	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 3 a
Lagebeschreibung	Das Wegegrundstück befindet sich parallel zum Ufer des Ostorfer See's direkte Wassernähe, sehr attraktiv	Der Radweg befindet sich auf der Anwohnerstraße Auf dem Dwang. Es gibt keine Sichtbeziehung zum Wasser.	Der Weg befindet sich auf dem Zufahrtsweg zur Kleingartenanlage und dann auf verwinkeltem Weg durch die Kleingartenanlage. An einer Stelle am Zufahrtsweg besteht Sicht auf den Ostorfer See	Der Weg befindet sich analog der Variante 3 auf Zufahrtsweg KGA und führt danach durch Reduzierung der KGA parallel zum geschützten Biotop zur Brücke. Keine zusätzlichen Sichtbeziehungen, da Biotopaufwuchs sehr hoch
Streckenlänge (nur Dwang)	561 m, davon 430 m direkt am Ufer entlang	593 m auf der Anliegerstraße	632 m, davon ca. 153 m direkt durch die Kleingartenanlage	664 m, davon 185 m direkt am bzw. durch den geschützten Biotopbereich
Ausbaubreite (2,50 m notwendig)	2,50 m durchgängig gegeben	Kein separater Radweg. Radfahrer fährt auf der vorhandenen Straße	nur 2,00 m eingeschränkt in der Kleingartenanlage möglich (auf 213 m Länge)	derzeitig kein Weg durch das Biotop vorhanden (Neuanlage) Ausbaubreite von 2,50 m wäre möglich
Verkehr	nur Rad- und Wanderweg	Anliegerverkehr (PKW/LKW)	Zufahrtsweg beidseitig zur Kleingartenanlage, d.h. PKW Verkehr und Rad- und Wanderweg	wie 3, ansonsten Biotop
Barrierefreiheit (für Besucher und Anwohner mit Handicap, Rollator und Kinderwagen)	ist von der neuen Brücke bis zum Ende des Uferweges gegeben. Direkter Sichtkontakt zum Ostorfer See gegeben. Landschafts- und Naturerleben möglich.	ist gegeben, aber keine Relevanz für das Landschafts- und Naturerleben	ist nicht gegeben, da auf kurzer Strecke 2x Höhenunterschiede von ≥ 13% zu bewältigen sind	ist gegeben, aber keine Sichtbeziehung zum Wasser, da umfangreicher Röhricht- und Biotopbereich
Naturschutzrelevanz (Zuarbeit durch die UNB Untere Naturschutzbehörde der Stadt Schwerin)	Der geplante Weg läuft bis auf zwei kleinere Bereiche außerhalb gesetzlich geschützter Biotope (betroffene Länge ca. 15 Meter: Flstk. 108, 149 und 174). Es ist von keinen erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen durch den Wegebau auszugehen. Die Landschaft ist durch einen großen Anteil an vorhandenen Sichtfenstern zum See gut zu erleben. Vorhandene Bäume können erhalten werden.	Keine Beeinträchtigungen auf diese für das Landschaftserleben unattraktiven Strecke zu erwarten	Keine Beeinträchtigungen des gesetzlichen Biotopschutzes zu erwarten. Strecke für das Landschaftserleben unattraktiv.	Erhebliche Beeinträchtigungen des gesetzlichen Biotopschutzes auf einer Strecke von ca. 110 Metern auf dem Flstk. 184; Blickbeziehungen zum Gewässer wären nur durch erhebliche Rückschnittmaßnahmen und Baumfällungen (Eingiff nach § 14 BNatSchG !) zu realisieren. Beeinträchtigungen von Bruthabitaten zu erwarten! Verbandsbeteiligung erforderlich!
Touristische Attraktivität	sehr hoch, durch die unmittelbar am Ufer gelegene Lage sowie den ungestörten Blick auf den Ostorfer See	unattraktiv für Touristen, da Wegverlauf auf der Anwohnerstraße	gering, da der Weg hauptsächlich mitten durch eine Kleingartenanlage führt, nur an einer Stelle ist der See sichtbar	gering, da der Weg unmittelbar am Biotop entlang führt, d.h. es ist kein Wasser sichtbar nur an einer Stelle, ansonsten hauptsächlich Schilf und Weiden
Fördermitteleinsatz	Tourismusfördermittel Bestandteil der Machbarkeitsstudie	keine Fördermittelbereitstellung, da das Wirtschaftsministerium großen Wert auf den touristischen Charakter legt, d.h. nicht auf bzw. an Straßen und Fernstraßen	Tourismusfördermittel vorbehaltlich Änderung der Machbarkeitsstudie, Zustimmung des Tourismusverbandes M-V, Regionalem Planungsverband Westmecklenburg und Baufachliche Prüfbehörde	Tourismusfördermittel vorbehaltlich Änderung der Machbarkeitsstudie, Zustimmung des Tourismusverbandes M-V, Regionalem Planungsverband Westmecklenburg und Baufachliche Prüfbehörde
Grundsatzbeschlüsse	• Stadtvertreterbeschluss zur „Öffentlichen Zugänglichkeit und Nutzung der Uferzonen der großen Schweriner Seen", wo auch der Ostorfer See mit benannt ist, (Drucksache 01833/2007, Stadtvertreterbeschluss vom 31.03.2008) • Bestandteil des Radwegekonzeptes 2020 für die Landeshauptstadt Schwerin (Drucksache 00019/2009, Stadtvertreterbeschluss vom 07.12.2009)	• Bestandteil des Radwegekonzeptes 2020 für die Landeshauptstadt Schwerin (Drucksache 00019/2009, Stadtvertreterbeschluss vom 07.12.2009)	• Leitbild Schwerin 2020 offen – innovativ – lebenswert (Drucksache 017/2011, Stadtvertreterbeschluss vom 21.02.2011 • Stadtvertreterbeschluss zum „Integriertes Stadtentwicklungskonzept Schwerin 2025" (3. Fortschreibung) - Schaffung eines durchgängigen Rad- und Wanderwegenetzes abseits der Straßen im Bereich der großen Seen	• Leitbild Schwerin 2020 offen – innovativ – lebenswert (Drucksache 017/2011, Stadtvertreterbeschluss vom 21.02.2011 • Stadtvertreterbeschluss zum „Integriertes Stadtentwicklungskonzept Schwerin 2025" (3. Fortschreibung) - Schaffung eines durchgängigen Rad- und Wanderwegenetzes abseits der Straßen im Bereich der großen Seen

