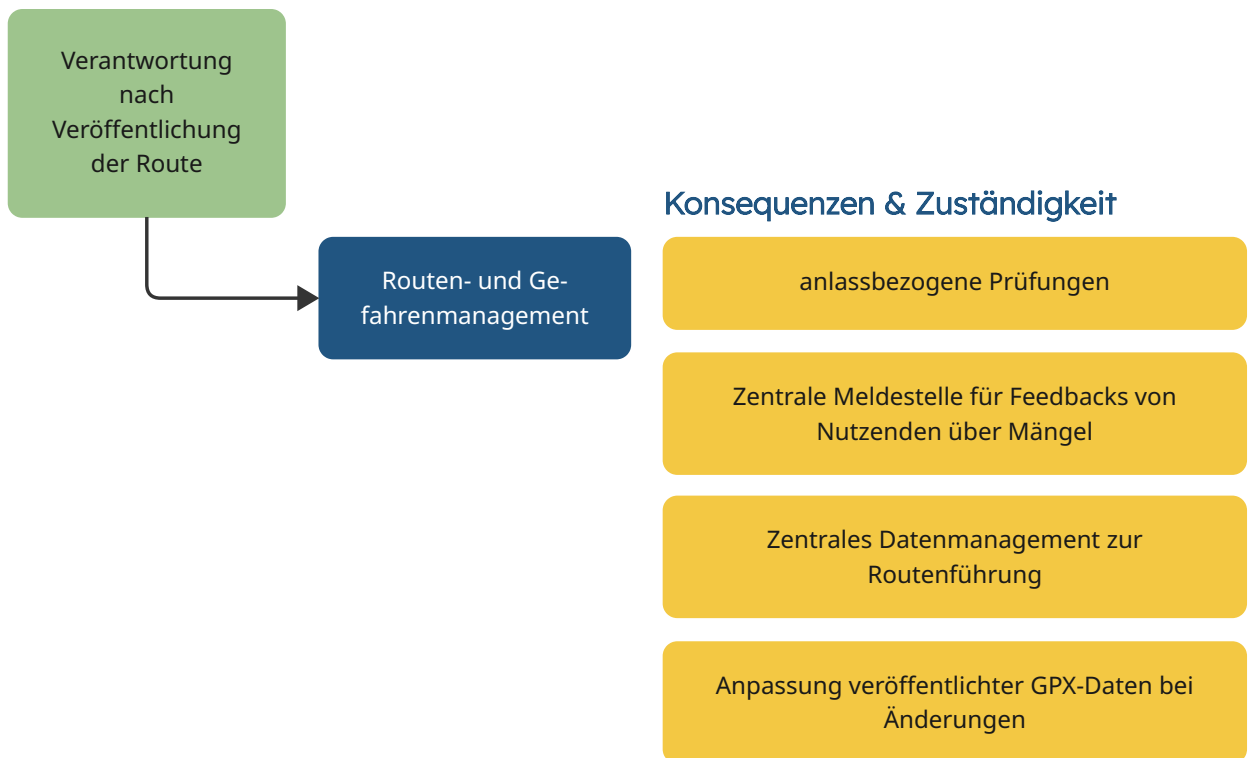
Es sollte zum Beispiel darauf hingewiesen werden, wenn abschnittsweise größere Steigungen zu überwinden sind, Wege teilweise sehr sandig sind oder

Teile der Strecke über Kopfsteinpflaster führen. Informiert werden sollte auch darüber, ob es im Verlauf der Route Möglichkeiten gibt, sich zu verpflegen.

Je besser die Gäste vorab über den Zustand der Route informiert sind, desto besser können sie entscheiden, ob diese für sie geeignet ist und sich darauf einstellen. Das beugt auch möglichen Enttäuschungen vor.

Es empfiehlt sich, ein gemeinsames Routenkataster für die geplante Route aufzustellen, das die Eigentumsverhältnisse umfasst, und von allen Kommunen und Flächeneigentümern den Routenverlauf und die Nutzbarkeit bestätigen zu lassen.

Thematik



Verantwortung nach der Veröffentlichung einer Route

Zur Sicherung des Betriebs sollten die Kommunen ein gemeinsames Routen- und Gefahrenmanagement einrichten. Dazu gehören zum Beispiel anlassbezogene Prüfungen nach Sturm und Starkregen oder bei größeren Bauarbeiten oder eine zentrale Meldestelle, bei der Nutzende oder Einwohnende Schäden oder Gefahren benennen können.

Zudem sollte sichergestellt werden, dass es einen zentralen Datensatz zur Routenführung gibt, der für

digitale oder analoge Darstellungen genutzt und nach Bedarf angepasst wird, damit es keine unterschiedlichen Veröffentlichungen gibt.

Bei wesentlichen Änderungen, zum Beispiel neu hinzugekommenen Gefahren oder erforderlichen Änderungen der Routenführung, muss die Route auf Tourenportalen und in GPX-Daten zeitnah aktualisiert werden.

Kurz erklärt: Tourenportale

Zu den am häufigsten genutzten Tourenportalen in Deutschland gehören Outdooractive, Komoot und AllTrails.

