EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums
Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete.

Europäische Fonds EFRE, ESF und ELER in Mecklenburg-Vorpommern 2014-2020

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

Dezentrales und nachhaltiges Caravaning in den UNESCO-Biosphärenreservaten Schaalsee und Flusslandschaft Elbe M-V

Biosphärenreservat Schaalsee

Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe - Mecklenburg-Vorpommern

unesco Biosphärenreservat

Inhalt

1 Einleitung 1

2 Nachhaltiges und dezentrales Caravaning

2.1 Trend Caravaning 2

2.2 Nachhaltigkeit im Caravaning 2

2.3 Dezentralität und Caravaning 4

3 Untersuchungsgebiet 6

4 Caravaning im UNESCO-Biosphärenreservat

4.1 Aktueller Stand und Stellplatzsituation 8

4.2 Rahmenbedingungen (baurechtlich) 8

4.3 Akteure 10

4.4 Wo wollen wir hin? 11

5 Beteiligungsprozess 12

6 Zukünftige Strategie für nachhaltiges und dezentrales Caravaning in den Biosphärenreservaten

6.1 Anforderungen 14

6.1.1 Profile von Caravanern 15

6.1.2 Kategorisierung von Stellplätzen 15

6.2 Nachhaltigkeitsziele 17

6.3 Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung 18

7 Dezentrale Standorte – Beispiele für konkrete Umsetzungsoptionen 22

8 Ausblick 26

Quellen- und Literaturverzeichnis 27

Anhang 29

A Liste der Partner der Biosphärenreservate mit Interesse an der Einrichtung von Stellplätzen 29

B Liste der optionalen Angebotsstruktur (öffentliche Flächen) 30

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Durchschnittliche Emissionen je Übernachtung und Person im Vergleich zwischen Hotel (Sommerbetrieb), Campingplatz und Stellplatz für Deutschland 3

Abbildung 2: Darstellung des Beteiligungsprozesses mit internen und externen Aktivitäten 12

Abbildung 3: Methoden zur Datenerhebung 13

Abbildung 4: Kernthemen Dezentrales Caravaning 14

Abbildung 5: Preisliste Wolfsschlucht in Zarrentin 20

Abbildung 6: Zahlautomat an der Wolfschlucht in Zarrentin 20

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Beschreibung der drei Zonen der UNESCO-Biosphärenreservate 6

Tabelle 2: Überblick Camping- und Stellplätze in den Biosphärenreservatsregionen (ohne Privatanbietende) 8

Tabelle 3: Überblick beteiligter Akteure 11

Tabelle 4: Kategorisierung für dezentrale Stellplätze mit Ausstattungsmerkmalen und baurechtlichen Hinweisen 16

Tabelle 5: Nachhaltigkeitsziele und Maßnahmen 18

1 Einleitung

Der Trend des naturnahen Caravanings ist omnipräsent: Influencer*innen stilisieren auf Social Media das Reisen im selbst ausgebauten Campervan zu einem Lifestyle. Internetplattformen, die mit idyllischen Stellplätzen auf dem Bauernhof bei Privatanbietenden werben, sind nur zwei Klicks von den etablierten Reiseplanern z. B. des ADAC entfernt (pincamp.de). Die aktuellen Debatten zum Klimawandel erzeugen in der Gesellschaft „Flugscham“ und beleben das - lange Zeit den älteren Generationen überlassene - Camping mit dem Versprechen einer individuellen und nachhaltigen Urlaubsform neu.
Aber dieser Trend bringt nicht nur positive Dinge mit sich: Folgen sind vor allem überfüllte Autobahnen und Campingplätze sowie das Problem der Müllentsorgung, das immer wieder vor allem Kommunen an ihre Grenzen bringt und auch Unmut auf sich zieht.
Um aber die Potenziale dieses Trends für die Region zu nutzen, braucht es mit Blick auf die schützenswerte Landschaft ein Konzept zur Steuerung und Lenkung sowie ein sichtbares Angebot an Stellplätzen. Denn es gibt auch Vorteile[1] , die das Caravaning mit sich bringt, die eine gezielte Integration in die Region sinnvoll machen:

- Camping und Caravaning als naturnahe Urlaubsform sind generell innerhalb Deutschlands mit geringeren Emissionen verbunden als die Kombination von Pkw und Hotelübernachtungen.
- Caravaning hat eine bessere Umweltbilanz als andere Reiseformen und hat vor allem während der Pandemie Trends im Bereich Kreuzfahrten und Flug- bzw. Fernreisen abgelöst.
- Vor allem dezentrale Campingangebote ermöglichen eine niedrigschwellige Angebotsstruktur, die den nachhaltigen Tourismus unterstützt.
- Zusätzlich können ein naturnahes Tourismusangebot und eine gezielte Lenkung des Caravanings eine Sensibilisierung für die schützenswerte Landschaft in den UNESCO-Biosphärenreservaten vorantreiben.

Diese Punkte sprechen für eine gezielte Integration dieses bedeutsamen Trends in die Region.
Dafür wurde ein breit angelegter Beteiligungsprozess als Grundlage für das vorliegende Konzept umgesetzt, der sowohl Akteure vor Ort als auch Expert*innen an dem Prozess beteiligt. Nur so konnte ein Konzept entstehen, das sowohl unter den Akteuren auf Akzeptanz stößt, die zukünftig an der Umsetzung beteiligt sein werden, als auch durch die Caravaning-Community Validität erlangt, da Expertise und Erfahrungswissen grundlegend in der Konzepterstellung berücksichtigt wurden. Das große Interesse und die gute Zusammenarbeit mit den Ämtern und Gemeinden der UNESCO-Biosphärenreservate Schaalsee und Flusslandschaft Elbe M-V bei der Konzepterstellung kann einen soliden Grundstein für die weitere Zusammenarbeit und Kooperation in der Region auf der Grundlage des Konzepts darstellen.
Die vorliegende Strategie für nachhaltiges und dezentrales Caravaning in den UNESCO-Biosphärenreservaten Schaalsee und Flusslandschaft Elbe M-V soll zukünftig als Grundlage für das Einwerben von Fördermitteln herangezogen werden, um die Angebotsstruktur für dezentrales Caravaning nachhaltig zu gestalten und voranzutreiben.

1 *ifeu (2020): Klimabilanz von Reisen mit Reisemobilen und Caravans*

2 Nachhaltiges und dezentrales Caravaning

2.1 Trend Caravaning

Es zeigt sich in den letzten Jahren, dass die Zahlen der neu zugelassenen Reisemobile stark ansteigen und damit auch die Anfrage nach Stellplätzen auf Campinganlagen sowie außerhalb von Anlagen stark zunimmt[2]. So zeigen die Zahlen aus 2021 ein deutliches Bild[3]: 47,1 Mio. Übernachtungen auf deutschen Campingplätzen, da sind die dezentralen und nicht registrierten Stellplätze noch gar nicht eingerechnet. Mit 15,1 Mio. kommt noch eine erhebliche Anzahl an Übernachtungen auf Reisemobilstellplätzen dazu.
In der seit 2017 jährlich durchgeführten Studie des Deutschen wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr e.V. (dwif) wurde für die Jahre 2020/2021 zudem ermittelt, dass Touristikcamper pro Kopf und Tag rund 50 € für Einzelhandel, Gastronomie oder Freizeit und Kultur im Zielgebiet ausgeben und so deutlich mehr Einnahmen in der Region verbleiben, als es z.B. bei Dauercampern der Fall ist[4].
Die Zahlen der Dauercamper gehen hingegen zurück, was heißt: Das Mobilsein und der mobile Campingtourismus sind Trends, die auf Basis dieser Zahlen deutlich zu erkennen sind.
In Mecklenburg-Vorpommern, mit insgesamt 218 Camping- und Wohnmobilstellplätzen, hat Caravaning Tradition und nimmt in der Tourismusbranche einen hohen Stellenwert ein. Laut dem Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit erfolgte jede fünfte touristische Übernachtung 2021 auf einem der zahlreichen Campingplätze.

2.2 Nachhaltigkeit im Caravaning

Der Tourismus hat in Deutschland einen hohen Stellenwert, sowohl für Reisende als auch hinsichtlich wirtschaftlicher Faktoren. Zusätzlich beeinflusst der Tourismus nahezu alle Bereiche der Umwelt: An- und Abreise führen zum Verbrauch von Primärenergie und dem Ausstoß klimaschädlicher Emissionen, der Ausbau touristischer Unterkünfte hat Auswirkungen auf die Flächeninanspruchnahme bzw. Versiegelung von Böden und touristische Freizeitaktivitäten führen in den entsprechenden Regionen häufig zum Verlust der Biodiversität[5].
Der Deutsche Tourismusverband (DTV) verweist im Zeitraum von 2019 bis 2021 auf einen Anteil von 37 % der Deutschen (von insgesamt 55,1 Mio. Urlauber*innen), die ihren Urlaub ab 5 Tagen im Inland verbringen. Der Anteil der Menschen, die ihren Kurzurlaub (2 bis 4 Tage) in Deutschland verbringen, liegt schon bei 84,5 %[6]. Diese Zahlen verdeutlichen die besondere Relevanz, die Deutschland als beliebte Tourismusdestination der deutschen Bevölkerung hat. Sie induzieren auch den besonderen Handlungsbedarf mit Blick auf eine nachhaltige Ausrichtung des Tourismus, denn ein ungesteuerter, ressourcenintensiver Tourismus würde vor allem ein beliebtes Segment negativ beeinflussen: den Naturtourismus. 66 % der deutschen Urlauber*innen, die ihren Urlaub in Deutschland verbringen, geben 2021 den Aufenthalt in der Natur als Urlaubsziel und Top-Aktivität an.

Wie bereits im Kapitel 2.1 beschrieben, eröffnet der steigende Anteil an Caravaner*innen im Inlandstourismus ein nicht unerhebliches gesellschaftliches und ökonomisches Potenzial, insbesondere für die ländlichen Regionen Deutschlands. Mit Blick auf das Bedürfnis der Caravaner*innen, ihren Urlaub besonders flexibel und naturnah zu gestalten, wird abermals deutlich, dass der Nachhaltigkeit, der Bewahrung der natürlichen Ressourcen in den regionalen Angebotsstrukturen eine essentielle Rolle zukommen muss. Seit der UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung 1992 in Rio de Janeiro ist die nachhaltige Entwicklung als globales Leitprinzip international anerkannt und durch Gesetzgebungen bis in die lokale Maßstabsebene verankert. Die Antizipation dieser gesetzlichen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen hin zu einer nachhaltigeren, ressourcenschonenderen Lebens- bzw. Wirtschaftsweise wird zukünftig die Existenz und den Erfolg des Tourismus und der von ihm profitierenden Regionen sichern.
Die ökologische Nachhaltigkeit des Caravanings, die unter anderem über den Ausstoß klimaschädlicher Emissionen in die Atmosphäre geprüft werden kann, ist ein Parameter zur Beurteilung der Nachhaltigkeit dieser Tourismusform. Das Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg vergleicht in dem Bericht „Klimabilanz von Reisemobilen und Caravans“ (2020) typische Campingreisen mit weiteren Verkehrsmittel- und Übernachtungsmöglichkeiten. Die Autor*innen schlussfolgern aus der Bilanzierung der Emissionen, dass inländische Caravanurlaubsreisen in der Regel weniger klimaschädliche Treibhausgasemissionen

verursachen als Urlaubsreisen in Kombination mit Pkw und Hotelübernachtungen[7]. Durch das Fahren der großen Fahrzeuge entstehen zwar höhere Emissionen als mit dem Pkw, allerdings minimieren sich die Gesamtemissionen erheblich, wenn beim Caravaning die emissionsintensiven Hotelübernachtungen wegfallen. Andere Reisetypen, wie zum Beispiel die Reise mit dem Flugzeug oder dem Kreuzfahrtschiff, haben in allen Betrachtungsfällen wesentlich höhere Emissionen zu verzeichnen, bestätigt auch ein Forscher*innenteam im Auftrag der Europäische Kommission (2017) in ihrem Bericht „Best Environmental Management Practice in the Tourism Sector“[8].
Dass Caravaning nicht automatisch mit einer nachhaltigen Tourismusform einhergeht, wird bei der Betrachtung der nachfolgenden Abbildung zu den durchschnittlichen Emissionen im Vergleich zwischen Übernachtungsorten und Mobilgröße deutlich (siehe Abbildung 1). Je größer das Reisemobil, desto höher die Emissionen. Außerdem spielt der Ort der Übernachtung mit dem Reisemobil eine entscheidende Rolle: vollausgestattete Campingplätze oder gar die Übernachtung in einem Hotel haben eine deutlich höhere Emissionsbilanz im Vergleich zur Übernachtung auf einem Stellplatz vorzuweisen.

Faktoren, die die ökologische Nachhaltigkeit des Caravanings bzw. von Caravaningplätzen allgemein positiv beeinflussen, lassen sich wie folgt kategorisieren[9]:

- **Umweltbildung** – Informationen und Aktivitäten zum Erhalt der lokalen Biodiversität sowie Angebote und Hinweise auf nachhaltige Fortbewegungsmittel zur Nutzung vor Ort (z.B. ÖPNV, Fahrradverleih)
- **Grünflächenmanagement** – Bepflanzung der Camping- und Stellplätze mit heimischen Arten, Eingrünen der Flächen, Reduktion von Bodenversiegelung, Bewässerungssysteme/Bewässerung mit Grauwasser, Nutzung von Naturmaterialien, Fassadenbegrünung und Schaffung von Rückzugsorten für Tiere und Insekten
- **Energieeffizienz** – energiesparende Technologien und Nutzung von erneuerbaren Energien
- **Wassereffizienz** – Zeitschaltuhren bei der Wassernutzung in Sanitäranlagen, Wiederverwendung von Grauwasser
- **Abfallvermeidung** – Vorrichtungen zur Sammlung und Trennung der Abfälle, Kompostierung/Vergärung organischer Abfälle
- **Abwassermanagement** – Einleiten des Abwassers in kommunale Kläranlagen, ggf. betriebseigene Kläranlage inkl. mindestens einer Zweitbehandlung

In Kooperation mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit haben das Bundesamt für Naturschutz, der Deutsche Tourismusverband e. V. und die Tourismus- und Regionalberatung 2016 einen Praxisleitfaden entworfen, der Anforderungen, Empfehlungen und Umsetzungshilfen zur Nachhaltigkeit im Deutschlandtourismus zusammenfasst[10]. Sie nennen folgende Rahmenbedingungen als Voraussetzung für einen nachhaltigen Tourismus in der Praxisanwendung:

- Alle Tourismusformen werden miteinbezogen, sowohl Nischenprodukte als auch Massenangebote.
- Über eine vernetzte Sichtweise werden alle Anspruchsgruppen bzw. Akteursgruppen einer Destination erfasst (Stakeholder-Ansatz).
- Absicherung durch politische und institutionelle Instanzen über die Schaffung von Rahmenbedingungen und Strategien, die eine langfristige Entwicklung begünstigen.
- Nachhaltiger Tourismus als ein Prozess, der die Optimierung der Ausgangssituation vor Ort verfolgt.
- Eine stetige Bewertung der Ist-Situation durch Steuermechanismen zur Erfassung der spezifischen Vor-Ort-Situation.
- Schärfung des Qualitätsbewusstseins bei Gästen und Einbezug der Gästezufriedenheit.

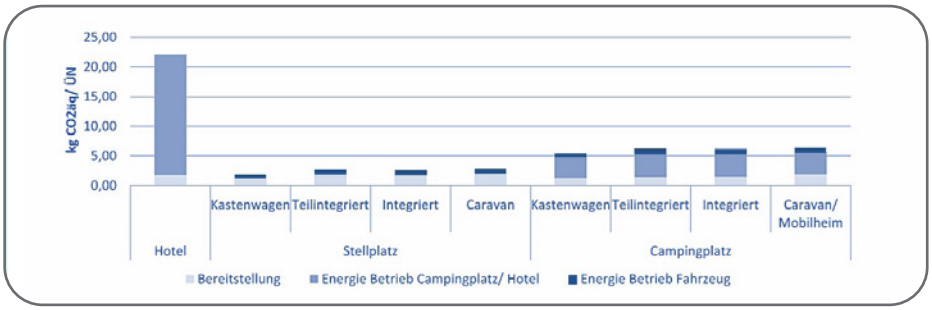


Abbildung 1: Durchschnittliche Emissionen je Übernachtung und Person im Vergleich zwischen Hotel (Sommerbetrieb), Campingplatz und Stellplatz für Deutschland

Diese Rahmenbedingungen lassen sich mit Blick auf einen sozial und ökonomisch nachhaltigen Caravantourismus innerhalb einer Region übertragen. So würden die regional verfügbaren ökonomischen Ressourcen, bestehende soziale Netzwerke und politische sowie institutionelle Instanzen mitberücksichtigt und innerhalb eines nachhaltigen Caravaning-Konzepts in Wert gesetzt. Der Caravantourismus wäre eingebettet in die Strukturen vor Ort und an sich verändernde Bedingungen angepasst und gesteuert sowie langfristig gesichert.
Laut einer Befragung im Jahr 2009 durch den ECO-CAMPING e.V., unter anderem gefördert durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeiten und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern und den Europäischen Fond für Regionale Entwicklung, gaben 83 % der Befragten in Mecklenburg-Vorpommern an, eine Auszeichnung für klimafreundliche Campingplätze zu befürworten[11]. Sicherlich lässt sich annehmen, dass in Folge der aktuellen Nachhaltigkeitsdiskurse seit 2009 die Sensibilität in der Bevölkerung hinsichtlich dieser Thematik eher noch gestiegen ist. Dies lässt sich auch durch die Schwerpunktsetzung in der Zertifizierung belegen – es existieren etablierte Nachhaltigkeitssiegel bzw. Zertifizierungsmöglichkeiten und Plattformen für Öko-Campingplätze in Deutschland und der EU.