	• Leitbild Schwerin 2020 offen – innovativ – lebenswert (Drucksache 017/2011, Stadtvertreter-beschluss vom 21.02.2011 • Touristische Entwicklungskonzeption für die Landeshauptstadt Schwerin (Drucksache 035/2012, Stadtvertreterbe-schluss vom 12.11.2012) • Vereinfachtes Umlegungsverfahren „Am Dwang VO12“. Die Unanfechtbarkeit wurde am 29.03.2014 festgestellt und am 04.04.2014 wurde der Beschluss im Stadt-anzeiger der Landeshauptstadt Schwerin, öffentlich bekanntgegeben. • Machbarkeitsstudie zur Optimierung der Radfern- und Radrundwege in der Landes-hauptstadt Schwerin (Drucksache 00278/2015, Stadtvertreter-beschluss vom 27.04.2015) • Stadtvertreterbeschluss zum „Integriertes Stadtentwicklungskonzept Schwerin 2025“ (3. Fortschreibung) - Schaffung eines durchgängigen Rad- und Wanderwegenetzes abseits der Straßen im Bereich der großen Seen (Drucksache 00288/2015, Stadtvertreter-beschluss vom 27.04.2015)		(Drucksache 00288/2015, Stadtvertreter-beschluss vom 27.04.2015)	(Drucksache 00288/2015, Stadtvertreter-beschluss vom 27.04.2015)
Grundstückserwerb	nicht notwendig, da städtisches Grundstück **Besonderheit:** Seit 04.04.2014 ist das vereinfachte Umle-gungsverfahren rechtskräftig. Es wurde ein eigenes Ufergrundstück (Gem. Schwerin, Flur 65, Flurstück 174) an der Wasserkante für einen Geh- und Radweg gebildet. Dazu wurden die verlandeten Flächen des Ostorfer See’s extra vom Land M-V zum Verkehrswert angekauft. Als Auflage wurde die LH SN verpflichtet, dieses Grundstück nur für öffentliche Belange zu nutzen. Alle Eigentü-mer haben vorab dem Beschluss schriftlich zugestimmt. Bereits vor der Umlegung gab es ein städtisches Grundstück, welches mit der Entstehung der Bebauung in den 30iger Jahren als Uferweg vorausschauend vorge-sehen war.	nicht notwendig, da städtisches Grundstück	nicht notwendig, da städtisches Grundstück, aber Verkleinerung der angrenzenden Klein-gärten notwendig, da benötigte Ausbaubreite teilweise nicht gegeben ist.	nicht notwendig, da städtisches Grundstück, aber Aufkündigung und Entschädigung von mehreren Kleingärten notwendig (Kosten ca. 30.000,- € zusätzlich)
Beeinträchtigung Anwohner Dwang	23 Grundstücke mit Eigenheim Abstand Außenwand Haus bis Mitte öffent-licher Weg ca. 50 – 60 m = 17 Grundstücke ca. 35 m = 5 Grundstücke ca. 25 m = 1 Grundstück	alle Anlieger der Straße, Sackgassen-charakter ist fuß- und radläufig aufgehoben	7 Grundstücke mit Eigenheim und 26 Klein-gärten Abstand zwischen 60 und 25 m von der Hauswand bis zur Mitte des Weges	4 Grundstücke mit Eigenheim und 20 Klein-gärten Abstand zwischen 60 und 25 m von der Hauswand bis zur Mitte des Weges
Kosten **Kostenschätzung: Brücke** **Weg Dwang** **Weg Krösnitz** **Gesamtkosten:**	1.200.000,- € 330.000,- € 280.000,- € **1.810.000,- €**	1.200.000,- € 40.000,- € 280.000,- € **1.520.000,- €**	1.200.000,- € 410.000,- € 280.000,- € **1.890.000,- €**	1.200.000,- € 380.000,- € 280.000,- € **1.860.000,- €**