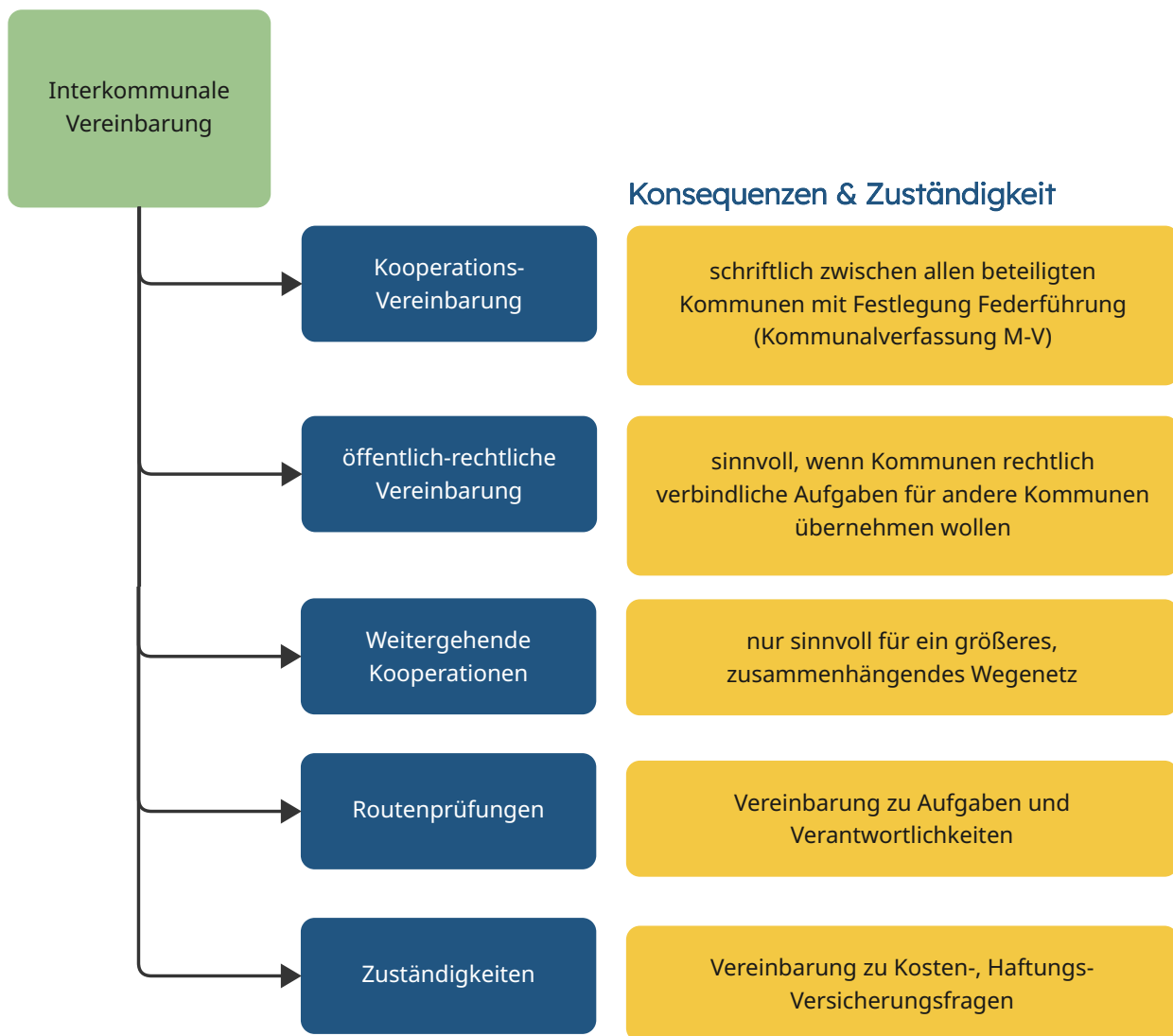
Zum Geschäftsmodell der Portale gehört es, dass Tourismusverbände oder Kommunen als Businesspartner kostenpflichtig ihre Touren mit eigenem Logo und Links einstellen.

Darüber hinaus kann eine Kommune auch kostenfrei ihre Touren einstellen. In dem Falle tritt

sie nicht als offizieller Partner auf, sondern als Community-Mitglied ähnlich wie Privatpersonen und kann eine Tour erstellen und beschreiben. Bei AllTrails werden die Routenvorschläge vor Veröffentlichung erst geprüft.

Empfohlen wird die Abstimmung mit dem jeweiligen Tourismusverband. Diese haben in der Regel einen Business-Account bei einem der Portale, über den gegebenenfalls lokale oder regionale Touren eingestellt werden können.

Thematik



Erarbeitung einer interkommunalen Vereinbarung

Sinnvoll ist es, dass die beteiligten Kommunen vor der Veröffentlichung der Route eine verbindliche schriftliche Kooperations- und Routenmanagementsvereinbarung abschließen. Diese sollte den Routenverlauf festlegen und beinhalten, welche Kommune federführend die zentrale Koordination und Datenpflege übernimmt.

Außerdem sollte geregelt werden, wie Routenprüfungen stattfinden sollen, wie mit Gefahrenmeldungen umgegangen wird und wie bei erforderlichen Sperren oder Umleitungen verfahren wird.

Weitere Vereinbarungen können die Verteilung der Kosten, Haftungs- und Versicherungsfragen sowie

Entscheidungsprozesse betreffen. Geregelt werden kann, dass jede beteiligte Kommune für das Routenmanagement im eigenen Abschnitt verantwortlich bleibt. Die Form der interkommunalen Zusammenarbeit ist in der Kommunalverfassung M-V geregelt. In der Regel reicht für eine gemeinsame Rad- oder Wanderroute eine einfache Kooperationsvereinbarung aus, in der schriftlich festgelegt wird, welche Aufgaben koordiniert werden sollen und wer dabei als Lead-Kommune fungiert.