- Der Verein ECOCAMPING wirkt bereits seit 1998 (siehe https://ecocamping.de/). Die Initiative agiert in 7 Nationen und hat bereits 208 ökologische Eco-Campingplätze ausgezeichnet.
- Das EU-Ecolabel wird seit 2017 an Campingplätze in Europa verliehen, die mindestens 22 ausgewählte Kriterien zur Nachhaltigkeit erfüllen (siehe https://eu-ecolabel.de/).
- Die Internetplattform *ecobnb* bietet Campinganbietenden die Möglichkeit als „grüner“ Urlaubsort gelistet zu werden (https://ecobnb.de/). Bedingung ist das Einhalten von 10 Nachhaltigkeitskriterien.

Laut Bundesverband der Campingwirtschaft in Deutschland ist Mecklenburg-Vorpommern die umweltfreundlichste und nachhaltigste Campingregion Deutschlands[12]: 34 als Eco-Campingplatz zertifizierte Anbieter*innen haben sich freiwillig dem nachhaltigen Caravaning verschrieben.

Es lässt sich also zusammenfassen, dass nachhaltiges Caravaning immer auch einen schonenden Umgang mit den natürlichen Ressourcen voraussetzt. Zudem muss das Angebot unter Einbezug der lokalen Akteure an die ortsspezifischen sozialen und wirtschaftlichen Strukturen angepasst werden. Die Mitnahme der Akteure vor Ort ist dabei essenziell, damit Angebotsstrukturen ausgelotet und auch über einen langen Zeitraum abgesichert sind. Für eine zukunftsfähige Ausrichtung müssen die Angebotsstrukturen zudem überwacht und gegebenenfalls aktualisiert werden. Dies schließt den möglichen Rückbau nicht genutzter Stellflächen ein, aber auch die Berücksichtigung der Kapazitäten vor Ort, um einer Überlastung des Systems vorzubeugen. Zu berücksichtigen sind dabei auch mögliche Misch- und Zwischennutzungen infrastrukturell angebundener und baulich bestehender Plätze, wie zum Beispiel Parkplätze an kommunal genutzten Einrichtungen wie Feuerwehren oder Dorfgemeinschaftshäusern. Die Möglichkeit einer Nachhaltigkeitszertifizierung kann zur Sichtbarkeit des Angebots beitragen und hilft dabei, eine Transparenz hinsichtlich der durchgeführten Nachhaltigkeitsmaßnahmen herzustellen.

Die Einbettung eines nachhaltigen Caravanings in Biosphärenreservatsregionen ist zusätzlich ein spannendes Feld, denn UNESCO-Biosphärenreservate sind ausgewiesene und international vernetzte Modellregionen für das Entwickeln und Leben nachhaltiger Praktiken. UNESCO-Biosphärenreservate sind unter anderem der Einhaltung der Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goals) der Vereinten Nationen verpflichtet. Das Leben unter Berücksichtigung dieser international anerkannten und politisch wirksamen Nachhaltigkeitsziele gilt es mit Blick auf aktuelle gesellschaftliche, politische und ökonomische Trends zu gestalten, zu erforschen und auch neu zu erfinden: Unter dieser Prämisse müssen auch touristische Trends in den UNESCO-Biosphärenreservaten nachhaltig gestaltet und gesteuert werden.

Der Trend des nachhaltigen Caravanings kann unter Begleitung der Expertise der UNESCO-Biosphärenreservate Flusslandschaft Elbe Mecklenburg-Vorpommern und Schaalsee als Modellprojekt des nachhaltigen Tourismus erprobt werden. Durch die Arbeit der Biosphärenreservatsverwaltung wird eine Begleitung dieser Tourismusform in den Biosphärenreservatsregionen unterstützt und für eine permanente Anpassung sowie zukünftige Verstetigung soll in Zusammenarbeit mit den Kommunen und Bewohner*innen gesorgt werden. In Kapitel 6.6 werden die an die Untersuchungsregion angepassten Nachhaltigkeitsziele vorgestellt, die sowohl Privatanbietenden, Kommunen oder Campingplatzinhaber*innen als Leitfaden für die Einrichtung

oder den Betrieb von Caravaningstellflächen dienen können.

2.3 Dezentralität und Caravaning

Unter dezentralem Caravaning wird im Folgenden die Schaffung einer touristischen Angebotsstruktur zusammengefasst, die zum einen außerhalb der etablierten Camping- bzw. Caravaningplätze vor Ort organisiert wird und zum anderen die Einrichtung einer lediglich geringen Anzahl an Stellplätzen und die Bereitstellung nur der notwendigsten Infrastrukturen zum Ziel hat. Die Dezentralität der Stellplätze umfasst in dem vorliegenden Konzept ebenfalls das Ausweisen einer (untergeordneten) Nebennutzung als Camping-Stellplätze, die an bereits existierende Hauptnutzungen und gegebenenfalls schon bestehenden Infrastrukturen (z. B. Stromanschlüsse, Müllentsorgung, verdichteter Untergrund) anschließt, ohne dabei größere bauliche Veränderungen und/oder Erweiterungen erforderlich zu machen.
Dieses Vorgehen greift den Trend des flexiblen, naturnahen Caravanings auf und lenkt ihn in eine nachhaltige, die Natur schützende und ressourcenschonende Richtung. Die Einrichtung dezentraler Stellplätze soll schließlich auch dazu beitragen, das Wildcampen in den Schutzzonen der UNESCO-Biosphärenreservate auf legale, ausgewiesene Stellplatzoptionen umzulenken. Dem Bedürfnis der Urlauber*innen nach einer naturnahen Möglichkeit des Campens außerhalb von Campingplatzanlagen wird so entgegengekommen. Eine zentrale Herausforderung im Sinne der Schutzzonen in den UNESCO-Biosphärenreservaten ist es, eine Besucher*innenlenkung zu entwickeln, ohne dabei die Steigerung der Anzahl der Campingurlauber*innen zusätzlich zu forcieren.

2 Kraftfahrt-Bundesamt Flensburg, CVID sowie dwif 2022
3 dwif (2022): Der Campingplatz- und Reisemobil-Tourismus als Wirtschaftsfaktor in Deutschland 2021
4 dwif (2021): Wirtschaftsfaktor Campingplatz- & Reisemobiltourismus in Deutschland 2020/2021
5 Umweltbundesamt 2021
6 DTV 2022
7 Bergk et al. 2020
8 Styles et al. 2017
9 Nach Styles et al. 2017
10 Bundesamt für Naturschutz, DTV e.V., BTE (2016): Nachhaltigkeit im Deutschlandtourismus: Anforderungen, Empfehlungen, Umsetzungshilfen.
11 ECOCAMPING e.V. (o.J.): Der klimafreundliche Campingplatz: Leitfaden zum betrieblichen Klimaschutz in Campingunternehmen
12 BVCD/MV 2022

3 Untersuchungsgebiet

Der Untersuchungsraum für das vorliegende Konzept bezieht sich auf das Gebiet des UNESCO-Biosphärenreservates Schaalsee und den mecklenburgischen Teil des länderübergreifenden UNESCO-Biosphärenreservates Flusslandschaft Elbe, also das Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe Mecklenburg-Vorpommern. Die Verwaltung beider Biosphärenreservate erfolgt seit 2015 durch das Biosphärenreservatsamt Schaalsee-Elbe mit Sitz in Zarrentin am Schaalsee.
UNESCO-Biosphärenreservate bestehen aus den drei mit unterschiedlichen Regeln versehenen Gebietsteilen: Kernzone, Pflegezone sowie Entwicklungszone (Tabelle 1).
Den überwiegenden Teil der Gesamtfläche nimmt mit fast 80 % die Entwicklungszone ein. Als Wirtschafts- und Erholungsraum schließt sie die Siedlungsbereiche mit ein. Im Vordergrund stehen hier eine ausgewogene, umweltverträgliche Regionalentwicklung und die Stärkung des ländlichen Raumes.
In der Pflegezone werden auf ungefähr 17 % der Fläche, die durch menschliche Nutzung entstandenen und besonders wertvollen Lebensräume erhalten und gepflegt.
Die Pflegezonen umgeben als „Pufferzone“ die mindestens 3 % große und oft aus Teilbereichen bestehende Kernzone. Diese sind besonders sensible und möglichst naturnahe Bereiche und sollen weitgehend unbeeinflusst von menschlicher Tätigkeit sein. Es kann Ausnahmen für z. B. Forschungszwecke geben.
Weitere Informationen siehe www.schaalsee.de und www.elbetal-mv.de.

Zone	Was passiert hier?
Entwicklungszone	**Lebens-, Wirtschafts- und Erholungsraum**
	Keine zusätzlichen Einschränkungen
	Förderung der Vermarktung von umweltfreundlichen Produkten
	Unterstützung von zukunftsfähigen Modellprojekten und umweltverträglichen Konzepten
	Sozialverträgliche Erholungsnutzung
Pflegezone	**Erhalt und Pflege von Lebensräumen sowie Tier- und Pflanzenarten**
	Schutz der Kernzonen vor schädlichen Einflüssen durch: • Extensives naturverträgliches Wirtschaften • Wenig Störung
Kernzone	**Langfristige Entwicklung der Natur ohne menschliche Einflüsse**
	Keine Nutzung, Ausnahme für Forschungs- und Bildungsaufgaben

Tabelle 1: Beschreibung der drei Zonen der UNESCO-Biosphärenreservate

4 Caravaning im UNESCO-Biosphärenreservat

In diesem Kapitel werden die aktuelle Situation hinsichtlich des Caravaningangebots der UNESCO-Biosphärenreservate Schaalsee und Flusslandschaft Elbe M-V, die baurechtliche Situation und die zu beteiligenden Akteursgruppen näher beleuchtet.

4.1 Aktueller Stand und Stellplatzsituation

Aktuell verzeichnen beide Biosphärenreservatsregionen insgesamt betrachtet nur wenige Campingmöglichkeiten, wobei jedoch im UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe M-V, insbesondere im südlichen Teil, bereits eine etablierte und vielfältige Caravaning-Angebotsstruktur existiert. Die Anzahl der existierenden Campingplätze und Stellflächen ist dennoch eher begrenzt und diese sind vor allem während der Hochsaison durch eine hohe Besucher*innenzahl stark ausgelastet. Die Situation verschärfte sich in den vergangenen Jahren, zusätzlich verstärkt durch die Covid-19-Pandemie, seit dem Sommer 2020 anhaltend. Neben den professionell geführten Campingplätzen und ausgewiesenen Stellflächen gibt es Privatanbietende, die in den Biosphärenreservaten über zahlreiche Internetplattformen wie Alpaca Camping[13] , Camperland[14], HomeCamper[15] und Co. Flächen zum Zelten oder Campen auf ihren Privatgrundstücken anbieten und den Trend des dezentralen Caravanings ebenfalls aufgreifen.
Der in Kapitel 2 beschriebene deutschlandweite Trend des Reisens mittels Campervan, Wohnmobil und Wohnwagen, des Caravanings, ist auch in den UNESCO-Biosphärenreservaten Schaalsee und Flusslandschaft Elbe M-V deutlich spürbar. Vor allem die Anzahl an Wildcampenden, die in den Pflegezonen der Biosphärenreservate festgestellt worden sind, kann als Anzeiger einer zum einen überlasteten und zum anderen nicht ausreichend an aktuelle touristische Bedürfnisse angepassten Angebotsstruktur gewertet werden. Die attraktive Lage der beiden Biosphärenreservate in einer allgemein von Naturtourismus geprägten Region und beliebten Reiseroute an die Küste ist ebenfalls ein zentraler Faktor.

In beiden Regionen ist die Caravaning-Thematik den Akteuren aus den UNESCO-Biosphärenreservaten, den Kommunen und der Gesellschaft von großem Interesse. Im Zuge der Konzepterstellung hat sich eine produktive Zusammenarbeit ergeben, die lösungsorientiert daran interessiert ist, gemeinschaftlich nachhaltige und dezentrale Caravaningoptionen zu sondieren, zu fördern und auszubauen. Die Konzepterstellung basiert auf der Zusammenarbeit mit dem Biosphärenreservatsamt Schaalsee-Elbe, das den Bedarf vor Ort entsprechend seiner zentralen Funktion beobachtet. Die Kommunen und Städte der Biosphärenreservate, vertreten durch die Bürgermeister*innen und Mitarbeiter*innen der Städte und Ämter insbesondere der Bauämter, haben sich ebenfalls maßgeblich an der Konzepterstellung beteiligt und bestätigten den Handlungsbedarf geschlossen.
Während in der Biosphärenreservatsregion Flusslandschaft Elbe M-V einige Campingangebote existieren, die wie im Falle des Campingplatzes „Am Wiesengrund“ in Malliß sogar bereits eine ECOCAMPING-Zertifizierung verzeichnen, ist das Angebot im UNESCO-Biosphärenreservat Schaalsee geringer. Doch auch am Schaalsee werden aktuell zusätzliche Stellplätze geschaffen, z. B. durch die Stadt Zarrentin am Schaalsee in der Wolfsschlucht. Die untenstehende Tabelle listet die prominentesten in den Regionen der UNESCO-Biosphärenreservate existierenden Camping- und Stellplätze auf (Tabelle 2). Zusätzlich existieren bereits einige wenige Stellplätze von Privatanbietenden sowie weitere Interessierte an der Einrichtung von privaten Stellplätzen in beiden Biosphärenreservatsregionen.

Ziel dieses Konzepts im Auftrag der Biosphärenreservatsverwaltung ist es, die aktuelle Angebotsstruktur in der Region gemeinsam mit den Kommunen, die in den UNESCO-Biosphärenreservaten liegen, um dezentrale Stellplätze zu ergänzen sowie die Vernetzung mit den bereits bestehenden Angeboten voranzutreiben. Auch Privateigentümer*innen sollen miteinbezogen werden und ggf. Unterstützung bei der Realisierung von Stellflächen auf ihrem Grund und Boden erhalten können. Hierbei sind sicherlich die bereits geschaffenen kommunalen Stellplätze, z. B. in der Wolfsschlucht in Zarrentin am Schaalsee im UNESCO-Biosphärenreservat Schaalsee, gute Vorzeigeobjekte. Durch eine Vernetzung der Akteure, ob kommunale oder private, kann perspektivisch ein Erfahrungs- und Wissensaustausch über baurechtliche und/oder Aspekte der Ausstattung bzw. infrastrukturelle Anbindung erfolgen. Das vorliegende Konzept legt den Grundstein für diesen Erfahrungs- und Wissensaustausch. Im Zuge der

Camping- und Stellplätze in der UNESCO-Biosphärenreservatsregion Schaalsee			
Ort	**Camping-/Stellplatz**	**Website**	**Infos**
Groß Zecher	Campingplatz „Groß Zecher“	http://www.camping-schaalsee.de/	Außerhalb des BR
Zarrentin am Schaalsee	Wohnmobilstellplatz Wolfsschlucht	https://www.campercontact.com/de/deutschland/mecklenburg-vorpommern/zarrentin-am-schaalsee/29891/parkplatz-wolfsschlucht-	Weitere Stellplätze sind durch die Stadt Zarrentin geplant
Camping- und Stellplätze in der UNESCO-Biosphärenreservatsregion Flusslandschaft Elbe M-V			
Ort	**Camping-/Stellplatz**	**Website**	**Infos**
Boizenburg/Elbe	Wohnmobilstellplatz Hafen	https://www.boizenburg.de/tourismus/wohnmobilstellplatz/wohnmobilstellplatz-hafen/	
	Wohnmobilstellplatz Waldhotel	https://www.waldhotel-boizenburg.de/	
Lübtheen	Wohnmobilstellplatz Waldbad Probst Jesar	https://park4night.com/de/place/287970	
Rüterberg	Wohnmobil- und Wohnwagenstellplatz Dorfrepublik Rüterberg	http://www.wohnmobil-rueterberg.de/de/	Stellplatz für 10 Wohnmobile
Malliß	Campingplatz „Am Wiesengrund“	https://www.camping-malliss.m-vp.de/	ECOCAMPING zertifizierter Campingplatz; Partner des Biosphärenreservats
Dömitz	Wohnmobilstellplätze am Wasserwanderzentrum Dömitz	https://www.wwz-doemitz.de/	
	Wohnmobilstellplätze am Dömitzer Hafen	https://travdo-hotels.de/hotels/stellplatz-doemitzer-hafen/#auf-den-ersten-blick	Hotel Dömitzer Hafen betrieben von travdo hotels & resorts GmbH; Partner des Biosphärenreservates
Neu Kaliß	Campingplatz + Bootsanleger „Find’s hier“	www.findshier.com	Außerhalb des BR
Neu Göhren	Bootsanleger & Camping Höffler	www.bootsanleger-neugoehren.net	Außerhalb des BR

Tabelle 2: Überblick Camping- und Stellplätze in den Biosphärenreservatsregionen (ohne Privatanbietende)

Konzepterarbeitung wurden bereits erste Gespräche u. a. mit Expert*innen aus dem Baurecht geführt und eingearbeitet.