Förderquote:	ca. 80% - 90% Förderung	keine Förderung aus touristischen Infrastrukturprogrammen möglich	ca. 80% - 90% Förderung; Voraussetzung Zustimmungen (siehe Fördermitteleinsatz)	ca. 80% - 90% Förderung; Voraussetzung Zustimmungen (siehe Fördermitteleinsatz)
Eigenanteil der Stadt:	ca. 190.000,- bis 370.000,- € • zuzüglich bereits getätigter Grunderwerbskosten vom Land M-V in Höhe von 105.316,- € • zuzüglich Verfahrenskosten und vermessungstechnischer Leistungen im Umlegungsverfahren	1.520.000,- € • Rückabwicklung des Umlegungsverfahrens, da Teilbereiche der Landesflächen den privaten Anliegern zugeordnet wurden, zuzüglich Verfahrenskosten und Kosten für vermessungstechnische Leistungen gegebenenfalls sind Kosten für Schadenersatzforderungen für bereits getätigte Investitionen im Vertrauen auf die Rechtskraft des Beschlusses zu tätigen.	ca. 200.000,- bis 400.000,- € • teilweise durch PKW-Verkehr Überbreiten des Weges notwendig, die nicht förderfähig sind • Rückabwicklung des Umlegungsverfahrens, da Teilbereiche der Landesflächen den privaten Anliegern zugeordnet werden, zuzüglich Verfahrenskosten und Kosten für vermessungstechnische Leistungen gegebenenfalls sind Kosten für Schadenersatzforderungen für bereits getätigte Investitionen im Vertrauen auf die Rechtskraft des Beschlusses zu tätigen.	ca. 200.000,- bis 400.000,- € + 30.000,- € (Grundstücksentschädigungen für Kleingärten) • teilweise durch PKW-Verkehr Überbreiten des Weges notwendig, die nicht förderfähig sind • Rückabwicklung des Umlegungsverfahrens, da Teilbereiche der Landesflächen den privaten Anliegern zugeordnet werden, zuzüglich Verfahrenskosten und Kosten für vermessungstechnische Leistungen gegebenenfalls sind Kosten für Schadenersatzforderungen für bereits getätigte Investitionen im Vertrauen auf die Rechtskraft des Beschlusses zu tätigen.
Fotos	 • Bestand Dwang • Bestand Dwang • Planungsbeispiel (Zarrentin-Schaalsee)	 • Bestand Dwang • Bestand Dwang • Bestand Dwang	 • Bestand Dwang • Bestand Dwang (begrenzte Ausbaubreite) • Bestand Dwang (begrenzte Ausbaubreite)	 • Bestand Dwang • Bestand Dwang • Bestand Dwang