Soll eine Kommune nicht nur koordinieren, sondern auch Aufgaben rechtlich verbindlich für andere Kommunen übernehmen, ist eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung nach § 165 Kommunalverfassung

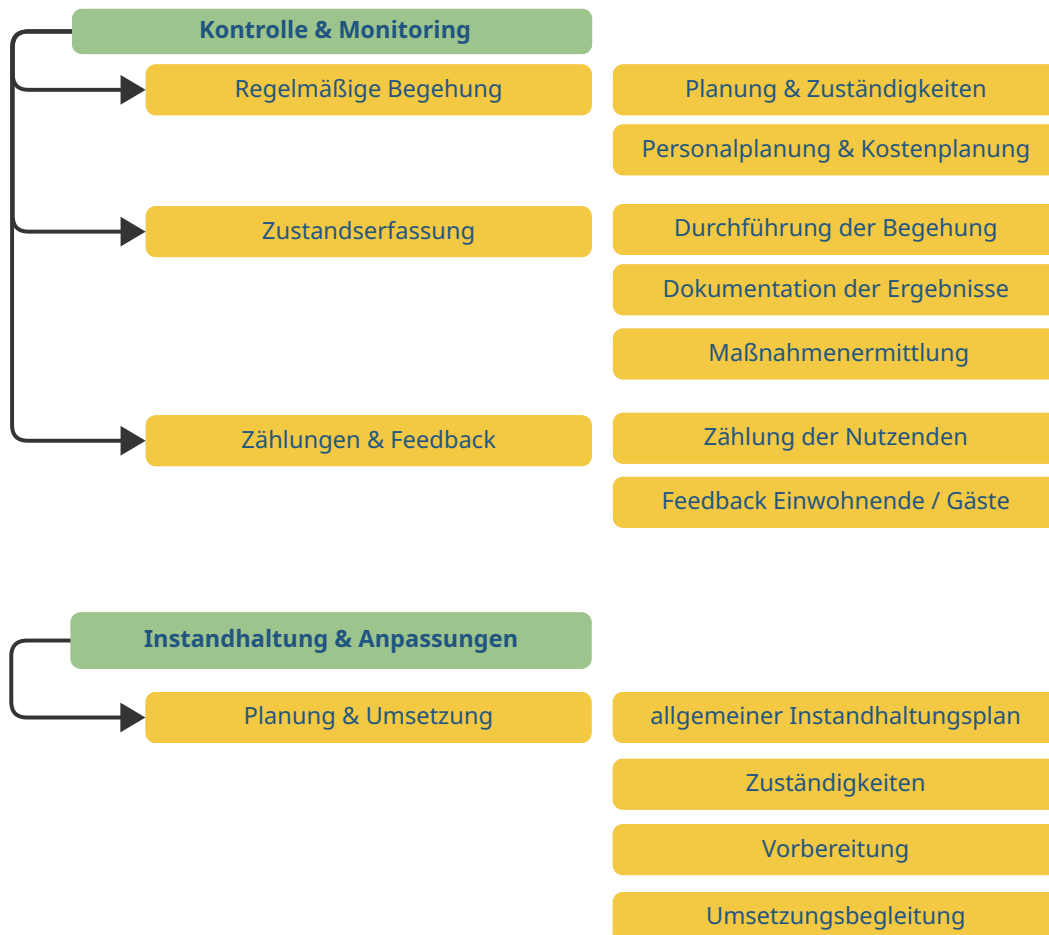
M-V denkbar, die von der Kreisverwaltung rechtlich geprüft und veröffentlicht werden müsste.

Weitergehende Kooperationsvereinbarungen wären nur dann zu überlegen, wenn eine umfangreiche

Kooperation geplant ist und zum Beispiel für ein größeres, zusammenhängendes Rad- und Wanderwegenetz die gemeinsame Pflege und Vermarktung vereinbart werden soll.