4.2 Rahmenbedingungen (baurechtlich)

Baurechtliche Bestimmungen allgemein und in Mecklenburg-Vorpommern:
Auf Bundesebene wird durch das Bauplanungsrecht über das Baugesetzbuch (BauGB) und die Baunutzungsverordnung (BauNVO) die grundsätzliche Zulässigkeit eines Vorhabens sichergestellt. Die Anforderungen, die im Zuge eines Bauvorhabens zu beachten sind, und vor allem der öffentlichen Sicherheit und Ordnung Rechnung tragen sollen, werden in den jeweiligen Landesbauordnungen der Länder geregelt. Die Camping- und Wochenendplatzverordnung (CWVO) ist ebenfalls landesrechtlich verankert und umfasst die Bestimmungen für Camping- und Wochenendplätze.
Campingplätze sind bauplanungsrechtlich in der

Baunutzungsverordnung als Sondergebiete, die der Erholung dienen, gelistet (§ 10 BauNVO). Die Nutzung als Campingplatzgebiet wird also in der Regel mit der entsprechenden Zweckbestimmung (Campingplatz) im Flächennutzungsplan als Erholungssondergebiet ausgewiesen. Im Bebauungsplan hat die Gemeinde die konkreten Nutzungsrechte für den Platz festzusetzen. Besteht in der Gemeinde ein erhöhter Bedarf an Camping- und/oder Wohnmobilplätzen, kann sie im Rahmen der Bauleitplanung entsprechende Baurechte schaffen. In einem gewissen Umfang ist auch die untergeordnete Nebennutzung zu einer bestehenden Hauptnutzung über Einholung einer Genehmigung/ eines Bauantrags bei der Bauaufsicht möglich. Dabei müssen die in der Anzahl begrenzten Stellplätze bezüglich der Hauptnutzung nachrangig behandelt werden.
Campingplätze, Wochenendplätze und Zeltplätze sind in § 2 Absatz 1 Nr. 4 der Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBO M-V) als bauliche Anlagen und in Absatz 4 Nr. 15 als Sonderbauten definiert und sind somit nach § 59 Absatz 1 bei Errichtung, Änderung und Nutzungsänderung baugenehmigungspflichtig.
In der Verordnung über Camping- und Wochenendplätze (CWVO) Mecklenburg-Vorpommern sind in § 1 Nr. 1 Campingplätze definiert:

„Campingplätze sind Plätze, die ständig oder wiederkehrend während bestimmter Zeiten des Jahres betrieben werden und die zum vorübergehenden Aufstellen und Bewohnen von mehr als drei Wohnwagen oder Zelten bestimmt sind. Zeltlager, die gelegentlich oder nur für kurze Zeit eingerichtet werden, und Plätze für das Parken von Wohnmobilen sind keine Campingplätze im Sinne dieser Verordnung.“

Für dezentrale Caravaning-Stellplätze wäre demnach zu prüfen, wie viele Stellplätze im Einzelfall eingerichtet werden sollen. Würden mehr als drei Stellflächen veranschlagt, fiele die Fläche unter die CWVO-MV und es müssten folglich auch die Baunutzungsverordnung und Landesbauordnung berücksichtigt werden.
Laut einer Pressemitteilung des Ministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommerns vom 07.09.2022 ist eine Novellierung der Verordnung in Planung. Durch eine Bündelung der Rechtsvorschriften soll zukünftig für die Genehmigungsbehörden und Campingplätze eine Vereinfachung der Verordnung erzielt werden. In der Verordnung sollen dann auch baurechtliche Qualitätskriterien gewährleistet werden, die für Kommunen gelten sollen, die planen, Wohnmobilstellplätze bis maximal drei Wohnwagen oder Zelte einzurichten. Die Bündelung der rechtlichen Rahmenbedingungen in der CWVO-MV könnte so eine Anwendungsfreundlichkeit über erhöhte Klarheit und Übersichtlichkeit im Genehmigungsprozess herstellen[16]. Das Naturschutzausführungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern (§ 28 NatSchAG M-V) regelt das Zelten und Aufstellen von beweglichen Unterkünften und sichert so die Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes. So dürfen Zelte oder sonstige bewegliche Unterkünfte, wie z.B. Wohnwagen und Wohnmobile, nur auf zugelassenen Plätzen aufgestellt und benutzt werden. Darüber hinaus gibt es in den Biosphärenreservaten weitergehende Regelungen. Nach dem NatSchAG können im Einzelfall außerhalb von Zelt- und Campingplätzen die Aufstellung und Benutzung von insgesamt nicht mehr als fünf Zelten oder nach dem Straßenverkehrsrecht zugelassenen Wohnwagen und Wohnmobilen bis zu sechs Monaten genehmigt werden. Es müssen allerdings gewisse Voraussetzungen für diese Einzelfallregelung berücksichtigt werden, die zusammengefasst Belange der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie das Sauberhalten der Umgebung berühren. Diese Einzelfallregelung sorgte in der Fassung des Nachbarbundeslandes Schleswig-Holstein für eine großflächige Überprüfung der ausgestellten Genehmigungen durch die unteren Bauaufsichtsbehörden und infolgedessen zu einer offiziellen Stellungnahme des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung Schleswig-Holstein diese Praxis zukünftig zu unterbinden. Ein Großteil der ausgestellten Genehmigungen waren rechtswidrig erteilt worden, da die Regelung vor allem „(...) nur für Zusammenreisende oder zusammengehörende Gruppen” gelte und „(...) nicht um einen Auffangtatbestand, der Campingplätze für zufälliges Zusammentreffen verschiedener Nutzer und Nutzerinnen außerhalb der dafür vorgesehen Plätze ermöglichen soll”[17]. Das Beispiel aus dem benachbarten Bundesland zeigt, dass dieses Genehmigungsverfahren keine Lösung für einen tragfähigen und zukunftsorientierten Caravaningtourismus ist. Ebenfalls umstritten ist die Übernachtung im Wohnmobil mit Berufung auf die StVO, die zwar die Übernachtung im Fahrzeug nicht verbietet, allerdings spezialrechtlich nur dann erlaubt ist, wenn sie der Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit der Fahrer*in dient.

Eine Duldung, ausgestellt durch die örtliche Ordnungsbehörde bzw. der unteren Bauaufsichtsbehörde, kann ebenfalls nicht als dauerhafte Lösung zur Einrichtung von Stellplätzen in Erwägung gezogen werden. Eine passive Duldung von Caravaningplätzen kann in Ein-

zelfällen dann stattfinden, wenn ersichtlich ist, dass stetig ohne Pause das Aufstellungsverfahren eines Bebauungsplans fortgeführt wird. Sollte jedoch ersichtlich sein, dass öffentliche Belange dem Bebauungsplan entgegenstehen könnten, kann eine Duldung nicht weiter erfolgen. Zur Überprüfung, ob das Verfahren kontinuierlich fortgeführt wird, würde entsprechend regelmäßig bei der Kommune der Stand des Planverfahrens abgefragt.

Baurechtliche Situation in den UNESCO-Biosphärenreservaten:
Das Baurecht in UNESCO-Biosphärenreservaten ist streng geregelt, um sicherzustellen, dass der Schutz der Natur und der Erhalt der Umwelt im Vordergrund stehen. Generell sind Biosphärenreservate Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege. Rechtliche Grundlagen hierfür ergeben sich aus internationalem und nationalem Recht. Das Baurecht in deutschen UNESCO-Biosphärenreservaten wird durch das Bundesnaturschutzgesetz sowie durch spezielle Verordnungen und Regelungen der jeweiligen Bundesländer und Kommunen geregelt. In der Regel gibt es spezielle Bauvorschriften, die den Schutz der Natur und der Landschaft sowie die Nachhaltigkeit von Bauvorhaben gewährleisten sollen. Je nach Biosphärenreservat und Lage können bestimmte Baumaßnahmen, wie beispielsweise der Bau von neuen Gebäuden oder Straßen, stark eingeschränkt oder nur unter bestimmten Voraussetzungen erlaubt sein. Es kann auch sein, dass bestimmte Bauvorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden müssen, um sicherzustellen, dass sie mit den Zielen des Biosphärenreservats vereinbar sind. Es ist daher ratsam, sich im Vorfeld bei den zuständigen Behörden und Planungsämtern über das geltende Baurecht im UNESCO-Biosphärenreservat zu informieren, bevor etwaige Bauvorhaben geplant werden. Dies betrifft auch die Einrichtung von Stellflächen für Caravans bzw. Wohnmobile. Besonders strenge Naturschutzvorschriften gelten in Kern- und Pflegezonen. Sie wurden in die Überlegungen zur Einrichtung von Caravanstellplätzen nicht berücksichtigt.

4.3 Akteure

Um Akzeptanz in den Regionen herzustellen, die Entwicklung der Stellplätze an die Bedürfnisse der Caravaner anzupassen und eine Vernetzung der Angebotsstrukturen sicherzustellen, ist die Berücksichtigung verschiedener Akteursgruppen sowohl vor Ort als auch überregional ratsam. Nach eingehender Recherche und Rücksprache wurden folgende Akteure am Prozess beteiligt:

Zusammengefasst – Baurechtliche Aspekte, die zu beachten sind:

- Stellplätze für Caravans sind per Definition immer bauliche Anlagen und daher baurechtlich genehmigungspflichtig!
- Im Genehmigungsverfahren gibt es keine Unterscheidung zwischen z.B. Privatperson, juristischer Person oder Kommune: Baurecht und Bauverordnungen gelten für alle gleichermaßen!
- Anzahl der Stellplätze: bei mehr als drei Stellplätzen für Wohnwagen oder Zelte greift die Campingplatzverordnung
- Klärung der Art der (baulichen) Nutzung der zur Errichtung von Stellplätzen ausgewählten Fläche, z. B.:
  - o Öffentliche Verkehrsfläche
    - Die Übernachtung auf öffentlichen Parkplätzen ohne spezielle Beschilderung als Stellplätze für Campingfahrzeuge ist unzulässig
  - o Außenbereich (§ 35 BauGB)
    - Keine Privilegierung, deshalb: vorbereitende Bauleitplanung nötig
    - keine vereinfachten Aufstellungsverfahren möglich!
  - o Unbeplanter Innenbereich (§ 34 BauGB)
    - z. B. Dorfgebiet, Wohngebiet, Gewerbegebiet, Gemengelage
    - Fügt sich das Vorhaben in die maßgebliche nähere Umgebung ein?
    - Werden nachbarliche Belange berührt – immer Rücksichtnahmegebot beachten! Kann es zu Störungen kommen?
  - o Bebauungsplangebiet (§ 30 BauGB, § 12 BauGB)
    - B-Planverfahren sind langfristige Verfahren
    - Vorhaben darf Bestimmungen des B-Plans nicht entgegenstehen
- Existiert ein Bebauungsplan?
  - o Welche Nutzungen sieht der Bebauungsplan vor?
    - Müssen Änderungen im Bebauungsplan erfolgen?
- Existiert ein Flächennutzungsplan?
  - o Wie ist die Fläche im Flächennutzungsplan gewidmet? Muss der Flächennutzungsplan aktualisiert werden?
- Naturschutzrechtliche Aspekte müssen berücksichtigt werden!
- Abstandspflichten berücksichtigen:
  - o Abstände zu Waldflächen (30 Meter)
  - o Abstände zu (Binnen-)Gewässern (in der Regel 50 Meter)

Akteure		Beteiligung
Biosphärenreservatsverwaltung (BRA)	Biosphärenreservatsamt Schaalsee-Elbe	Auftraggebende, regelmäßige Abstimmung
Betroffene Ämter in den BR		
UNESCO-BR Schaalsee	• Amt Gadebusch • Amt Rehna • Amt Wittenburg • Amt Zarrentin	Auftaktveranstaltung und Ämtergespräche (Einzel- und Gruppengespräche)
UNESCO-BR Flusslandschaft Elbe M-V	• Amt Boizenburg-Land • Amt Dömitz-Malliß • Amt Hagenow-Land • Stadt Lübtheen • Stadt Boizenburg/Elbe	Auftaktveranstaltung und Ämtergespräche (Einzel- und Gruppengespräche)
Infrage kommende Partner der Biosphärenreservate	Liste der angeschriebenen Partner im Anhang	Abfrage durch BRA
Campingplätze		Gesprächsanfragen
Privatanbietende		Online-Umfrage
Bewohner*innen der BR		Information durch Ämter, Bürgermeister*innen
Expert*innen	Drei Experten für Naturcamping und Microcamping	Experteninterviews

Tabelle 3: Überblick beteiligter Akteure

4.4 Wo wollen wir hin?

Es soll die Entwicklung von Angeboten für dezentrales Caravaning in den UNESCO-Biosphärenreservaten Schaalsee und Flusslandschaft Elbe M-V angestoßen werden, die neben der Berücksichtigung der Naturschutzziele zusätzlich in besonderem Maße Nachhaltigkeitsziele berücksichtigen. Hierbei soll das Konzept als Grundlage sowohl für Stellplätze auf öffentlichen Flächen als auch für Stellplätze von Privatanbietenden dienen, die sich durch ein einheitliches Erscheinungsbild und allgemeingültige Verhaltensregeln auszeichnen, die der schützenswerten Landschaft der Biosphärenreservate angemessen sind. Dabei werden Kern- und Pflegezonen wegen ihres Schutzstatus nicht betrachtet.

Das Konzept dient dazu, dem Problem des Wildcampings und der oft damit verbundenen Umweltverschmutzung und -schädigung sowie der Störung sensibler Naturschutzzonen durch den Menschen zu entgegnen und zusätzlich den Trend des Caravanings für die Region so nutzbar zu machen, dass er als Tourismusform einen Mehrwert für die Regionen der UNESCO-Biosphärenreservate darstellt. Dabei soll das Konzept dazu beitragen, neue und nachhaltigere Lebensweisen auszuprobieren, zu implementieren und zukünftig zu verstetigen. Themen wie die Müllentsorgung, die Buchbarkeit der Stellplätze, allgemeine Verhaltensregeln und die Betreuung sollen durch das Konzept so geregelt sein, dass es als Grundlage für eine zukünftige konkrete Ausgestaltung und die Einrichtung von Stellplätzen dienen und als Leitlinie für die Umsetzung fungieren kann.

13 https://www.alpacacamping.de/
14 https://camperland.de/
15 https://www.homecamper.de/

16 Weiterhin soll es in der CWVO-MV einen eigenen Abschnitt mit Mindeststandards zur Ver- und Entsorgung, zur Einhaltung von Mindestabständen, Standplatzgrößen, Tragfähigkeit des Untergrunds, Brandschutz, Zufahrts- und inneren Wegen geben. Auch die Regelungen zum Zelten und dem Aufstellen beweglicher Unterkünfte aus dem Naturschutzausführungsgesetz sollten, laut Ministerium, in die novellierte CWVO-MV über-nommen werden.

17 Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung (2021): Gemeinsame Hinweise des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung, des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung sowie des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus für die Gemeinden, Unteren Naturschutzbehörden und Unteren Bauaufsichtsbehörden zum Umgang mit Vorhaben des Campingtourismus 2021 und 2022.

5 Beteiligungsprozess

Für die Entwicklung eines Konzeptes, das umsetzbar sein soll, müssen alle Personengruppen, die direkt oder indirekt von diesem Konzept betroffen sind, die Möglichkeit haben, ihre Perspektiven und Meinungen zu den Konzeptthemen zu äußern. Nur dann wird ein Konzept sozial robust und kann zu einer erfolgreichen Umsetzung kommen. Die Beteiligung an dem Prozess wurde deshalb auf verschiedenen Ebenen angeregt:

Abbildung 2 zeigt den Prozess unterteilt in externe und interne Aktivitäten. Interne Aktivitäten fanden nur in der Konzeptarbeitsgruppe – bestehend aus den Auftraggebenden der Biosphärenreservate und dem Team von mensch und region – statt, während externe Aktivitäten mit Personen außerhalb der Konzeptarbeitsgruppe durchgeführt wurden.