Prüfung Gutachten der Interessengemeinschaft "Südlicher Dwang" vom 16.08.2016 Bearbeiterin: Cristina Behnke (Landschaftsplanerin)	wurde von der Bearbeiterin nicht betrachtet	Die Bearbeiterin hat in ihrer Betrachtung nur die Kosten für die Beschilderung aufgeführt. Die Kosten in Höhe von 40.000,- € für die Anbindung an das Brückenbauwerk (Höhenanbindung) wurden nicht berücksichtigt.	Die angesetzten Kosten in Höhe von 14.260,- € sind nicht realistisch. Auf 153 m der Strecke ist die notwendige Ausbaubreite des Radweges nicht gegeben. Die Kleingärten müssen deswegen verkleinert werden. Die Ausbaubreite bei den Zufahrtswegen zur Kleingartenanlage muss auf 3,50 m erhöht werden, damit die PKW's weiterhin fahren können. Weiterhin fehlen in der Kostenaufstellung die Baunebenkosten wie Honorar, Baugrundgutachten, Vermessung usw.	wurde von der Bearbeiterin nicht betrachtet

EINGANG
08. Feb. 2017

LANDESHAUPTSTADT **SCHWERIN**

Landeshauptstadt Schwerin • Der Oberbürgermeister • Postfach 11 10 42 • 19010 Schwerin

SDS
Stadtwirtschaftliche Dienstleistungen Schwerin
Eigenbetrieb der Landeshauptstadt Schwerin
Öffentliches Grün - Investitionsmanagement
Baustraße 1

19061 Schwerin

Der Oberbürgermeister
Dezernat III – Wirtschaft, Bauen und Ordnung

Amt für Verkehrsmanagement
Straßenbau- und -verwaltung
Erschließungs- und Ausbaubeiträge
Hausanschrift: Am Packhof 2-6 • 19053 Schwerin
Zimmer: 4.045
Telefon: 0385 545-2077
Fax: 0385 545-2059
E-Mail: vklemm@schwerin.de

Ihre Nachricht vom/Ihre Zeichen	Unsere Nachricht vom/Unser Zeichen	Datum	Ansprechpartner/in
		2017-02-07	Herr Klemm

BV: Verbindung zwischen Radfernweg Hamburg – Rügen und Residenzstädteradrundweg Abschnitt Krösnitz – Dwang in Schwerin
Variantenbewertung

Sehr geehrte Damen und Herren,

Auf der Grundlage einer Untersuchung zur Trassenführung des geplanten Verbindungsweges Radfernweg Hamburg – Rügen mit Residenzstädteradrundweg wurden insbesondere auf der Halbinsel Dwang mehrere Varianten untersucht.

Der Fachdienst Verkehrsmanagement wurde mit Schreiben vom 29.01.2016 vom Landesförderinstitut als zuständige fachtechnische Dienststelle für die Durchführung der baufachlichen Prüfung nach ZBau § 44 für den Wegebau benannt.

Die SDS als Vorhabensträger, hat bei der zuständigen technischen Verwaltung für den Wegebau um eine baufachliche Beurteilung des geplanten Ausbaues gebeten. Insgesamt sind noch zwei Varianten untersucht worden. Variante 2 und 3 a wurden nicht mehr berücksichtigt. Nach einer Ortsbesichtigung im Januar 2017 sind die in der Anlage dargestellten Varianten wie folgt zu bewerten.

Bei dem geplanten Radweg sind die Aspekte des Tourismus besonders in den Vordergrund zu stellen, denn nur auf dieser Grundlage ist die Zusicherung aus der Förderung der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" – Wirtschaftsnahe Infrastruktur - möglich.

Diese Anforderung erfüllt die Variante 1 mit der direkten Führung am südlichen Ufer der Halbinsel am besten. Durch die Neutrassierung des Radweges und der vorhandenen Geländemorphologie können mit der Gradientengestaltung größere Gefälle- und Steigungsstrecken vermieden werden. Weiterhin ist mit dieser Trassierung ein stetiger Trassenverlauf mit sehr guten Sichtverhältnissen garantiert und es kann eine vollständige Trennung zum Kfz–Verkehr erreicht werden. Die erforderliche Mindestbereite für die Radwegeführung ist uneingeschränkt mit einer geplanten Breite von 2,50 m realisierbar. Durch

die ausschließliche Nutzung als Rad- und Fußweg kann eine freie Entwässerung der Oberflächen über die Bankette erfolgen.