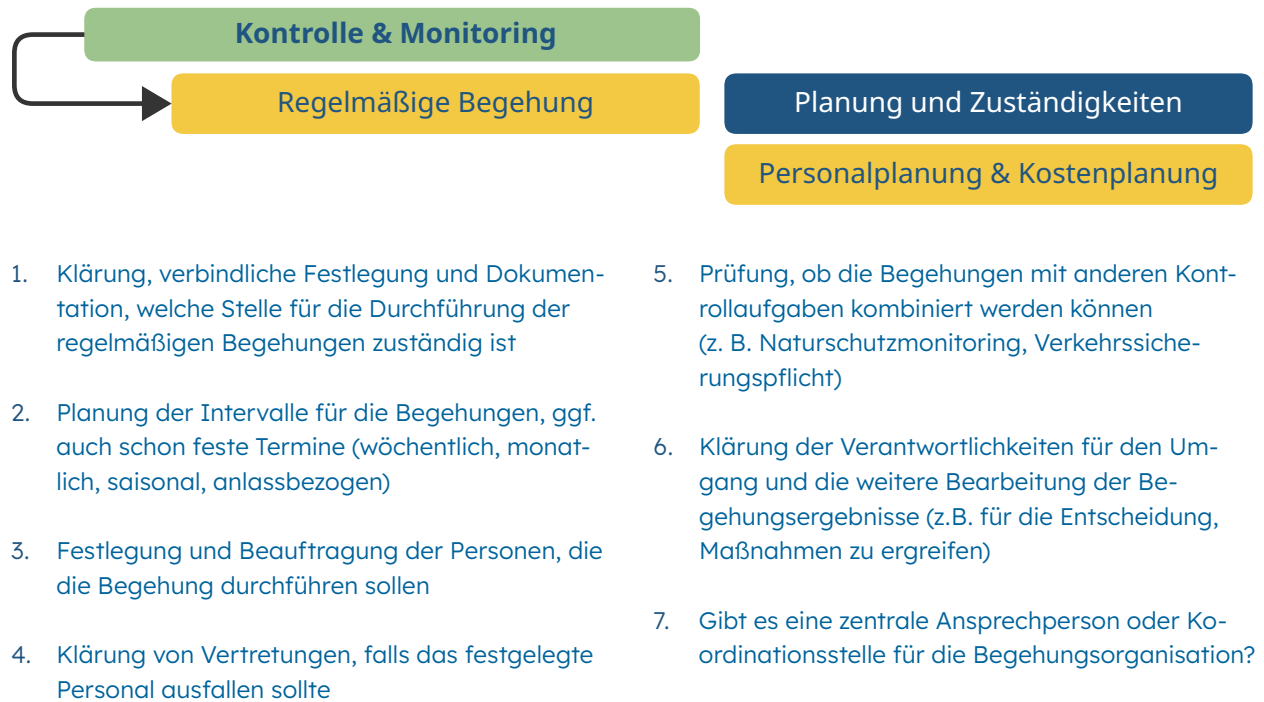
Notizen zu Kapitel 2

Teil 3: Betrieb und Instandhaltung von Wegen – aus Sicht der Kommunen



1. Kontrolle und Monitoring

1.1 Regelmäßige Begehung

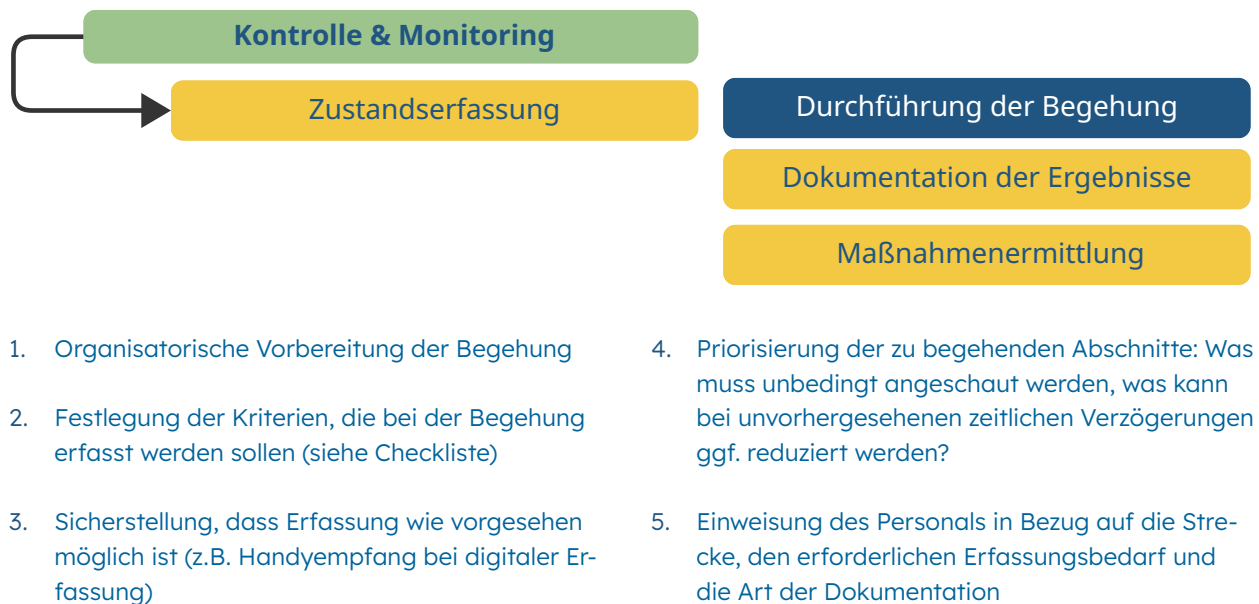


Checkliste für die Zuständigkeit regelmäßiges Monitoring

- ☐ Gemeinde, Amt, ggf. Person:
- ☐ Landkreis, Amt, ggf. Person:
- ☐ Verein, ggf. Person:
- ☐ Ehrenamtliche, ggf. Person:
- ☐ Naturparkverwaltung, ggf. Person:
- ☐ Sonstige Institution, ggf. Person:

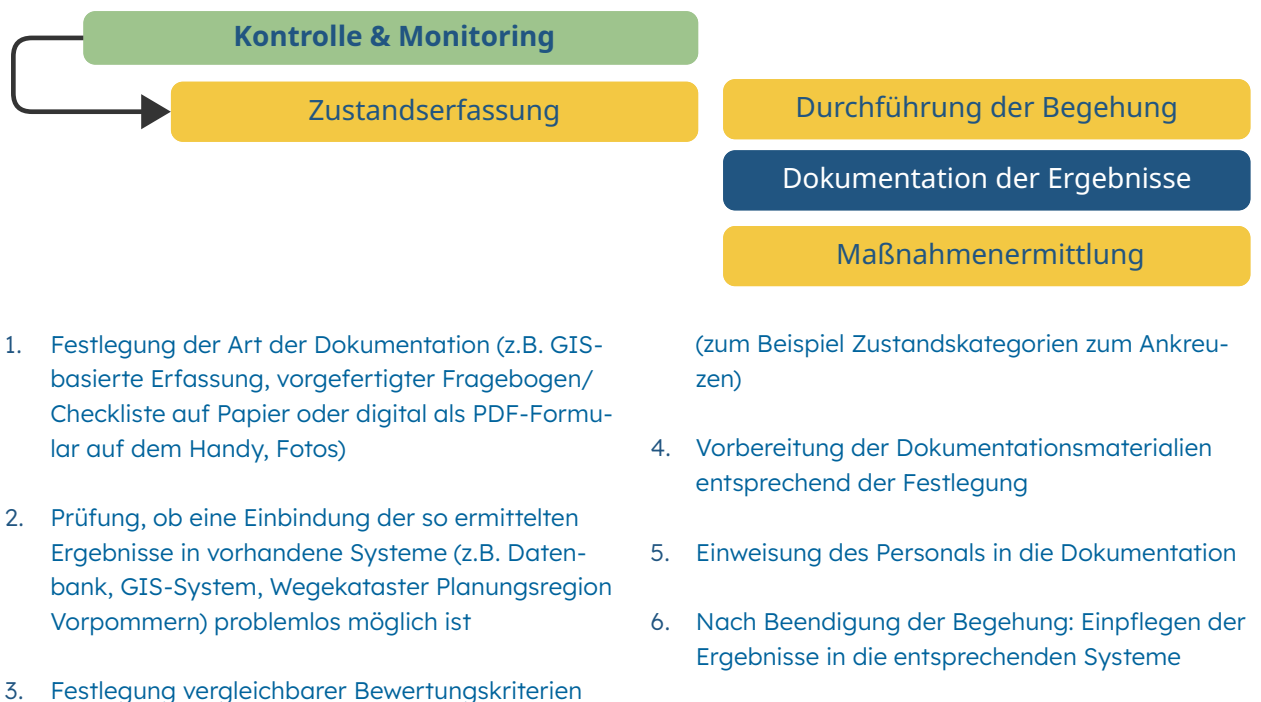


1.2 Zustandserfassung



Checkliste Kriterien für die Begehung

- ☐ Schäden am Weg (Schlaglöcher, fehlender Wasserabfluss, Hindernisse, etc.)
- ☐ Ränder/Böschungen: Ragt Vegetation in den Weg hinein?
- ☐ Verkehrssicherheit: Gefahren durch herabfallende Äste
- ☐ Brücken, Geländer, Absperrungen: Schäden und Gefährdungen
- ☐ Wegeleitsystem: Vollständigkeit und Lesbarkeit
- ☐ Informationstafeln: Zustand, Beschädigungen, Lesbarkeit, Aktualität der Informationen
- ☐ Rastplätze: Funktionsfähigkeit, allgemeiner Zustand, etc.
- ☐ Abgehende Trampelwege o.ä.: Werden Abkürzungen oder Alternativwege benutzt?
- ☐ Vandalismus und Müll: Erfassung aller sichtbaren Vorkommnisse



Checkliste Dokumentation

- ☐ GPS-Positionen aller Standorte mit Mängeln / Problemen
- ☐ Fotos aller Standorte mit Mängeln / Problemen
- ☐ kurze Beschreibung des Schadens
- ☐ Standardisierte Bewertungskriterien / Bewertungsskala



1. Festlegung des Prozesses, wer die Ergebnisse auswertet, in welchem Zeitrahmen dies passiert und wer für die anschließende Planung und Umsetzung der Maßnahmen zuständig ist
2. Bewertung der Ergebnisse nach Dringlichkeit (z.B. akute Gefahren, Sperrungen aus Sicherheitsgründen)
3. Erarbeitung eines Maßnahmenplans mit Prioritäten, Zuständigkeiten und Kosten für die Umsetzung (siehe Checkliste)
4. Prüfung, ob weitere Beteiligte einbezogen werden müssen (z.B. Flächeneigentümer, Forstverwaltung, Naturschutzbehörde o.a.)

Checkliste Maßnahmenplan

- ☐ Dringlichkeit / Gefahr im Verzug
- ☐ Klassifizierung der Maßnahmen (Wegbeschaffenheit, Randvegetation, Beschilderung, Informationstafeln, Rastplätze etc.)
- ☐ Zuordnung der Zuständigkeiten
- ☐ ggf. Abstimmung mit Eigentümerinnen/Eigentümern oder anderen Beteiligten
- ☐ Priorisierung
- ☐ Kostenschätzung
- ☐ Terminplanung für die Umsetzung

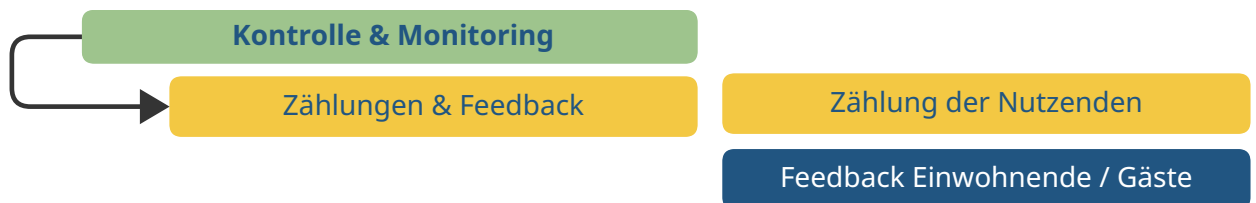
1.3 Zählungen und Feedback



1. Werden Besucherzählungen an Einstiegspunkten und auf dem Weg durchgeführt?
2. Prüfung und Entscheidung für eine Zählmethode bzw. ein Zählsystem (siehe Checkliste)
3. Festlegung der Standorte für die Zählungen (analog oder Standorte der digitalen Geräte)
4. Festlegung der Zähltag / Zählintervalle, Umgang mit unterschiedlichen Jahres- und Saisonzeiten
5. Klärung, ob Zählergebnisse in ggf. vorhandene Monitoringsysteme eingespielt werden können
6. Auswertung und Aufbereitung der Ergebnisse
7. Klärung der weiteren Nutzung der Zählergebnisse

Checkliste Zählsysteme

- ☐ System 1: Automatisches Zählsystem
- ☐ System 2: Auswertung von Nutzerdaten (z.B. Komoot-Heatmap)
- ☐ System 3: Temporäres händisches Zählen



1. Gibt es eine niedrigschwellige Möglichkeit für Einwohnende und Gäste, Mängel, Gefahren oder Verbesserungsvorschläge zu melden (App, QR-Code, Telefon, E-Mail)?
2. Falls ja: Sicherstellung, dass Rückmeldungen systematisch erfasst, kategorisiert und an die zuständigen Stellen weitergeleitet werden
3. Sicherstellung, dass auch die meldenden Personen eine Rückmeldung über den Stand der Bearbeitung erhalten (ohne Resonanz wird in Zukunft nicht mehr gemeldet)
4. Werden regelmäßige Nutzerbefragungen (Gästekbefragungen, Einwohnendenbefragungen) durchgeführt?
5. Gibt es weitere Formate zur direkten Beteiligung von Einwohnenden und Gästen (Runde Tische, Workshops, Ortsbegehungen)?
6. Klärung des Vorgehens, wie die erfassten Feedbacks von Einwohnenden und Gästen verlässlich und kontinuierlich in die Maßnahmenplanung und Weiterentwicklung des Angebots einbezogen werden können
7. Werden Beschwerden und Konflikte zwischen Nutzendengruppen systematisch erfasst und ausgewertet?
8. Wie wird mit negativem Feedback oder Kritik in der Öffentlichkeit umgegangen (Kommunikationsstrategie)?