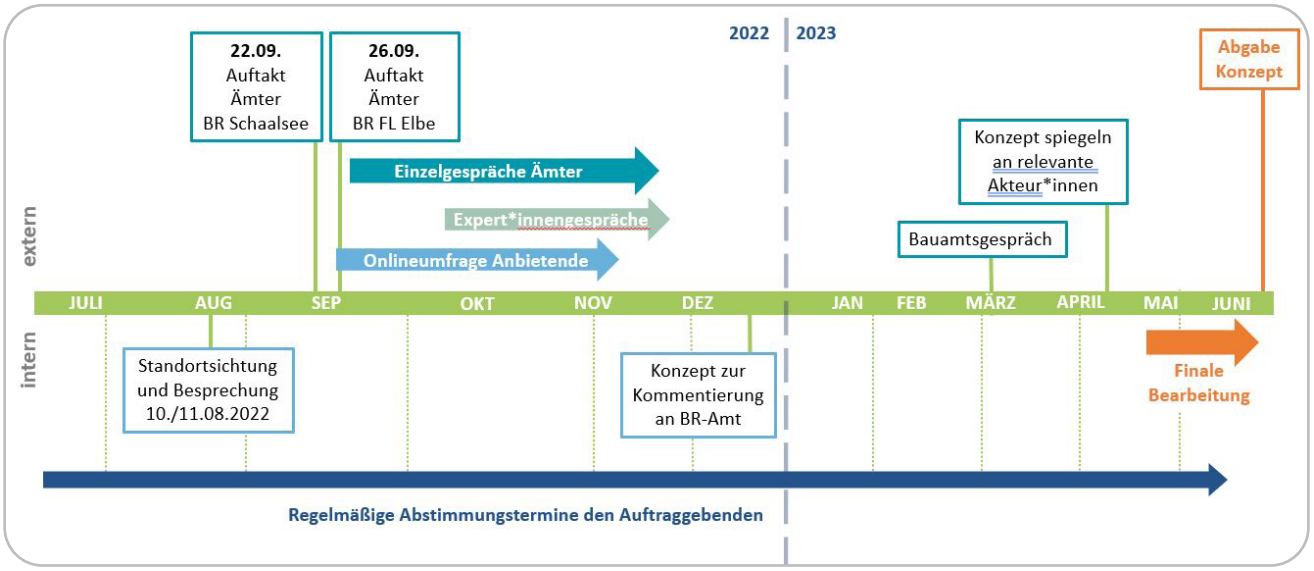


Abbildung 2: Darstellung des Beteiligungsprozesses mit internen und externen Aktivitäten

Seit Juli 2022 erfolgte ein regelmäßiger monatlicher Austausch zwischen dem UNESCO-Biosphärenreservatsamt als Auftraggebende und dem Dienstleistungsbüro mensch und region GbR. Dabei wurde das genaue Vorgehen für die Konzepterstellung besprochen, die einzubeziehenden Akteursgruppen diskutiert und ein zeitlicher Arbeitsplan abgestimmt. Im August fand eine erste Begehung möglicher Standorte in den Biosphärenreservaten durch das Team mensch und region statt. Auf einer Rundreise entlang des Schaalsees konnten so schon geeignete Standorte gesichtet werden und die Idee, des dezentralen Caravanings in den Biosphärenreservaten konnte wachsen.
Auf zwei Auftaktveranstaltungen mit Vertretenden der jeweiligen Ämter der beiden Biosphärenreservate wurden die Verwaltungen über die Konzeptidee informiert und konnten zu einer Liste von Standortoptionen erste Stellung nehmen. In den beiden Gruppengesprächen wurde bereits deutlich, dass die Gemeinden sehr unterschiedliche Interessenlagen im Bereich des Caravanings vertreten: Während ein Teil der Gemeinden bereits Stellplätze anbietet und auch großes Interesse an dem Thema vorhanden war, wurde das Thema Caravaning in anderen Gemeinden eher weniger präsent wahrgenommen und stößt auf vergleichsweise wenig Interesse. Entsprechend unterschiedlich waren auch die Erfahrungen mit dem Ausgangskonflikt, dem Wildcamping, und den damit verbundenen Problemlagen. Am Ende beider Auftaktveranstaltungen wurde dennoch das Bedürfnis nach ämterindividuellen Gesprächen deutlich, um das Thema in den Gemeinden zu spiegeln und weitere Personen wie z. B. Bauamtsleitungen und Bürgermeister*innen an das Thema heranzuführen, um dann konkretere Aussagen zu treffen.

Daraufhin wurden neun Ämtergespräche koordiniert und durchgeführt, die sowohl als Einzel- als auch als Gruppengespräche stattgefunden haben. Abhängig von dem Interesse an dem Thema in den Ämtern und Kommunen waren bei diesen Gesprächen weitere relevante Personen aus den Ämtern anwesend, z. B. Amtsleitungen, Bürgermeister*innen oder Bauamtsmitarbeitende. Die Gespräche haben teils online über Zoom und teils analog vor Ort in den entsprechenden Rathäusern stattgefunden.

Die Gespräche fokussierten sich auf konkrete Stellplatzoptionen in den Amtsbereichen sowie Lösungsvorschläge für spezielle Problemlagen bzgl. der Müll- und Abwasserentsorgung oder nachbarliche Belange. Auf Basis dieser Gespräche konnte eine Liste mit Stellplatzoptionen in beiden UNESCO-Biosphärenreservaten erstellt werden, die daraufhin durch das Biosphärenreservatsamt aus naturschutzfachlicher Sicht vorab gesichtet wurde[18].

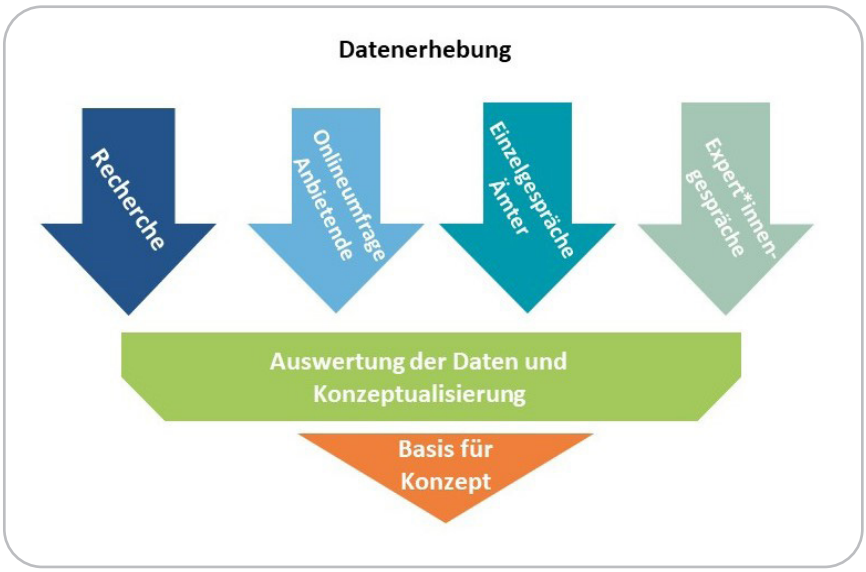


Abbildung 3: Methoden der Datenerhebung

In Kombination mit den bereits etablierten Privatanbietenden in den Regionen und zusätzlich Interessierten, die durch eine Online-Umfrage von Ende Oktober bis Anfang Dezember 2022 erhoben wurden, konnte eine breite optionale Angebotsstruktur entwickelt werden, die Stellplätze sowohl auf öffentlichen als auch privaten Flächen beinhaltet (siehe Anhang B, Liste der optionalen Angebotsstruktur [öffentliche Flächen])[19].

Zusätzlich zu den Erhebungen vor Ort war es wichtig, Expert*innenwissen in den Prozess zu integrieren. Parallel zu den Betroffenen vor Ort wurden daher Expert*innen zu den Themen dezentrales Camping, Naturcamping und Microcamping kontaktiert. Daraus ergaben sich drei Expert*innenengespräche, die realitätsnahe, fachliche Einblicke in die entsprechenden Themen geben konnten. Ein zusätzliches Expertengespräch wurde mit dem Fachdienstleiter Bauordnung, Straßen- und Tiefbau des Landkreises Ludwigslust-Parchim geführt, um grundlegende baurechtliche Fragen zu klären.

Mit der Auswertung aller Daten und der Gesamtschau konnte eine Konzeptualisierung vorgenommen werden, die dezentrales Caravaning in vier Themenbereichen gliedert, die als Grundpfeiler der zukünftigen Strategie gelten sollen (siehe Kap. 6).

18 Diese Sichtung stellt ausdrücklich keine naturschutzfachliche und –rechtliche Prüfung dar.

19 Aus Datenschutzgründen können wir leider keine Liste der potenziellen privaten Flächen im Konzept aufführen.

6 Zukünftige Strategie für nachhaltiges und dezentrales Caravaning in den Biosphärenreservaten

6.1 Anforderungen

Die Grundlage für die zukünftige Strategie bildet der Beteiligungsprozess in Kombination mit der vorausgegangenen Recherche zum Thema Caravaning. Es wurde sich darauf fokussiert, ein Konzept zu entwickeln, das sowohl den unterschiedlichen Bedürfnissen von Reisenden entspricht, dabei jedoch nicht die Belange der betroffenen Kommunen außer Acht lässt, sondern diese berücksichtigt. Bei der Auswertung der erhobenen Daten zu Perspektiven der Ämter, Erfahrungen von Expert*innen und Campingplatzanbietenden sowie aus der Recherche konnten folgende Themen als Kernthemen für das Konzept herausgearbeitet werden: Nachhaltigkeit, Ver- und Entsorgung, Öffentlichkeitsarbeit sowie bau- und naturschutzrechtliche Rahmenbedingungen (Abb. 4). In der Analyse der jeweiligen Problemlagen und durch gute Lösungsansätze aus dem Beteiligungsprozess konnte eine Strategie entstehen, wie dem Problem des Wildcampings in den UNESCO-Biosphärenreservaten – als Ausgangskonflikt – entgegnet werden kann, und die den Trend des dezentralen Caravanings mit all den angegliederten Themen wie Müllentsorgung, Infrastrukturversorgung, Verhaltensregeln usw. zukünftig aufgreifen soll.

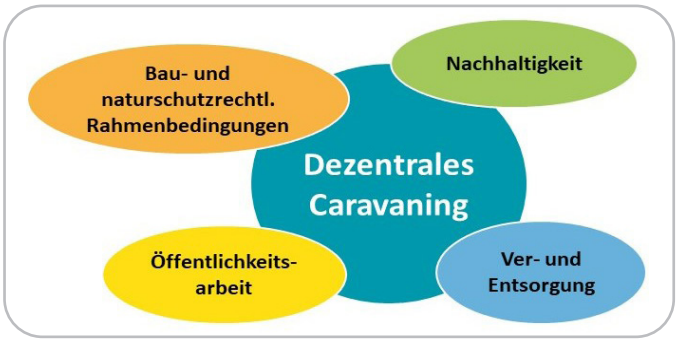


Abbildung 4: Kernthemen Dezentrales Caravaning

Nachhaltigkeit: Die nachhaltige Entwicklung ist seit der UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung 1992 in Rio de Janeiro als globales Leitprinzip international anerkannt und gesetzlich verankert. Besonders in einer Strategie in den UNESCO-Biosphärenreservaten, wo der Schutz der Natur einen besonderen Stellenwert aufweist, muss dieser Grundsatz auf besondere Weise berücksichtigt werden. Entsprechend den Ansprüchen der heutigen Gesellschaft - und insbesondere denen der Caravaner*innen - muss das vorliegende Konzept also Maßnahmen beinhalten, die eine nachhaltige Ausgestaltung besonders im Blick haben. Ziel ist es, eine Angebotsstruktur zu entwickeln, die auf bereits existierenden Strukturen aufbaut und durch Maßnahmen zu ergänzen, die eine nachhaltige Form des Caravanings in den Regionen vorantreibt und etabliert (siehe Kap. 6.2).

Ver- und Entsorgung: Als Versorgungsstrukturen werden Strom- und Frischwasseranschlüsse sowie die Anbindung an Grundversorgungseinrichtungen verstanden, während Entsorgungsstrukturen sowohl die Müllentsorgung beinhalten als auch die Abwasserentsorgung von Grau- und Schwarzwasser betreffen. Da die Vermüllung oft als ein Problem in Verbindung mit dem Wildcamping verstanden wird, muss eine zukünftige Strategie Lösungsansätze enthalten, die diesem Problem mit geeigneten Maßnahmen entgegnet. Bezüglich der Versorgungsstrukturen soll die erzielte Angebotsstruktur für die verschiedenen Anforderungen der Reisenden Möglichkeiten enthalten, die so konzipiert sind, dass sie zukünftig auch angenommen werden.

Öffentlichkeitsarbeit: Das Thema Öffentlichkeitsarbeit betrifft sowohl die Buchbarkeit der Stellplätze als auch die touristische Bewerbung dieses Angebots über die Region hinaus. Ein besonderer Ansatz in den Regionen der Biosphärenreservate ist die Bewusstseinsbildung, die eine Sensibilisierung für Umwelt- und Naturschutzbelange als Grundlage hat. Durch einheitliche und kommunizierte Verhaltensregeln kann die Natur nachhaltig geschützt werden, sodass in Kombination mit der Aufmerksamkeitslenkung der Reisenden auf die Besonderheiten der Flora und Fauna der UNESCO-Biosphärenreservate ein spezielles öffentlichkeitswirksames Konzept entstehen kann, das gleichzeitig von Nachhaltigkeit geprägt ist.

Bau- und naturschutzrechtliche Rahmenbedingungen: Ein wesentlicher Aspekt bei der Umsetzung neuer Stellplätze sind die baurechtlichen Rahmenbedingungen

der konkreten Standortoptionen. Aufgrund der Strukturierung der UNESCO-Biosphärenreservate in Kern-, Pflege- und Entwicklungszonen sind der baulichen Ausgestaltung naturschutzrechtliche Grenzen gesetzt, die in der zukünftigen Strategie Berücksichtigung finden sollen. Grundsätzlich ist ein Umbau der Flächen in den Kern- und Pflegezonen der UNESCO-Biosphärenreservate nicht gestattet, sie kommen als Caravanstellplätze nicht infrage. Darüber hinaus ist zu klären, welche Umsetzungs- und Folgekosten mit den angedachten Stellplätzen einhergehen.

Um sich den Kernthemen konkreter zu nähern und realistische Lösungsansätze zu entwickeln, wurde auf die fachliche Expertise aus den Expertengesprächen zurückgegriffen und mit lokalen Lösungsvorschlägen aus den betroffenen Ämtern kombiniert. Auf Basis der Datenerhebung konnten Profile von Caravanern entwickelt werden (siehe 6.1.1), die sich aufgrund ihrer unterschiedlichen Bedürfnisse und Anforderungen an Stellplätze unterscheiden. Eine daraus entwickelte Kategorisierung (siehe 6.1.2) soll die unterschiedlichen Profile aufgreifen und für jeden Caravaning-Typen mindestens eine Stellplatzoption bieten.

6.1.1 Profile von Caravanern

Die Naturliebenden: Die Gruppe der Naturliebenden bevorzugt naturnahe, abgelegene Stellplätze, die ihr Freiheitsgefühl bedienen und die Unabhängigkeit durch eine autarke Nutzung zulassen. Sie bevorzugen die Anonymität dieser Caravaning-Form und suchen gezielt nach Plätzen, die ihnen ein besonderes Naturerlebnis bieten. Der direkte soziale Kontakt zu anderen Reisenden ist meist nur punktuell und eher weniger gewünscht, die Abgeschiedenheit in der Natur wird bevorzugt. Sie benötigen keine besondere Ausstattung der Stellplätze, da ihr Gefährt über die nötigste Ausstattung verfügt und somit eine autarke Standzeit von bis zu drei Tagen gewährleistet. Nach diesen drei Tagen, meist sogar schon früher, wechselt diese Gruppe den Standort, sodass auf dem Weg eine Versorgung mit Frischwasser, Strom sowie die Grau- und Schwarzwasserentsorgung vorgenommen werden kann. Die Naturliebenden sind vorrangig mit kleineren Gefährten unterwegs wie z. B. selbstausgebaute Vans, Caravans und PKWs mit Dachzelten.

Die Bedarfscaravaner: Diese Gruppe sucht ihre Stellplätze ganz nach dem akuten Bedarf aus. Sie nutzen sowohl naturnahe, abgelegene Stellplätze als auch infrastrukturell gut angebundene Standorte mit mehreren Stellplätzen. Für sie liegen auch Übernachtungsmöglichkeiten für nur eine Nacht im Interesse, da ihre Reise von der Kombination aus kurzen und mittelfristigen Stellzeiten lebt. Da, wo es ihnen gefällt, bleiben sie länger und sie benötigen eine Angebotsstruktur, die ihnen sowohl die Naturnähe als auch eine bedarfsdeckende Stellplatzausstattung mit Strom, Frischwasser und Sanitäranlagen bietet. Die Ausstattung des Gefährts der Bedarfscaravaner kann sehr unterschiedlich sein: neben ausgebauten Vans und Caravans finden sich hier auch kleinere Wohnmobile mit gesteigertem Komfort.