Kurz erklärt: Zählsysteme

In verschiedenen Schutzgebieten werden bereits elektronische Zählsysteme eingesetzt, mit denen Nutzende im Bereich der Rad- und Wanderwege erfasst werden können. Meist werden zur Erfassung in Naturräumen passive Infrarot- oder Wärmesensoren eingesetzt. Da hierbei die Personen nicht fotografiert oder anders identifiziert werden können, sind solche Zählsysteme datenschutzkonform.

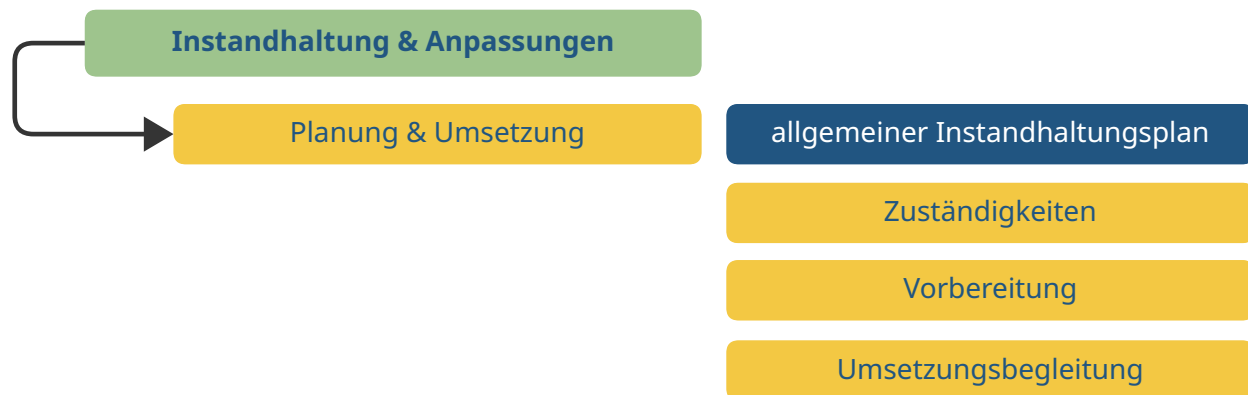
Während einfache Erfassungsgeräte nicht zwischen unterschiedlichen Nutzungsarten unterscheiden können, können leistungsstärkere

Systeme zwischen Menschen zu Fuß und auf dem Rad unterscheiden. Auch die Bewegungsrichtung kann erfasst werden. In der Regel werden die Systeme vor Ort mit Batterien betrieben und benötigen keinen Stromanschluss. Bei einfacheren Geräten können Daten per Bluetooth oder mit einem Auslesegerät heruntergeladen werden, komfortable Systeme übertragen die Daten automatisiert per Mobilfunk auf eine Onlineplattform.

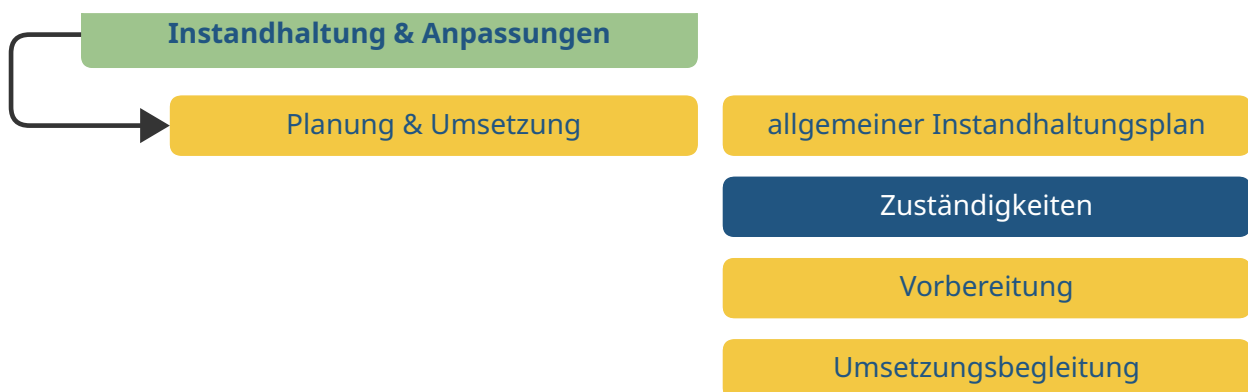
Je nach Leistungsfähigkeit der Systeme können pro Zählstelle Kosten zwischen 2.000 und etwa 6.000 Euro anfallen, hinzu kommen jährliche Kosten im mittleren dreistelligen Bereich.

2. Instandhaltung und Anpassungen

2.1 Planung und Umsetzung



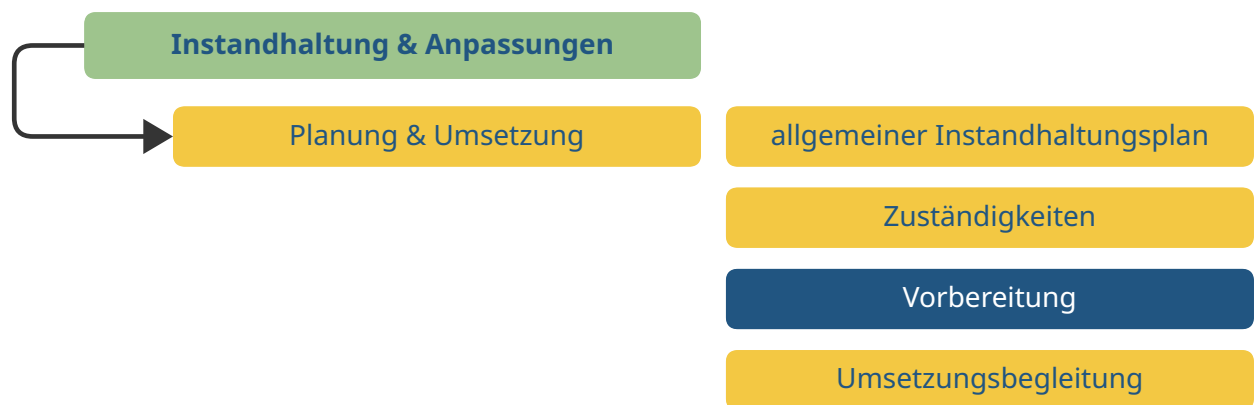
1. Prüfung, ob die Entwicklung und kontinuierliche Pflege eines allgemeinen Instandhaltungsplans (3–5 Jahre) für alle Wege und Routen im Gemeindegebiet möglich ist
 - a) Einarbeitung der Dokumentation der regelmäßigen Begehungen in den Instandhaltungsplan
 - b) Werden Anpassungen an veränderte Nutzungsanforderungen (neue Zielgruppen, E-Bikes, barrierefreie Zugänglichkeit) in der Planung berücksichtigt?
 - c) Werden Anpassungen an den Klimawandel eingeplant (häufigere Extremwetterereignisse, Überflutungen, Trockenheit)?
2. Ist die Instandhaltungsplanung mit der Naturschutzplanung abgestimmt (saisonale Sperrungen, Schutzgebietsvorgaben)?
3. Werden Anpassungen des Wegenetzes (Umlagen, Erweiterungen, Rückbau) systematisch geplant und dokumentiert?
4. Gibt es eine Priorisierung der Maßnahmen nach Dringlichkeit, Nutzungsintensität und verfügbaren Mitteln?
5. Werden Synergien mit anderen kommunalen Baumaßnahmen (Straßenbau, Entwässerung) genutzt?
6. Sicherstellung der langfristigen Finanzierung der Instandhaltungsmaßnahmen



1. Sind die Zuständigkeiten für Instandhaltung und Anpassungen aller Wegeabschnitte klar geregelt und dokumentiert (Gemeinde, Landkreis, Forstamt, Naturparkverwaltung, Private)?
2. Gibt es eine zentrale Ansprechperson oder Koordinationsstelle für die Realisierung der Instandsetzungsmaßnahmen (z. B. Wegebeauftragte, Bauamt o.a.)?
3. Gibt es Vereinbarungen mit privaten Grund-

stückseigentümerinnen und -eigentümern über Instandhaltungspflichten?

4. Sind Haftungsfragen bei Schäden durch mangelnde Instandhaltung geklärt (Verkehrssicherungspflicht)?
5. Sind die Zuständigkeiten für Notfallmaßnahmen (akute Gefahren, Sperrungen) klar geregelt und allen Beteiligten bekannt?



Die beschriebene Vorgehensweise bezieht sich auf kleine Instandhaltungsmaßnahmen. Für größere Maßnahmen, beispielsweise eine umfassende Erneuerung von Bodenbelägen oder einer Rastplatz-Ausstattung ist Teil 2 des Handbuchs „Schaffung neuer Wege und Routen“ anzuwenden.

1. Konkretisierung der Kosten für die Instandhaltungsmaßnahme
2. Klärung, ob es Erfahrungswerte oder Kostentabellen für identische / ähnliche Instandhaltungsmaßnahmen gibt und diese hinzugezogen werden können
3. Klärung der zeitlichen Umsetzung

4. Klärung, ob Genehmigungen eingeholt werden müssen (zum Beispiel Naturschutz)
5. Klären, ob weitere Stellen / Personen beteiligt werden müssen (z.B. andere Ämter, Flächeneigentümer)
6. Klärung der Vorgehensweise und Art der Umsetzung: Kann die Maßnahme durch eigenes Personal durchgeführt oder müssen Firmen beauftragt werden?
7. Klärung der Finanzierung (Haushaltsmittel, Förderprogramme, Sonstiges)



1. Sofern erforderlich: Kommunikation von Sper-
rungen und Umleitungen während der Maßnah-
menumsetzung (Beschilderung, Website, App)
2. Nachbegehung und Abnahme der Instandset-
zungsmaßnahme
3. Aktualisierung der Dokumentationsunterlagen:
Kennzeichnung der durchgeführten Instandhal-
tung, Fotodokumentation, ggf. kurze Erläuterung

Notizen zu Kapitel 3

Anhang: Gesetze und weiterführende Informationen

Hinweis zur Nutzung

Das Quellenverzeichnis dient als Arbeitsgrundlage für kommunale Vertreterinnen und Vertreter. Es ersetzt keine rechtliche Prüfung im Einzelfall. Vor der Umsetzung konkreter Maßnahmen sollten die jeweils zuständigen Behörden frühzeitig eingebunden werden, insbesondere Untere Naturschutzbehörde, Untere Bauaufsicht, Untere Wasserbehörde, Forstbehörde, Straßenverkehrsamt und betroffene Flächeneigentümerinnen und -eigentümer.