Die Dauercamper: Die Gruppe der Dauercamper sucht vorrangig nach Stellplätzen, die ihnen eine infrastrukturelle Ausstattung bieten, welche keine Bedürfnisse offenlässt. So ist die gut angebundene Lage genauso relevant wie die Versorgung mit Strom, Frischwasser und die Anbindung an sanitäre Einrichtungen. Grundversorgungseinrichtungen sollten gut erreichbar sein und der soziale Aspekt durch die anderen Reisenden an dem Standort spielt eine wesentliche Rolle. Dauercamper verweilen bis zu zwei Wochen auf einem Stellplatz und richten sich dort häuslich ein. Sie sehen nicht die Notwendigkeit, den Standort zu wechseln, erkunden dafür aber häufig ihre Umgebung mit dem Fahrrad. Unter den Dauercampern wird viel Wert auf den Komfort in der Ausstattung des Gefährts gelegt, sodass hier auch gerne größere Wohnmobile genutzt werden, die über eigene Sanitäreinrichtungen oder auch einen Fernseher verfügen.

6.1.2 Kategorisierung von Stellplätzen

Die Kategorisierung dient der Zuordnung und Einteilung der Stellplätze und beinhaltet verschiedene Kriterien, die durch die einzelnen Kategorien erfüllt werden. So ist sowohl für die Anbietenden als auch die Reisenden deutlich, welche Anforderungen die Stellplätze erfüllen und wie sie nutzbar sind. Durch die verschiedenen Kategorien werden die unterschiedlichen Profile von Caravanern (6.1.1) bedient, sodass sich eine Angebotsstruktur entwickeln kann, die jeglicher Anforderung von Caravanern entsprechen kann.

Kategorie	Allgemein		Ausstattung							
								Abwasserentsorgung		
	Stellplatzanzahl	Übernachtungsdauer	Ausgewiesene Stellplatzfläche	Befestigte Stellplatzfläche	Stromanschluss	Frischwasser-versorgung	Sanitäranlagen	Grauwasser	Schwarzwasser (bio)	Schwarzwasser (chemisch)
1 Naturnah autark	≤3	≤3	✓							
Stellplatz für eine autarke Nutzung in der Natur ohne direkten Anschluss an örtliche Infrastrukturen **Bediente Profile:** Naturliebende, Bedarfscaravaner	**Baurechtliche Hinweise:** • immer baugenehmigungspflichtig • Außenbereich: ohne Planungsgrundlage im Einzelfall möglich (bis zu drei Stellplätze und ohne zusätzliche Baumaßnahmen), aber naturschutzrechtliche Prüfung notwendig und kein vereinfachtes Aufstellungsverfahren (nach § 13 BauGB) möglich • unbeplanter Innenbereich: nachbarliche Belange und Einfügung in bestehende Bebauung prüfen • B-Plan: Vorhaben darf Bestimmungen nicht entgegen stehen								
2 Naturnah plus	≤3	≤3	✓	✓	✓					
Stellplatz in naturnaher Lage mit Stromversorgungsmöglichkeit **Bediente Profile:** Naturliebende, Bedarfscaravaner	**Baurechtliche Hinweise:** • immer baugenehmigungspflichtig • ohne baurechtliche Planung nicht möglich • Stromanschluss erfordert klare vorbereitende Maßnahmen • unbeplanter Innenbereich: nachbarliche Belange und Einfügung in bestehende Bebauung prüfen • B-Plan: Vorhaben darf Bestimmungen nicht entgegen stehen									
3 Infra	≤5	≤3	✓	✓	✓	✓				
Stellplatz mit Anbindung zu örtlichen Infrastrukturen sowie Strom- und Wasserversorgung **Bediente Profile:** Bedarfscaravaner	**Baurechtliche Hinweise:** • Außenbereich: nicht ohne vorbereitende Bauleitplanung zu realisieren • unbeplanter Innenbereich: nachbarliche Belange und Einfügung in bestehende Bebauung prüfen • B-Plan: Vorhaben darf Bestimmungen nicht entgegenstehen **ACHTUNG**: mehr als 3 Stellplatze = Campingplatz									
4 Infra plus	≤15	≤7	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Stellplatz in unmittelbarer Nähe zu örtlichen Infrastrukturen und mit campingplatzähnlicher Ausstattung **Bediente Profile:** Bedarfscaravaner, Dauercamper	**Baurechtliche Hinweise:** • Außenbereich: nicht ohne vorbereitende Bauleitplanung zu realisieren • unbeplanter Innenbereich: nachbarliche Belange und Einfügung in bestehende Bebauung prüfen • B-Plan: Vorhaben darf Bestimmungen nicht entgegenstehen **ACHTUNG**: mehr als 3 Stellplatze = Campingplatz									

Tabelle 4: Kategorisierung für dezentrale Stellplätze mit Ausstattungsmerkmalen und baurechtlichen Hinweisen

6.2 Nachhaltigkeitsziele

Die im Folgenden genannten Nachhaltigkeitsziele wurden aus den Gesprächen mit den Ämtern in den beiden UNESCO-Biosphärenreservaten, aus Interviews mit Expert*innen aus den Bereichen des professionellen Caravanings und Campings und darüber hinaus aus bereits bestehenden und anerkannten Nachhaltigkeitsleitlinien[20] abgeleitet.
Aufgrund der Fülle möglicher Kriterien kann die Einführung eines Mindeststandards, basierend auf einer Gewichtung eines Teils der Nachhaltigkeitskriterien, die Effizienz in der praktischen Umsetzung erhöhen. Dies würde auch mit Blick auf das Kategoriensystem für Stellplätze aus Kapitel 6.1.2 die praktische Umsetzung bzw. Einhaltung der Nachhaltigkeitsziele erleichtern.
Die Nachhaltigkeitsziele wurden entlang der drei Dimensionen der Nachhaltigkeit gebildet: der ökologischen, ökonomischen und sozialen Dimension. Diese drei Dimensionen überlagern und verstärken sich gegenseitig. Daher ist es ratsam, Ziele aus jeder der Dimensionen in der Umsetzung zu berücksichtigen. Über die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit hinaus, wurde noch die Dimension „Management & Service“ ergänzt. Diese Dimension soll gewährleisten, dass strukturelle Bedingungen für eine erfolgreiche Umsetzung von dezentralen und nachhaltigen Stellplätzen geschaffen werden.

Maßnahmen zur Unterstützung der Nachhaltigkeitsziele	
Management & Service	
Prozessbegleitendes Umweltmanagement Fahrradfreundlichkeit & Hinweise zum ÖPNV Nachhaltigkeitszertifizierung	
Ökologische Nachhaltigkeit	
Umweltbildung	• Gästeinformationen und Umweltbildungsangebote • Veröffentlichung von Verhaltensregeln • Schaffung & Bewerbung ökologischer Freizeitangebote
Umwelt-/Naturschutz	• artenreiche Platzgestaltung o Vermeidung von zusätzlicher Bodenversiegelung o Fassadenbegrünung o Bepflanzung mit heimischen Pflanzenarten o Natürliche Barrieren nutzen o Zufluchtsorte für Tiere/Insekten schaffen
	• Schilder mit Verhaltensregeln „Hinterlasse keine Spuren“, z. B. o Abfallvermeidung o Nutzung gekennzeichneter Wanderwege o Regelung zu offenen Feuern o Wildtiere respektieren o Andere Besucher*innen respektieren o Etc.
	• Besucher*innenlenkung • Hinweise zu Wander- u. Radwegen • Karte der Region • Hinweise zu touristischen Anziehungspunkten/Lebensmittelläden • Hinweise zu offiziellen Badestellen • Hinweise zu ÖPNV
Klimafreundliche Gestaltung	• Emissionsreduktion und Energieeffizienz o Betrieblicher Kohleausstieg o Nutzung regenerativer Energien, standortinterne Erzeugung, z. B. über Solarzellen u. Kollektoren/Photovoltaik o Nutzung von zertifiziertem Öko-Strom o Energiesparende Geräte/Beleuchtung, z. B. LED-Beleuchtung
	• Ressourcenschonung o Wassersparende Sanitäranlage (Zeitschaltung u. Durchflussmengenbegrenzer, Komposttoiletten) o Wiederverwendung von Grau- u. Regenwasser, z. B. zur Bewässerung oder als Spülwasser o Zeitschaltung bei Beleuchtung o Auslegung aller Ausstattungselemente auf lange Nutzungsdauer

	• Verwendung umweltverträglicher Baustoffe o Verwendung naturbelassener (Bau-)Rohstoffe, z. B. unbehandelter heimischer Hölzer aus zertifiziert nachhaltiger Forstwirtschaft
	• Vermeidung von Umweltverschmutzung o Abfallvermeidung o Sortierung der Abfälle u. Recycling o Abwasserbehandlung – Überprüfung des Anschlusses ans öffentliche Abwassersystem o Reinigung von Fahrzeugen
Soziale Nachhaltigkeit	
Beteiligung	• Beteiligung und Zusammenarbeit der Akteure • (gemeinschaftliche) Konzepterstellung • Informationsvermittlung in der Region • Herstellung von Akzeptanz in der Region • Vernetzung der Akteure bzw. Angebote • Organisation der Akteure über Kooperationsprojekt/Letter of Intent – Schaffung von Verbindlichkeiten und soziale Verantwortung
Monitoring	• Kontrolle geschaffener Stellflächen/Campingplätze • Informationsvermittlung zur Stellplatzsituation, z. B. über Flyer/Pressemitteilungen/Website
Evaluierung	• Regelmäßige Auswertung der Angebotsstruktur bzgl. Auslastung/Zustand vor Ort • Ggf. Aktualisierung/Anpassung der Angebotsstruktur • Austausch im Netzwerk
Ökonomische Nachhaltigkeit	
Berücksichtigung regionaler Wirtschaftskreisläufe	• Vernetzung mit regionalen Angebotsstrukturen • Bewerbung regionaler Unternehmen (Lebensmittel/Kunst/Kultur etc.)
Ressourceneffizienz	• Gezielter/schonender Umgang mit Ressourcen (z. B. Energie, Baumaterial) zur Gewährleistung ihrer Langlebigkeit u. Einsparung von Kosten
Kosteneffizienz	• Verbrauchsüberwachung
Langfristigkeit und Flexibilität	• Gezieltes Marketing • Standortanalyse • Evaluierung der Gästezufriedenheit

Tabelle 5: Nachhaltigkeitsziele und Maßnahmen

6.3 Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung

Um die Nutzung der dezentralen, nachhaltigen Caravaningstellplätze zu gewährleisten, ist eine zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit aller beteiligten Akteursgruppen unerlässlich. Das Ziel der Einrichtung dezentraler Stellplätze soll schließlich sein, das Caravaning in den Biosphärenreservatsregionen Flusslandschaft Elbe M-V und Schaalsee so zu steuern, dass das Wildcampen in den Schutzzonen reduziert wird und die geschaffenen Stellplätze in den Kommunen auch genutzt werden, sich ggf. direkt (über ein Ticket- u. Bezahlsystem auf den Stellplätzen) oder indirekt (Mehrwert für lokale Wirtschaft) refinanzieren. Dies setzt voraus, dass die Angebotsstruktur für die naturliebenden Caravaner auch sichtbar ist. Die folgenden Vorschläge zur öffentlichkeitswirksamen Vermittlung basieren zu einem großen Teil auf den im Kapitel 5 beschriebenen Interviews mit den in den Biosphärenreservatsregionen liegenden Ämtern und zum anderen aus den Gesprächen mit Expert*innen aus dem Bereich des professionellen Caravanings.

Einheitlichkeit und Wiedererkennungswert:
Um den Trend des Caravanings in den UNESCO-Biosphärenreservaten zukünftig effektiv zu steuern und zu strukturieren, wird ein einheitliches Konzept als sinnvoll erachtet, dass sowohl die Angebotsstruktur in einen Rahmen einbettet, der einen Wiedererkennungswert für die Region hat, als auch mit Verhaltensregeln verknüpft ist, die das Umweltbewusstsein der Reisenden schult. Da Wildcamping in der Natur in Deutschland nicht erlaubt ist, kann den Reisenden durch so ein Konzept zusätzlich Sicherheit vermittelt werden, dass sie sich in legalen Bereichen befinden. Durch eine einheitliche Ausstattung der Standorte wie einem wiederkehrenden Logo, einer kleinen Infotafel

mit nützlichen Informationen sowie einer Kennzeichnung z. B. für Nachhaltigkeit als Wiedererkennungsmerkmal, können solche Strukturen geschaffen werden. Über den Tourismusverband laufen bereits Kampagnen zum Thema Nachhaltigkeit, das in diesem Konzept besondere Berücksichtigung findet. Da der Fokus auch in den Kampagnen auf der Natur liegt, wäre eine Kooperation bei der Vermarktung und Bewerbung der lokalen Angebotsstruktur sinnvoll. Eine Nachhaltigkeitszertifizierung kann zusätzlich dazu beitragen, die Werte der vorliegenden Strategie zu verdeutlichen.

Beschilderung:
Eine ausreichende Beschilderung der Stellplätze im Sinne der Verkehrsführung und Verkehrssicherheit ist empfehlenswert, um auch Durchreisende und Zufallsgäste auf das Angebot aufmerksam zu machen. Hier bietet sich eine in den UNESCO-Biosphärenreservaten einheitliche Gestaltung an.
Ebenso sollte auch eine deutliche Kenntlichmachung der Stellplätze bei der Zufahrt erfolgen. Dazu empfiehlt sich die Verwendung des Parkplatzzeichens Nr. 314 der StVO in Verbindung mit dem dargestellten Reisemobilpiktogramm und ggf. die Anbringung von Hinweisen für „Frischwasser", „Entsorgung Mobiltoilette" und „Entsorgung Grauwasser" (DTV 2018).
Die Erfahrung der Expert*innen zeigt, dass große Infotafeln mit zu vielen Informationen und Verhaltensregeln nicht gewünscht und eher als unnötig empfunden werden. Man sollte also zukünftig darüber nachdenken, die Kommnikation vornehmlich digital und online laufen zu lassen. Dies ist durch die Verlinkung über QR-Codes beispielsweise möglich, die keine große Infotafel benötigen. Diese interaktiven Infotafeln könnten mit den Websites der Gemeinden, Städten, Ämtern und den UNESCO-Biosphärenreservaten kombiniert werden.
Wichtige Informationen, die nicht nur digital zur Verfügung stehen sollten, sind Notfallnummern oder auch die Information über die nächsten zentralen Versorgungsstellen oder voll ausgestattete Stellplätze.

Online-Information und -Buchbarkeit:
Die Erfahrung und fachliche Einschätzung der Expert*innen zeigt deutlich, dass in Zeiten der voranschreitenden Digitalisierung die Organisation von Reisen vornehmlich online stattfindet. Wie in Kapitel 2.2 bereits angedeutet, existiert eine Vielzahl an europa- und deutschlandweiten Internetplattformen und Apps (z.B. Campfindo[21], Park4Night[22], Stayfree[23], Stellplatzradar[24], Camperland[25]), die Caravanern online den Weg zum nächsten Stellplatz oder Campingplatz weisen. Diese Plattformen sprechen insbesondere naturliebende Caravaner an, die ihre Übernachtungsmöglichkeit flexibel und zunehmend unter Nachhaltigkeitsaspekten auswählen. Diese Zielgruppe gilt es im Sinne einer öffentlichkeitswirksamen Angebotsstruktur mitzunehmen. Insbesondere Campfindo, ein Leitsystem für Camper entwickelt als Pilotprojekt durch den Bundesverband der Campingwirtschaft in Deutschland/Landesverband MV e.V. (BVCD/MV) sei hier hervorgehoben. Das erklärte Ziel hinter Campfindo ist die Lenkung der Besuchendenströme zu den stark nachgefragten Saisonhöhepunkten und es wird gezielt von überfüllten Hotspots in die ländlicheren Regionen gelenkt. Die Voraussetzung für die Nutzung solcher Buchungsplattformen für die Stellplätze, die auf diesem Konzept beruhen, ist allerdings ihre Online-Buchbarkeit. So könnte man beispielsweise auf den Websites der UNESCO-Biosphärenreservate durch eine Verlinkung auf diese Buchungsplattformen verweisen und so eine ganzheitlich nutzbare Struktur schaffen.
Eine weitere Möglichkeit kann eine zusätzliche Bekanntmachung auf den einschlägigen Websites zum (Camping-)Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern sein, z. B. Campingland M-V (ebenfalls betrieben durch den BVCD/MV) oder der Website https://www.auf-nach-mv.de, über die auch nachhaltige Urlaubsarten[26] beworben werden.
Die Websites der beiden UNESCO-Biosphärenreservate bieten sich ebenfalls als Informationsplattform zum dezentralen, nachhaltigen Caravaning an. Hier könnten nicht nur die konkreten Stellplatzoptionen aufgeführt werden, sondern auch die Umweltbildung und Sensibilisierung direkt ansetzen. Das bestehende Partner*innennetzwerk der Biosphärenreservate könnte zudem der Netzwerkbildung in den Regionen dienlich sein. Die Erfahrung der Expert*innen und die Umfrage der Privatanbietenden hat gezeigt, dass keine neuen Websites oder Apps gewünscht sind, sondern auf bestehenden Strukturen aufgebaut und diese vernetzt werden sollen. Besonders beliebt sind dabei Plattformen mit Kommentar- und Bewertungsfunktion, die reale Erfahrungen von anderen Reisenden zeigen und mehrheitlich als Indikatoren zur Wahl eines Stellplatzes herangezogen werden.
Zusätzlich könnte Social Media, wie z. B. Instagram, als Plattform genutzt werden, um zum einen auf das Angebot aufmerksam zu machen, zum anderen könnten auch Beiträge zur Umweltbildung in den UNESCO-Biosphärenreservaten vor allem auch von einer jüngeren Zielgruppe intensiver wahrgenommen werden.