Gesetzliche Grundlagen Mecklenburg-Vorpommern und Bund

Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

Zentrale Grundlage für Naturschutz, Landschaftspflege, Eingriffsregelung, Schutzgebiete, Natura 2000, Artenschutz sowie Betretungs- und Erholungsfragen. Relevant bei Wegen, Rastplätzen, Aussichtspunkten, Sperrungen, Lenkung in Schutzgebieten und Eingriffen in Natur und Landschaft. [LINK](#)



Naturschutzausführungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern (NatSchAG M-V)

Landesrechtliche Ausführung des BNatSchG. Besonders relevant sind Regelungen zu Eingriffen, gesetzlich geschützten Biotopen, Natura 2000, geschützten Bäumen sowie Kapitel 6 Erholung in Natur und Landschaft, insbesondere § 26 zu Wander- und Reitwegen. [LINK](#)



Landeswaldgesetz Mecklenburg-Vorpommern (LWaldG M-V)

Wichtig bei Wegen und Beschilderung im Wald, Betretungsrecht, Radfahren/Reiten im Wald, Waldumwandlung, Waldabstand, Zuständigkeiten der Forstbehörden und Verkehrssicherung im Wald. [LINK](#)



Landeswasser- und Küstenschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern (LWaKüG M-V)

Relevant bei Wegen, Aussichtspunkten und Beschilderung an Küsten, Deichen, Gewässern, Uferbereichen, wasserwirtschaftlichen Anlagen und im Küstenschutzbereich. [LINK](#)



Straßen- und Wegegesetz Mecklenburg-Vorpommern (StrWG M-V)

Grundlage für öffentliche Straßen, Wege, Widmung, Gemeingebrauch, Sondernutzung, Straßenbaulast und Schnittstellen zwischen touristischer Route, öffentlichem Weg und kommunaler Zuständigkeit. [LINK](#)



Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und Verwaltungsvorschrift StVO (VwV-StVO)

Relevant für amtliche Verkehrszeichen, verkehrsrechtliche Anordnungen, Gefahrenstellen, Parkraumbewirtschaftung, Radverkehrsführung und Beschilderung im öffentlichen Verkehrsraum. [LINK](#)



Baugesetzbuch (BauGB)

Relevant bei Maßnahmen im Innen- und Außenbereich, Bauleitplanung, Erschließung, öffentlichen Belangen und Zulässigkeit baulicher Anlagen wie Parkplätzen, Aussichtsplattformen, WC-Anlagen oder größeren Infotafeln. [LINK](#)



Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V)

Relevant für bauliche Anlagen wie Infotafeln mit Fundament, Aussichtspunkte, Stege, Plattformen, WC-Anlagen, Unterstände oder Parkplatzausstattung sowie Fragen von Barrierefreiheit, Standsicherheit und Genehmigungspflicht. [LINK](#)



Landesbodenschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern (LBodSchG M-V)

Relevant bei geotechnischen Risiken, Altlasten, Bodenschutz und erosions- oder abbruchgefährdeten Standorten, etwa an Steilküsten oder bei neuen baulichen Anlagen. [LINK](#)



Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V)

Relevant für interkommunale Zusammenarbeit, Aufgabenverteilung, Beschlüsse, Ausschüsse, Zweckvereinbarungen und Kooperationsmodelle zwischen Gemeinden. [LINK](#)



Denkmalschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern (DSchG M-V)

Zu prüfen, wenn Wege, Rastplätze, Beschilderung oder Bauarbeiten Bodendenkmale, Baudenkmale, historische Ortslagen oder Kulturlandschaftselemente berühren. [LINK](#)



Schutzgebiets- und Planungsgrundlagen

Schutzgebietsverordnungen vor Ort

Für jedes betroffene Naturschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, Naturparkgebiet oder sonstige Schutzgebiet ist die jeweilige Verordnung maßgeblich. Sie kann Wegegebote, Betretungsverbote, saisonale Sperren, Leinenpflicht, Verbote für bauliche Anlagen oder besondere Genehmigungsvorbehalte enthalten. Bei Vorhaben in oder in Wirkung auf FFH- und Vogelschutzgebiete ist frühzeitig zu prüfen, ob eine FFH-Vorprüfung oder FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich ist.

GeoPortal.MV, Kartenportal Umwelt M-V und Karten der Nationalen Naturlandschaften

Arbeitsgrundlagen für Schutzgebiete, Biotope, Eigentumshinweise, Gewässer, Küstenschutz, Waldflächen und Planungskulissen.

www.geoportal-mv.de/



www.umweltkarten.mv-regierung.de



www.nationale-naturlandschaften.de



Standards, Leitfäden und Praxisquellen

Deutscher Wanderverband: Richtlinie für die Markierung von Wanderwegen

Praxisstandard für eindeutige, sparsame, konsistente und dauerhaft pflegbare Wanderwegmarkierung. [LINK](#)



Deutscher Wanderverband: Wissensplattform Besucherlenkung

Überblick zu harter und sanfter Besucherlenkung, Lenkung durch Attraktion, Bündelung von Nutzungen, Fragmentierung sowie digitaler Besucherlenkung. [LINK](#)



Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern: Richtlinie zur Markierung von Wanderwegen

Überblick zur Beschilderung von Wanderwegen. [LINK](#)



ADFC: Qualitätsradrouten und Bett+Bike / Hinweise zur Radinfrastruktur

Nützlich für Zielgruppenanforderungen, Routenqualität, Oberfläche, Wegweisung, Servicepunkte und Fahrradabstellanlagen. [LINK](#)



FGSV: Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

Fachliche Standards für Radverkehrsführung, Wegweisung, Sicherheit und Gestaltung von Radverkehrsanlagen. [LINK](#)



Reisen für Alle

Praxisorientierter Standard zur Erhebung und Darstellung barrierefreier touristischer Angebote. [LINK](#)



Leitfaden für Wandererlebnisse auf dem Naturparkweg

Tipps und Anregungen zur Angebotsentwicklung rund um den Naturparkweg, herausgegeben vom TV Mecklenburg-Vorpommern. [LINK](#)



#natürlichMitVerantwortung

Kampagne des TV Mecklenburg-Vorpommern mit kostenlosen Download-Vorlagen für Plakate. [LINK](#)



Informationen über Förderprogramme

vgl. hierzu Übersicht auf Seite 29

Weitere Informationen zum Projekt Lebenslandschaft Vorpommern

<https://lebenslandschaft-vorpommern.de>