Print-Medien:
Die Erstellung von Informationsbroschüren und Flyern mit Kartenmaterial ist eine effektive analoge Methode, um vor Ort einen Überblick über die dezentralen und nachhaltigen Stellplätze sowie das Konzept dahinter zu geben. Diese könnten in den Besucherzentren der UNESCO-Biosphärenreservate, Touristeninformationen, an Tankstellen, bei Vereinen und anderen touristischen Knotenpunkten der Regionen ausgelegt werden. Sie sollten neben der Zielgruppe der Caravaner auch den Bewohner*innen der UNESCO-Biosphärenreservate als Informationsgrundlage zu dem Konzept dienen, denn es ist wichtig die Akzeptanz vor Ort abzusichern – gerade auch mit Blick auf bestehende oder potenzielle Privatanbietende von Stellplätzen. Über die Broschüren und Flyer können prägnant die Verhaltensregeln, Sicherheitshinweise, Versorgungsadressen und wichtigsten Ansprechpartner*innen vor Ort an die Zielgruppen gelangen. Über die Broschüren und Flyer lässt sich auch eine Verknüpfung mit anderen touristischen Angeboten und regionalen Produzent*innen herstellen.
Darüber hinaus kann durch die Aufnahme des lokalen Angebots von Stellplätzen in Fachzeitschriften wie „Reisemobil“ und „Promobil“ zielgruppenspezifisch informiert werden.
Dennoch sollte nicht außeracht gelassen werden, dass die Verwendung von Printmedien, die eigens für die Konzeptvermarktung erstellt werden, die am wenigsten nachhaltige Form der Öffentlichkeitsarbeit darstellt. Bei der Verwendung von Printmedien sollten der Mehrwert dabei auf besondere Weise geprüft werden.

Folgekosten:
Damit sich das Einrichten von Stellplätzen auch langfristig rentiert, ist es laut Deutschem Tourismusverband (2018) ratsam, den potenziellen Standort nach einigen Faktoren zu überprüfen:

- Kapazitäten des Stellplatzes
- Ruhige Lage
- Nähe zu touristischen Angeboten
- Vernetzung mit touristischen Angeboten im Umkreis
- Nähe zu gastronomischen Angeboten
- Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten
- Anschluss an den ÖPNV/Fahrradwege/Wanderwege

Je nach Standort und Ausgestaltung kommen Kosten für die Müllentsorgung sowie die Pflege der Stellplätze und der Umgebung dazu. Hier ist zusätzlich durch die Gemeinden zu regeln, ob diese Dienstleistungen durch Dritte beauftragt oder durch die öffentliche Versorgung und damit durch die Gemeinden getragen wird. Davon abhängig sind entsprechend auch die Unterhaltungskosten der jeweiligen Standorte. Über Standgebühren kann ein Teil der entstehenden Kosten auf die Reisenden verlagert werden.

Möglichkeiten der Kosteneinnahmen durch die Gemeinden:

Um die entstehenden Kosten, die mit der Nutzung der Caravaning-Stellflächen auf Flächen der Gemeinden einhergehen, zu decken und parallel Strom- und Wasserversorgung bereitzustellen, sollte vor der Einrichtung von Stellplätzen gegebenenfalls ein entsprechendes Nutzungsgebührenmodell erstellt werden. Die Höhe der Standgebühren sollte sich an der Dauer des Aufenthalts, der Lage des Stellplatzes, der Größe des Stellplatzes und der Ausstattung (Strom, Frischwasser, Abwasserentsorgung etc.) bemessen.
Die Kosten für Strom auf Caravaning- und Campingplätzen für ein Wohnmobil hängen von verschiedenen Faktoren ab, wie zum Beispiel der Größe des Wohnmobils, der Art der Stromversorgung (16A oder 32A)

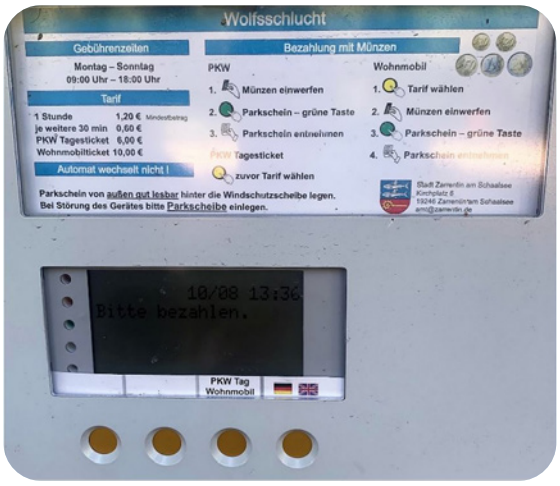


Abbildung 5: Preisliste Wolfsschlucht Zarrentin

Abbildung 6: Zahlautomat an der Wolfsschlucht Zarrentin

und der Menge an Strom, die benötigt wird. In der Regel werden Stromanschlüsse mit einer Leistung von 16A oder 32A angeboten. Die Kosten pro Kilowattstunde (kWh) können je nach Standort variieren, aber üblicherweise liegen sie zwischen 0,50 € und 1,00 € pro kWh. Grob geschätzt wird durch ein Wohnmobil pro Tag zwischen 3 und 8 kWh Strom verbraucht. Würden 0,70 € pro kWh berechnet, ließen sich die täglichen Stromkosten zwischen 2,10 € und 5,60 € beziffern. Die Kosten für den Stromanschluss könnten über eine Standgebühr verrechnet werden.
Wenn z. B. über eine Wassersäule Frischwasser angeboten werden soll, berechnen Anbieter wie edelboxx (siehe https://www.edelboxx.de/produkte/wassersaeulen/) 1,00 € pro 100 l Abgabemenge. Der Preis variiert allerdings je nach Anbieter.
Auch die Entsorgung von Grau- und Schwarzwasser kann über die allgemeine Standgebühr abgerechnet werden, ließe sich jedoch über ein entsprechendes Leitsystem auch auf die umliegenden Entsorgungsstationen an z. B. Autobahnraststellen oder Tankstellen umleiten. Dort wird die Abwasserentsorgung häufig kostenlos angeboten. Die Gebühren für die Abwasserentsorgung liegen auf Campingplätzen in der Regel zwischen 2 € und 5 € pro 100 l.

In der Wolfsschlucht in Zarrentin am Schaalsee wurde bereits die Infrastruktur zur Einnahme von Standgebühren durch die Stadt geschaffen (siehe Abbildungen 5 und 6). An einem Bezahlautomaten lassen sich dort nicht nur die Parkgebühren für PKWs begleichen, sondern es kann auch ein 24 Stunden Ticket für Wohnmobile für 10 € erworben werden.
Zusätzlich zu den Standgebühren und den Kosten für Strom und Frischwasser ist zu beachten, dass pro Reisemobilist*in ca. 50 Euro Konsumaushaben pro Urlaubstag für Einzelhandel, Gastronomie sowie Freizeit und Kultur in der Region verbleiben, sodass auch hier für die Gemeinden das wirtschaftliche Potenzial durch die Reisenden von Bedeutung sein kann.

Kompensationsleistungen:

Bei der Planung und Einrichtung von Stellplätzen, die als bauliche Einrichtungen gelten, sind laut Naturschutzgesetz Kompensationsleistungen zu berücksichtigen.
Dabei sind die speziellen Schutzvorschriften der UNESCO-Biosphärenreservate für die jeweiligen Standorte zu beachten.

20 Kriterien aus ECO-Camping-Katalog, EU-Ecolabel, Kriterienkatalog der Europäischen Kommission (Styles et al.)
21 https://www.campfindo.de/campingplatz-finden
22 https://park4night.com/?langage=de
23 https://www.stayfree.app/?lang=de
24 https://stellplatz-radar.promobil.de/
25 https://camperland.de/
26 https://www.auf-nach-mv.de/nachhaltig

7 Dezentrale Standorte – Beispiele für konkrete Umsetzungsoptionen

Um zukünftig die Umsetzung ausgewählter dezentraler und nachhaltiger Caravaning-Standorte in der Region zu unterstützen, werden im Folgenden Beispiele für konkrete Umsetzungsoptionen genauer beleuchtet. Hierbei sollen die verschiedenen Kategorien mit ihren Ausstattungsmerkmalen Beachtung finden und im weiteren Prozess als Pilotvorhaben zur Orientierung gelten. Als Beispielstandorte wurden folgende Umsetzungsoptionen zur exemplarischen Darstellung ausgewählt:

Kategorie	Standort
1 – Naturnah autark	Zurzeit kein entsprechender Beispielstandort verfügbar
2 – Naturnah plus	Zurzeit kein entsprechender Beispielstandort verfügbar
3 – Infra	Kneese, Gemeindefläche gegenüber vom Archehof (BR Schaalsee)
3 – Infra	Lübtheen, Parkplatz am Waldbad Probst Jesar (BR FL Elbe M-V)
4 – Infra plus	Boizenburg, südlicher Hafen (BR FL Elbe M-V)

Die Standorte werden im Folgenden anhand von Steckbriefen dargestellt, die sowohl Informationen zum Standort selbst und möglichen Maßnahmen für nachhaltiges Caravaning enthalten als auch eine erste exemplarische Kostenschätzung sowie eine perspektivische bildliche Darstellung einer Umsetzung des Standorts mit einem Luftbild zur Orientierung. Die enthaltenen Informationen sind mit den zuständigen Ämtern abgestimmt und stellen ausdrücklich keine konkrete Planung dar, sondern dienen lediglich der Darstellung der Charakteristika der Stellplatzkategorien des Konzepts.

Kneese, Gemeindefläche gegenüber vom Archehof Zuständigkeit: Amt Gadebusch			Stellplatz mit Anbindung zu örtlichen Infrastrukturen sowie Strom- und Wasserversorgung. Bediente Profile: Bedarfscaravaner							
Kategorie	**Allgemein**		**Ausstattung**							
								Abwasserentsorgung		
	Stellplatzanzahl	**Übernachtungsdauer**	**Ausgewiesene Stellplatzfläche**	**Befestigte Stellplatzfläche**	**Stromanschluss**	**Frischwasser-versorgung**	**Sanitäranlagen**	Grauwasser	Schwarzwasser (bio)	Schwarzwasser (chemisch)
3 Infra	≤3	≤3	✔	✔	✔	✔				

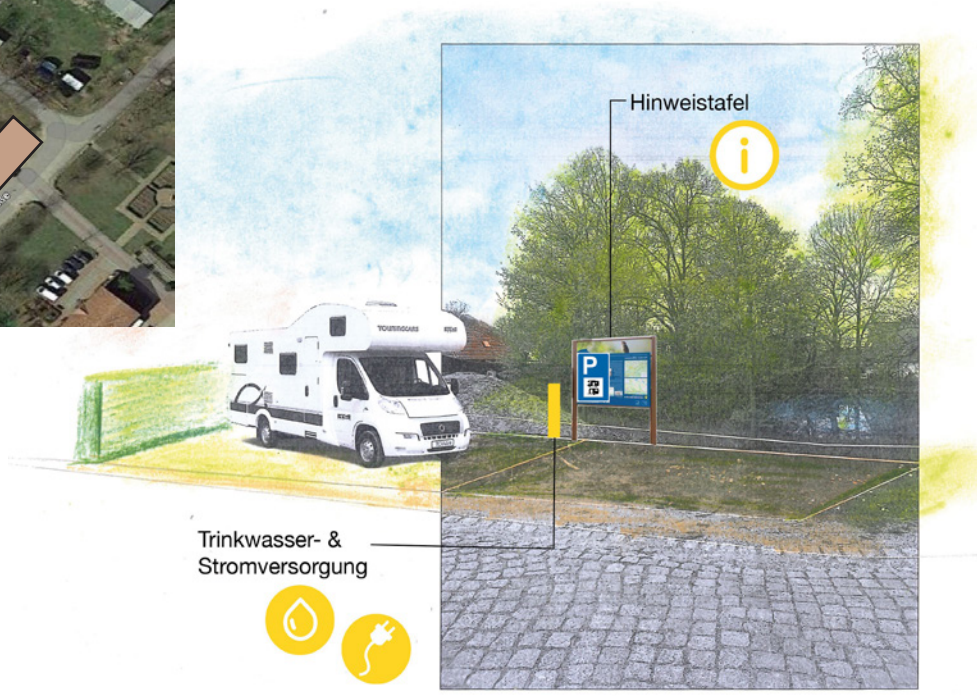
Kurzbeschreibung des Standortes

Hier sollen auf der Gemeindefläche gegenüber des Archehofs am Teich 2-3 Stellplätze entstehen. Eine Versorgung mit Strom und Frischwasser wäre über die Anbindung an die Gemeinde gewährleistet. Zusätzlich gibt es hier Überlegungen im Rahmen der Einrichtung der Stellplätze eine E-Ladesäule mit einer gesonderten Parkfläche für PKW zu etablieren.
Zur nachhaltigen Gestaltung der Stellplätze werden Maßnahmen angedacht wie Klimafreundlichkeit durch die Nutzung von Öko-Strom und die Nutzung energiesparender Geräte bzw. Beleuchtung. Zusätzlich soll durch eine artenreiche Platzgestaltung, z. B. durch die Vermeidung zusätzlicher Versiegelung und die Bepflanzung mit heimischen Pflanzenarten der Umwelt- und Naturschutz unterstützt werden.
Durch die Kommunikation von Verhaltensregeln auf der Hinweistafel, z. B. zu Abfallvermeidung und Regelungen zu offenem Feuer oder zu generellem Verhalten in den UNESCO-Biosphärenreservaten, wird dies zusätzlich unterstützt.

Geschätzte Einrichtungskosten

Baustelleneinrichtung	1.300,00 €
Bodenarbeiten	5.490,00 €
(Fläche ca. 220 m²)	
Pflasterarbeiten	11.600,00 €
Stellplätze (3 Stk.)	
Trinkwasser (1 Stk.)	10.400,00 €
Strom (1 Stk.)	13.780,00 €
Hinweistafeln + Zubehör	4.810,00 €
Summe	**47.380,00 €**

Hinzu kommen noch Planungskosten (abhängig vom Planungsbüro) sowie Kosten für Kompensationsleistungen (individuell zu prüfen).



Lübtheen, Parkplatz am Waldbad Probst Jesar Zuständigkeit: Lübtheen			Stellplatz mit Anbindung zu örtlichen Infrastrukturen sowie Strom- und Wasserversorgung. Bediente Profile: Bedarfscaravaner							
Kategorie	**Allgemein**		**Ausstattung**							
								Abwasserentsorgung		
	Stellplatzanzahl	**Übernachtungsdauer**	**Ausgewiesene Stellplatzfläche**	**Befestigte Stellplatzfläche**	**Stromanschluss**	**Frischwasser-versorgung**	**Sanitäranlagen**	Grauwasser	Schwarzwasser (bio)	Schwarzwasser (chemisch)
3 Infra	≤3	≤3	✔	✔	✔	✔				

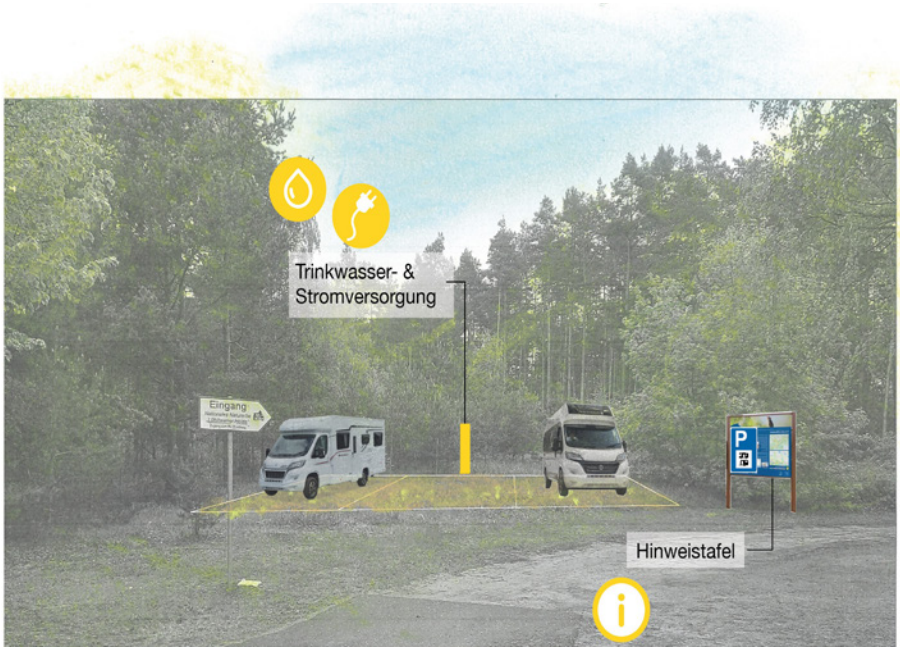
Kurzbeschreibung des Standortes

Der Standort weist eine attraktive Lage mit Zugang zum See und dem umgebenden Wald auf. Hier sollen Strom- und Wasserversorgung gelegt werden, Müllentsorgung ist ebenfalls geregelt. In dieser Kategorie wären drei Stellplätze angedacht, eine Höchststanddauer ist von der Stadt gewünscht und wird durch diese Kategorie auf drei Nächte begrenzt. Allerdings ist eine Buchung über mehrere Wochen trotzdem denkbar. Für die nachhaltige Gestaltung der Stellplätze wird eine klimafreundliche Gestaltung durch Maßnahmen wie die Nutzung von Öko-Strom oder energiesparenden Geräten bzw. Beleuchtung angestrebt, die zusätzlich durch Zeitschaltung der Beleuchtung ergänzt wird. Es sollen naturbelassene Rohstoffe verwendet werden und durch eine artenreiche Platzgestaltung mit heimischen Pflanzen und Zufluchtsorten für Tiere oder Insekten zum Umwelt- und Naturschutz beigetragen werden. Der Standort kann zudem die Hanglage und die Waldgrenze als natürlich Barrieren nutzen, sodass nur die ausgewiesene Fläche als Stellfläche genutzt werden kann. Dies trägt zum Schutz der Umwelt bei. Auf den Hinweistafeln werden zusätzlich Verhaltensregeln in den UNESCO-Biosphärenreservaten kommuniziert und auf den richtigen Umgang mit der Natur hingewiesen.

Geschätzte Einrichtungskosten

Baustelleneinrichtung	1.300,00 €
Bodenarbeiten	6.390,00 €
(Fläche ca. 320 m²)	
Pflasterarbeiten	15.810,00 €
Stellplätze (3 Stk.)	
Trinkwasser (1 Stk.)	10.400,00 €
Strom (1 Stk.)	13.780,00 €
Hinweistafeln + Zubehör	4.810,00 €
Summe	**52.490,00 €**

Hinzu kommen noch Planungskosten (abhängig vom Planungsbüro) sowie Kosten für Kompensationsleistungen (individuell zu prüfen).



Boizenburg/Elbe, südlicher Hafen Zuständigkeit: Stadt Boizenburg			Stellplatz mit Anbindung zu örtlichen Infrastrukturen sowie Strom- und Wasserversorgung und Abwasserentsorgung Bediente Profile: Bedarfscaravaner							
Kategorie	**Allgemein**		**Ausstattung**							
								Abwasserentsorgung		
	Stellplatzanzahl	**Übernachtungsdauer**	**Ausgewiesene Stellplatzfläche**	**Befestigte Stellplatzfläche**	**Stromanschluss**	**Frischwasser-versorgung**	**Sanitäranlagen**	Grauwasser	Schwarzwasser (bio)	Schwarzwasser (chemisch)
4 **Infra plus**	**≤15**	**≤7**	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔

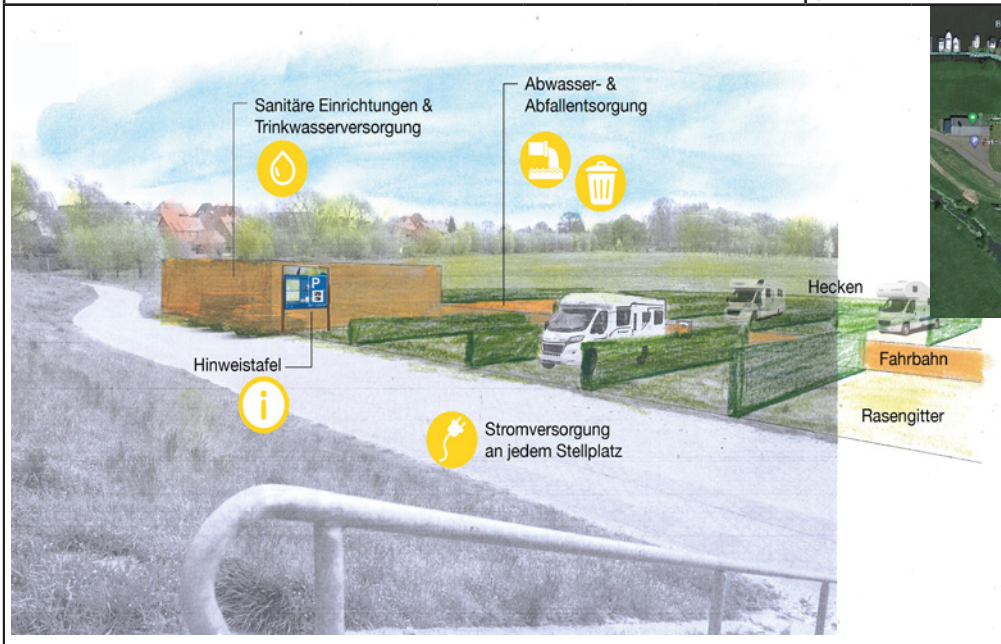
Kurzbeschreibung des Standortes

Dieser Standort wird bereits durch Caravans genutzt und es gibt bereits Überlegungen, die Wiese am Parkplatz für die Nutzung auszuweisen. Hier sind 20 Stellplätze angedacht. Besonders attraktiv ist diese Option durch die fußläufige Anbindung in die Stadt Boizenburg/Elbe und die Anbindung an die Fahrradwege. Strom- und Wasserversorgung könnten installiert werden, ebenso wie die Entsorgungsmöglichkeit für Chemietoiletten. Durch Betroffenheit von Grünlandflächen als Verbotshandlung nach § 7 BRElbeG M-V besteht hoher Abstimmungsbedarf mit dem BRA. Dieser Stellplatz wäre erst nach Abschluss der Deichrückverlegung realisierbar (ggf. 2027) und soll im Rahmen der Kategorie möglichst nachhaltig gestaltet werden. Angedacht sind dafür bisher Maßnahmen wie die klimafreundliche Gestaltung durch wassersparende Sanitäranlagen, Zeitschaltung bei der Beleuchtung, Verwendung naturbelassener Rohstoffe oder auch eine artenreiche Platzgestaltung, z. B. durch die Bepflanzung mit heimischen Pflanzenarten oder auch Fassadenbegrünung des Sanitärhäuschens.

Geschätzte Einrichtungskosten

Baustelleneinrichtung	1.300,00 €
Bodenarbeiten	
(Fläche ca. 1850 m²)	46.130,00 €
Pflasterarbeiten	
Wege und Ver- und Entsorgung (Fläche ca. 420 m²)	39.200,00 €
Stellplätze (20 Stk.)	63.180,00 €
Trinkwasser (6 Stk.)	23.400,00 €
Strom (20 Stk.)	74.100,00 €
Hinweistafel	
+ Zubehör	9.560,00 €
Summe	**256.870,00 €**

Hinzu kommen noch Planungskosten (abhängig vom Planungsbüro) sowie Kosten für Kompensationsleistungen (individuell zu prüfen).



8 Ausblick

Die vorliegende Strategie soll als ein allgemeines Konzept betrachtet werden, das die Grundlage für die weitere Entwicklung einer Angebotsstruktur für dezentrales und nachhaltiges Caravaning in den UNESCO-Biosphärenreservaten Schaalsee und Flusslandschaft Elbe M-V bieten soll.
Durch den breitangelegten Beteiligungsprozess konnten bereits potenzielle Standorte für Stellplätze sowohl auf öffentlichen als auch auf privaten Flächen erörtert werden (siehe Anhang 2), die im Nachgang mit den zuständigen Ämtern und Privatpersonen diskutiert werden sollen, um eine mögliche Umsetzung zu erörtern. Dafür sollen die im Konzept entwickelten Kategorien als Blaupause herangezogen werden, die gleichzeitig den Rahmen bzgl. Stellplatzanzahl und Übernachtungsdauer, den Investitionsbedarf und grundlegende Charakteristika grob vorgeben.
Der zusätzlich entwickelte Umsetzungsleitfaden soll den baurechtlichen Prozess auch für Privatpersonen verständlich machen und bei einer potenziellen Umsetzung helfen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass im Rahmen dieses Konzepts nicht alle Fragen beantwortet werden können, da z. B. Baurechtsfragen oft individuelle Betrachtungen der Standorte durch fachliche Experten benötigen, um eine zufriedenstellende und zielführende Antwort zu erhalten. Dafür stehen die zuständigen Bauämter mit Ansprechpersonen zur Verfügung und helfen gerne bei speziellen Fragen weiter.
Das große Interesse und die gute Zusammenarbeit mit den Ämtern und Gemeinden der Biosphärenreservatsregionen bei der Konzepterstellung kann einen soliden Grundstein für die weitere Zusammenarbeit und Kooperation in der Region darstellen. So könnte zukünftig eine ganzheitliche Struktur entwickelt werden, die durch ihr einheitliches Erscheinungsbild, die gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit und gezielte Bewusstseinsbildung, die die Bedürfnisse der schützenswerten Landschaft der Biosphärenreservate in den Vordergrund stellt, das dezentrale und nachhaltige Caravaning anleitet und gleichzeitig auf die Bedürfnisse der verschiedenen Gruppen von Caravanern eingeht.
Die entwickelte Strategie soll darüber hinaus zukünftig als Grundlage für das Einwerben von Fördermitteln herangezogen werden, um die Angebotsstruktur für dezentrales Caravaning nachhaltig zu gestalten und voranzutreiben. Im Austausch mit den Ämtern und Privatpersonen wären dafür auf der Grundlage des Konzepts Förderprojekte zu entwickeln, die Maßnahmen für Stellplätze enthalten (Ausführungsplanung und Umsetzung).
Nicht zuletzt soll dieses Konzept aber das Umweltbewusstsein der Bevölkerung und der Reisenden dahingehend erweitern, dass sowohl die Auswirkungen ihres Verhaltens in der Natur reflektiert als auch die verschiedenen Möglichkeiten eines nachhaltigen Tourismus aufgezeigt werden und so ein Veränderungsprozess angestoßen werden kann, der den Klima- und Umweltschutz unterstützt und damit unserer Umwelt und dem Leben mit und in der Natur zugutekommt.
Dieses Konzept kann damit zukünftig als Pilotprojekt dienen und damit einen Grundstein für die Entwicklung des nachhaltigen Tourismus darstellen.

Quellen- und Literaturverzeichnis

Bergk et al. (2020): Klimabilanz von Reisen mit Reisemobilen und Caravans: Vergleich von typischen Campingreisen mit weiteren Verkehrsmittel- und Übernachtungsmöglichkeiten. Institut für Energie- und Umweltforschung, Heidelberg.

Biosphärenreservatsamt Schaalsee-Elbe (2020): Geschichte des Biosphärenreservates, https://www.schaalsee.de/wissen-verstehen/unesco-biosphaerenreservat/geschichte (zuletzt: 14.12.2022)

Biosphärenreservatsamt Schaalsee-Elbe (2021): Das Biosphärenreservat - Zahlen und Fakten, https://www.elbetal-mv.de/wissen-verstehen/unesco-biosphaerenreservat/steckbrief (zuletzt: 14.12.2022)

Bundesministerium der Justiz, Gesetz über Naturschutz und Landespflege (o. J.): http://www.gesetze-im-internet.de/bnatschg_2009/ (zuletzt: 10.05.2023)

Bundesverband der Campingwirtschaft in Deutschland -Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e. V. (BVCD/MV) (2022): Öko-Camping Index: Campingland Mecklenburg-Vorpommern am umwelt-freundlichsten. https://www.campingplatz-deutschland.de/neuigkeiten/aktuelle-meldungen/detail/news/oeko-camping-index-campingland-mecklenburg-vorpommern-am-umweltfreundlichsten.html.

Deutscher Tourismusverband e.V. (2018): Planungshilfe: Reisemobilstellplätze in Deutschland.

DTV et al. (2016): Praxisleitfaden: Nachhaltigkeit im Deutschlandtourismus. Verfügbar unter: https://www.deutscher-tourismusverband.de/fileadmin/Mediendatenbank/Dateien/leitfaden_nachhaltigkeit_160308.pdf.

ECOCAMPING e.V. (o. J.): Der klimafreundliche Campingplatz: Leitfaden zum betrieblichen Klima-schutz im Camping-unternehmen.
Land Mecklenburg-Vorpommern, Gesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Ausführung des Bundesnatur-schutzgesetzes (Naturschutzausführungsgesetz - NatSchAG M-V)

Vom 23. Februar 2010: https://www.landesrecht-mv.de/bsmv/document/jlr-NatSchAGMVrahmen (zuletzt: 10.05.2023)
Land Mecklenburg-Vorpommern, Gesetz über das Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe Meck-lenburg-Vorpom-mern (Biosphärenreservat-Elbe-Gesetz - BRElbeG M-V) vom 15. Januar 2015: https://www.landesrecht-mv.de/bsmv/document/jlr-ElbeBRGMVrahmen (zuletzt: 10.05.2023)

Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt (2018): Hinweise zur Eingriffsregelung Mecklenburg-Vorpommern (HzE): https://www.lung.mv-regierung.de/dateien/hze_2018.pdf (zuletzt: 10.05.2023)

Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit MV (2022): Novellierung der Ver-ordnung für Camping- und Wochenendplätze. Pressemitteilung, 255/22, Schwerin.

Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung (2021): Gemeinsame Hinweise des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung, des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung sowie des Mi-nisteriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus für die Gemeinden, Unteren Naturschutzbehörden und Unteren Bauaufsichtsbehörden zum Umgang mit Vorhaben des Cam-pingtourismus 2021 und 2022.

Politische Memoriale e. V. Mecklenburg-Vorpommern (2022): Biosphärenband Schaalsee-Elbe, Online unter: https://www.grenzhus.de/netzwerk/biosphaere-schaalsee/ (zuletzt: 14.12.2022)

Styles et al. (2017): Best Environmental Management Practice in the Tourism Sector: Campsites. Europäische Kommission, Joint Research Centre, Sevilla.

UBA 2021: Nachhaltiger Tourismus. Verfügbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/themen/wirtschaft-konsum/nachhaltiger-tourismus#bedeutung-des-tourismus (zuletzt: 14.12.2022)

Anhang

A Liste der Partner der Biosphärenreservate mit Interesse an der Einrichtung von Stellplätzen

Partner	Lage	Information
Ferienhof Rauchhaus	Wittendörp OT Karft, teilweise nicht im BR	Stellplätze für autarke Camper vorhanden, Strom auf Anfrage, bisher noch keine Toiletten oder Duschen
Bauernkate Klein Thurow	Klein Thurow, im BR Schaalsee	Interesse an der Einrichtung eines Stellplatzes
Arche-Hof Domäne Kneese	Kneese, im BR Schaalsee	Interesse an der Einrichtung von Stellplätzen auf eigenem Grundstück
Wir bauen Zukunft e. G.	Nieklitz, nicht im BR Schaalsee	Planung von Stellplätzen auf eigenem Grundstück, Interesse an Konzept
Obstbau Wittenburg - Hofladen	Wittenburg, nicht im BR Schaalsee	Interesse an Einrichtung von Stellplätzen mit Wasser, Abwasser und Strom auf eigenem Grundstück mit zusätzlicher Fläche nach Flächentausch; evtl. Wiederbelebung der Gaststätte möglich
Auch andere Grundstücke sind denkbar für Stellplätze (z. B. Bantin und Kölzin)		
Vielanker Brauhaus GmbH & Co. KG	Vielank, im BR FL Elbe	Ein Stellplatz auf eigenem Grundstück vorhanden und 20 Stellplätze zentral in Vielank, bisher noch keine Infrastruktur für sanitäre Anlagen vorhanden; Interesse an Zusammenarbeit mit Konzept
Hof Engelien	Brahlstorf, im BR FL Elbe	Stellplatz angedacht mit Nähe zu Toilette
Bio Landwirtschaftsbetrieb Töppe und Ferienwohnung Elbeauszeit	Wossmer, im BR FL Elbe	Stellplatz mit Strom und Wasser vorhanden; Interesse am Konzept
Landgestüt Redefin	Redefin, nicht im BR FL Elbe	Bereits 10 Stellplätze in Fertigstellung direkt auf dem Landgestüt; Interesse am Konzept
Pension Redefin	Redefin, nicht im BR FL Elbe	Interesse an Einrichtung eines Stellplatzes auf eigenem Grundstück
Gut Güsslow	Lübtheen OT Güsslow	Interesse an Einrichtung von Stellplätzen mit Strom und Frischwasser sowie Duschmöglichkeit, keine Grauwasserentsorgung
Hof Birkenkamp	Bersegard bei Picher, nicht im BR FL Elbe	Bereits Stellplätze auf eigenem Grundstück vorhanden

B Liste der optionalen Angebotsstruktur (öffentliche Flächen)

BR Schaalsee

	Ort	Eigentümer	Straße	Plz	Caravan-Stellplätze	BR Zone	Information aus Ämtergesprächen	Bewertung BRA
1	Utecht	Gemeinde	Seeweg	19217	Parkplatz Badestelle	Entwicklungszone, nur wenige Meter von der Pflegezone entfernt	• Für 1-2 Fahrzeuge grundsätzlich geeignet und attraktiv • Caravans würden direkt vor der Einfahrt zu dem nächs-ten Haus stehen • keine – kaum Wendemöglichkeiten für größere Fahrzeuge • Gemeindefläche • Es wird durch die Teilnehmenden an dieser Stelle deutlich gemacht, dass das letzte Wort die Gemeinden haben sollten. Für nähere Überlegungen müssen sie in den Pro-zess eingebunden werden.	Könnte aus Naturschutzsicht weiter verfolgt werden, es sollte sich in Utecht aber für eine Variante entschieden werden. Ein weiteres Heranrücken an den See wird natur-schutzfachlich als kritisch eingestuft
2	Utecht	Gemeinde	Wiesenstraße 2	19217	Freiwillige Feuerwehr	Entwicklungszone	• Wasser- Stromversorgung, Müllentsorgung • wäre nicht naturnah • befestigter Platz	Könnte aus Naturschutzsicht weiter verfolgt werden
3	Thandorf	Gemeinde	Am Bauernteich	19217	Nähe Bauernteich	Entwicklungszone	• Am Badespielplatz ist die aktuelle Alternative • 3-4 Stellplätze entlang der Straße „Am Bauernteich“ • Keine – kaum Wendemöglichkeiten • es gab die Idee am Ende der Straße ebenfalls am Teich einen Wendeplatz zu bauen, vielleicht Möglichkeiten direkt dort Stellplatzmöglichkeiten zu schaffen? --> Favorit • Stromsäule könnte einfach installiert werden • Toilettenhäuschen am Badespielplatz • Wasserversorgung wäre mindestens am Toilettenhäuschen möglich	Bauen im Außenbereich: Klärung, ob die baulichen Anlagen mit der Flächennutzungsplanung der Gemeinde übereinstimmen. Klärung, ob und welches baurechtliche Verfahren nötig ist. Wenn keins notwendig ist, muss ein Antrag auf Naturschutzgenehmigung nach § 40 NatSchAG gestellt werden. Im Genehmigungsantrag sind die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen darzustellen.
4	Dechow	Gemeinde	Dorfstraße 1	19217	Gästehaus	Entwicklungszone	• Gemeinde ist Eigentümerin des Gebäudes • Die Feuerwehr ist dort angesiedelt • bietet Anbindung an Infrastruktur	Könnte aus Naturschutzsicht weiter verfolgt werden
5	Carlow	Gemeinde	Rehnaer Str. 18	19217	Freiwillige Feuerwehr, Gemeindehaus	außerhalb	• Fläche gehört der Gemeinde • Infrastruktur durch die Einrichtungen der freiwilligen Feuerwehr vorhanden o Strom, Wasser, Müllentsorgung • Nicht im Zentrum, eher am Rand der Ortschaft • Abwasserentsorgung könnte installiert werden, Chemie-toilettenentsorgung müsste weiter verfolgt werden	keine naturschutzfachliche Zuständigkeit
6	Klocksdorf	Gemeinde	Am Brink	19217	Am Brink, Zentrum	Entwicklungszone	• Infrastruktur vorhanden • Anwohnende umliegend	Könnte aus Naturschutzsicht weiter verfolgt werden

7	Roggendorf	Gemeinde	Moorweg	19205	Parkplatz Sportplatz	Entwicklungszone, grenzt direkt an einer Pflegezone und an einem Kerngebiet	• befestigte Fläche mit 4-5 Stellplatzmöglichkeiten • Entscheidung zwischen den Möglichkeiten: o A: Weiter in Richtung Kneesener Str. auf dem Parkplatz --> Überlegungen zur baulichen Erweiterung des Sportheims --> vollständig vorhandene Infrastruktur (Müll, Wasser, Strom, sanitäre Anlagen) • B: Eher in Richtung Wald, ein wenig abseits der umliegenden Häuser --> wird bereits inoffiziell als Stellfläche von Reisenden genutzt --> Favorisierte Stellplatzoption --> Strom und Wasserversorgung ist gegeben bzw. kann und soll dort installiert werden • Müllentsorgung ist gegeben • Betreuung und Kontrolle durch Gemeindearbeiter	Wird auf Grund der Lage direkt angrenzend an die Kernzone als kritisch gese-hen, da nicht abgeschätzt werden kann, die Kernzone durch die Touristen genutzt wird. Auf Grund der Größe des Platzes steht zu befürchten, dass der Platz von einer Vielzahl von Campern aufgesucht wird. Folgende Frage ist generell zu klären: Wenn nur 3 Plätze ausgewiesen werden sollen, aber Platz für mehr Camper besteht, wer kontrol-liert, dass nicht weitere Camper den Platz zusätzlich nutzen.
8	Möllin	Gemeinde	Möllin	19205	Am Teich	außerhalb	• Die Gemeinde kann sich vorstellen hier 3-4 Stellplätze zu entwickeln • autark --> kein Strom- und Wasser- Abwasserversorgung • Volleyballfeld in der Nähe	keine naturschutzfachliche Zuständigkeit
9	Kneese Dorf	Gemeinde Kneese, Amt Gadebusch	Hauptstra-ße 8A	19205	Dorfgemeinschaftshaus freiwillige Feuerwehr	Entwicklungszone, 50m von Pflegezone, mehr als 500m von Kernzone entfernt	• gepflasterte Fläche war mal für einen Imbiss gedacht, unsicher wie dieser Plan weiterverfolgt, wird • Überlegungen, ob der Parkplatz eventuell verlängert und/oder verbreitert werden kann • Vollständige infrastrukturelle Versorgung • auf der kleinen angrenzenden Fläche vielleicht weitere Möglichkeiten? • unbefestigte Fläche	Könnte aus Naturschutzsicht weiter verfolgt werden
10	Möllin	Gemeinde	Möllin	19205	Am Teich	außerhalb	• Gemeinde sieht Möglichkeiten einen autarken Stellplatz zu etablieren • Fläche gehört der Gemeinde	keine naturschutzfachliche Zuständigkeit
11	Kneese	Gemeinde	Dorfstraße	19205	Teich am Archehof	Entwicklungszone	• Kneese, Fläche gegenüber vom Archehof beim Teich • Fläche links neben dem Archehof an der Dorfstraße auch interessant • Durch den Archehof sind die Anwohner:innen an Reisende in der Region gewöhnt	Könnte aus Naturschutzsicht weiter verfolgt werden
12	Gadebusch		Amtsstraße 7	19205	Amtsstraße, KiTa	außerhalb	• Parkplatz KiTa (1-2 Stellplätze max.) • Unter der Woche wird der Parkplatz gebraucht, doch könnte eine Stellplatzausweisung für die Wochenenden erfolgen z. B. von Freitagmittag – Montag früh • zeitliche Begrenzung -> In diesem Kontext werden auch große Parkplätze von Einkaufsläden erwähnt und Möglichkeiten zur Wochenendnutzung in Erwägung gezogen	keine naturschutzfachliche Zuständigkeit

							--> keine Entscheidung möglich da die Parkplätze Privat sind und den angrenzenden Läden gehören i. d. R. --> Eher eine Notlösung für Reisende und bedarf weiterer Absprachen mit den entsprechenden Märkten	
13	Vellahn	Gemeinde Vellahn (Amt Zarrentin)	Amtsstraße 4-5	19246	Am Waldbad	Entwicklungszone	• Gespräche mit dem Bürgermeister von Vellahn durch das Amt Zarrentin haben diesbezüglich bereits stattgefunden • Wird bereits „hin und wieder“ genutzt • Es gibt bisher keine Regelungen, aber Interesse, dass diese Stellplatzoptionen mit in die Überlegungen für Konzepterstellung miteinfließt • Laut dem Bürgermeister 6-8 Stellplätze möglich • Infrastruktur zur Ver- und Entsorgung wären durch das Waldbad großteilig vorhanden --> Entsorgungsmöglichkeiten für Chemietoiletten müssten noch installiert werden • Bürgermeister von Vellahn kann sich jederzeit bei dem Büro „mensch und region“ melden bei Fragen, Ideen, Austausch etc. • fällt eher in Kategorie von hoher Infrastruktur und Ausstattung	
14	Zarrentin	Stadt Zarrentin am Schaalsee über Amt Zarrentin	Wolfsschlucht	19246	Wolfsschlucht	Entwicklungszone, liegt direkt an der Pflegezone	• ca. 12 Stellplätze 5x8m, Installation von Stromabnehmern zwischen den Stellplätzen; Betrieb Ver- und Entsorgungs-punkt Frisch- und Abwasser/abflusslose Sammelgrube • bereits etablierter Stellplatz • Da es als „Öffentliche Verkehrsfläche“ notiert ist sind infrastrukturelle Installationen (Sanitärhäuschen, Wasser und Stromanbindung etc.) als Teil einer Parkanlage möglich und nicht noch einmal extra Genehmigungspflichtig --> Planungsrechtliche Umsetzungsmöglichkeiten gegeben • Schwierigkeiten bei der Klärung der Abwasser bzw. Chemietoiletten Entsorgungsfrage. • Klärwerk der Region ist nicht in der Lage, Chemietoilettenabfälle zu reinigen --> Biologische Toilettenabfälle können verarbeitet werden. • Es müsste eine Auffangstation (Grube) für Chemietoiletten installiert werden, welche dann geleert werden, müsste und entsprechende Werke angefahren werden, welche in der Lage sind, sie zu reinigen. • Wie kann das geregelt werden? Wie können mögliche Lösungen baulich umgesetzt werden?	Könnte aus Naturschutzsicht weiter verfolgt werden

							--> Fragen werden an die Campingplätze der Region gespiegelt und die Antworten sowohl mit in das Konzept einfließen als auch an die Verantwortlichen der Planung für die Wolfschlucht gegeben • Herr Gerling bietet an, sich noch einmal mit dem örtlichen Klärwerksverantwortlichen zusammen zu setzen und die Möglichkeiten auszuloten.	

BR Flusslandschaft Elbe M-V

	Ort	Eigentümer	Straße	Plz	Caravan-Stellplätze	BR Zone	Ämtergespräche	Bewertung BRA
1	Lübtheen	Stadt Lübtheen	Salzstraße 17	19249	am Waldbad in Probst Jesar	Entwicklungszone	• Beste Option und Eigentum der Stadt Lübtheen • Möglichkeiten zur Vergrößerung der Fläche bei Bedarf --> steht momentan zur Diskussion • Das Waldbad selbst könnte auch noch Möglichkeiten bieten, steht aber noch nichts fest • Große Auslastung des Parkplatzes in der Badesaison • Wenn Stellplätze geschaffen werden ohne die Fläche zu vergrößern fehlen u. U. Parkplätze im Sommer • Es gibt noch keine konkreten Überlegungen zu der Anzahl möglicher Stellplätze (evtl. 10-15) • Strom- und Wasserversorgung soll installiert werden • Müllentsorgung ist ebenfalls gegeben, Entsorgung von Chemietoiletten etc. muss noch abgeklärt werden • Nächste Einkaufsmöglichkeiten in Lübtheen • Höchststanddauer noch nicht festgelegt, ist aber erwünscht • Erfahrungswerte von bereits etablierten Stellflächen einholen • Keine Konkurrenz mit anderen Stellplätzen • Keine direkten Anwohner*innen im unmittelbaren Umfeld dieser Option • Aufbringung der finanziellen und personellen Ressourcen zur Umsetzung und Betreuung noch nicht geklärt	Standort Waldbad Probst Jesar aus Naturschutzsicht möglich, aber keine Inanspruchnahme von Flächen des Nationalen Naturerbes Lübtheener Heide durch Verlagerung des Standortes weg vom See in Richtung Wald/ Lübtheener Heide
2	Vellahn	Gemeinde Vellahn (Amt Zarrentin)	Amtsstraße 4-5	19246	am Waldbad Vellahn	Entwicklungszone	• Gespräche mit dem Bürgermeister von Vellahn durch das Amt Zarrentin haben diesbezüglich bereits stattgefunden • wird bereits hin und wieder genutzt • es gibt bisher keine Regelungen, aber Interesse, dass diese Stellplatzoptionen mit in die Überlegungen für Konzepterstellung miteinfließt • laut dem Bürgermeister 6-8 Stellplätze möglich • Infrastruktur zur Ver- und Entsorgung wären durch das Waldbad großteilig vorhanden -> Entsorgungsmöglichkeiten für Chemietoiletten müssten noch installiert werden	Könnte aus Naturschutzsicht weiter verfolgt werden

							• Bürgermeister von Vellahn kann sich jederzeit bei dem Büro mensch und region melden bei Fragen, Ideen, Austausch etc. • fällt eher in Kategorie von hoher Infrastruktur und Ausstattung	
3	Alt Jabel	Gemeinde Vielank über Amt Dömitz-Malliß		19303	am Waldbad in Alt Jabel (Partner, hatte sich nicht zurückgemeldet)	Entwicklungszone (ca. 800m zur nächsten Pflegezone)	• Offene Grünfläche: • Laut Waldgesetz müsste dort wieder Wald hin • Keine großen Umbaumaßnahmen währen erforderlich um Reisende temporär (bis zu 4 Tage) zu versorgen (Infrastrukturnutzung des Waldbads) • Nur saisonal im Sommer in Verbindung mit der Waldbadsaison • Als Kategorie 1 (naturnah) Stellplatz von der Gemeinde gewünscht • Keine weiteren Investitionen geplant • Fördermöglichkeiten von eventuellen Investitionsvorhaben durch LEADER möglich	Wird aus Naturschutzsicht unter Beachtung forst- und bauordnungsrechtlicher Belange weiter verfolgt Hier erfolgt durch die Gemeinde Vielank bereits die Einrichtung von bis zu 10 Stellplätzen
4	Stadt Boizenburg/ Elbe	Stadt Boizenburg/ Elbe	Kirchplatz 1	19258	südlicher Hafenbereich		Gespräch Boizenburg/Elbe: • War bereits länger im Gespräch • Schöne Umgebung und „unten“ attraktiver als der Parkplatz „oben“ • allerdings gibt es keine etablierte Infrastruktur „unten“ • eher Personen, die sich auskennen nutzen diesen Stellplatz • Größe der Stellplätze für Wohnmobile ein wenig zu klein • wird bereits durch Caravans genutzt • Wiese am Parkplatz könnte für Caravans genutzt werden • müsste mit BR und Naturschutzbehörde verhandelt werden, müssten Zustimmung erteilen, Änderung F-Plan und B-Plan erforderlich • Strom- und Wasserversorgung könnte etabliert werden, Anlagen zur Chemietoilettenentleerung ebenfalls -> Betonierte Fläche ungefähr auf Höhe des SAV Boizenburg Elbe e. V. -> Muss aus Schutz vor Hochwasser höher gelegen sein • Besonders attraktiv, Stadt fußläufig erreichbar, Anbindung an die Fahrradwege etc.	• Lage im planungsrechtlichen Außenbereich, in der Entwicklungszone des Biosphärenreservates sowie im Europ. Vogelschutzgebiete „Mecklenb. Elbetal“ • Pflegezone sowie das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung „Elbtallandschaft und Sudeniederung bei Boizenburg“ beginnen westlich der Alten Boize • Betroffenheit von Grünlandflächen als Verbotshandlung nach § 7 BRElbeG M-V • hoher Abstimmungsbedarf besteht mit dem BRA

Impressum

Herausgeber:
Biosphärenreservatsamt Schaalsee-Elbe
Wittenburger Chaussee 13
19246 Zarrentin am Schaalsee
Tel. 0385 58863100
poststelle@bra-schelb.mvnet.de

Konzept erstellt durch:
mensch und region
Nachhaltige Prozess- und Regionalentwicklung
Birgit Böhm, Wolfgang Kleine-Limberg GbR
Lindener Marktplatz 9
30449 Hannover
Tel. (0511) 44 44 54
boehm@mensch-und-region.de
www.mensch-und-region.de

Konzept, Umsetzung und Erstellung des Berichts:
Jennifer Henze, M. A.
Kim Anna Preuß, M. Sc.

Unterstützung:
Linda Böhm, M. A.
Robin Dankowski, M. A.

Layout:
Jennifer Henze, M. A.

Hannover, Zarrentin am Schaalsee, Juli 2023

EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums

Europäische Fonds EFRE, ESF und ELER in Mecklenburg-Vorpommern 2014-2020

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

Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete.

Herausgeber:
Biosphärenreservatsamt Schaalsee-Elbe
Wittenburger Chaussee 13 | 19246 Zarrentin am Schaalsee
Tel. 0385 58863100 | poststelle@bra-schelb.mvnet.de
www.schaalsee.de | /brschaalsee | /biosphaerenreservat
www.elbetal-mv.de | /brelbe | /biosphaerenreservat_elbe
Stand: Juli 2023

Inhalt:
mensch und region, Nachhaltige Prozess- und Regionalentwicklung
Birgit Böhm, Wolfgang Kleine-Limberg GbR | Hauptsitz Hannover
Lindener Marktplatz 9 | 30449 Hannover
Tel. 0511 444445

Nationale Naturlandschaften

Die UNESCO-Biosphärenreservate Schaalsee und Flusslandschaft Elbe M-V sind Teil der Nationalen Naturlandschaften (NNL), dem Bündnis der deutschen Nationalparke, Naturparke, Biosphärenreservate und Wildnisgebiete.
www.nationale-naturlandschaften.de