Die Variante 3 führt nördlich des Dwangs durch die Kleingartenanlage.
Anfang und Ende dieser Wegetrasse werden auch durch privaten Kfz-Verkehr der Kleingartenanlage sowie Eigentümern der Garagen genutzt. Zusätzlicher Verkehr entsteht durch die Entleerung der Klärgruben in der Kleingartenanlage.
Die Ausbaubreite des Radweges muss in diesen Bereichen mindestens 3,50 m betragen und benötigt einen verstärkten Wegeaufbau.
Auf einer Länge von 153 m durch die Kleingartenanlage ist eine Ausbaubreite von 2,00 m gegeben. Da das Mindestmaß von 2,50 m Ausbaubreite (gegenseitiger Begegnungsverkehr) nicht erfüllt wird, sind von den betroffenen Kleingärten mindestens 2,50 m Breite dem Weg zuzuschlagen (2,50 m Weg + je 1 m Bankett). Dadurch entstehen zusätzliche Kosten (Rodungsarbeiten, Zaunneubau, Entschädigungsleistungen).

In der Variante 3 sind erhebliche Steigungsverhältnisse > 10 % zu überwinden, die keinen großen Spielraum in der Gradientengestaltung haben.

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass aus baufachlicher und straßenbautechnischer Sicht die Variante 1 die vorgenannten Anforderungen vollständig erfüllt.
Im Kostenvergleich ist die Variante 1 gegenüber der Variante 3 geringfügig wirtschaftlicher.

Mit freundlichen Grüßen

i. A.

Volker Klemm

Anlagen:
- Übersichtskarte Trassenvarianten (M: 1: 5.000)
- Tabellarische Übersicht der Varianten (Stand 05.12.2016)

Stadtwerke Schwerin GmbH
01. Juni 2016
Eingang Poststelle

SCHWERINER FÜNF-SEEN-LAUF e.V.

BEWEGEN - BEGEGNEN - ERLEBEN

Fünf-Seen-Lauf e. V. · Wallstraße 4 · 19053 Schwerin

SDS - Stadtwirtschaftliche Dienstleistungen
Schwerin
zu Händen Frau Bachmann
Postfach 160205
19092 Schwerin

SU M | SU B | SAW | Ø | EINGANG 02. Juni 2016 | SG | SG M | MB B | SG B | SF V | 29.05.2016

Rad- und Wanderweg über die Krösnitz zum Dwang

Sehr geehrte Frau Bachmann,

mit großem Interesse haben wir die Planungen zum vorgesehenen Radweg gelesen. Sowohl die Läufer als auch die Fahrradwandergruppe unseres Vereins unterstützen mit Nachdruck das Vorhaben, wird so doch ein weiteres Stückchen Schwerin erschlossen und erlebbar gemacht. Sowohl die Krösnitz als auch der Dwang sind durch ihre Sackgassensituation derzeit wenig attraktiv für Ausflüge und Spaziergänge, obwohl beide Halbinseln interessante Blicke auf die Seen bieten und ihre Reize haben.
Gerade die Brücke zwischen den Halbinseln ist ein lang gehegter Wunsch vieler Schweriner, und war ja in der Geschichte Schwerins schon öfter im Blickpunkt der Planer, so auch vor der BUGA als Bestandteil der Schwerin-Line. Nachdem sich die Ziegelinnenseerunde nach der Herrichtung der Uferwege und der Promenade zu einem Läufereldorado entwickelt hat, wird sicherlich auch die nun mögliche Runde um den Ostorfer Innensee viele Freunde finden.

Die Aussagen der vorgelegten Präsentation halten wir für machbar und ausgewogen. Zusätzliche Wünsche und Vorschläge wurden nicht vorgetragen. Hinsichtlich der Straßenbeläge gab es die einheitliche Meinung der Läufer, dass die Art der Ausführung keine entscheidende Rolle spielt. Angesichts der Entwicklung der Schuhtechnik gibt es generell keinen bevorzugten Belag, da harte Böden von den Schuhen gut abgefedert werden, während für weiche Böden die Schuhe sicheren Halt bieten. Ungünstig sind inhomogene Beläge, so zum Beispiel Auswaschungen in wassergebundenen Decken u. a., wo man leicht umknicken kann. Da gut vorstellbar ist, dass der Fünf-Seen-Lauf oder andere Läufe künftig den Radweg nutzen werden, sind Schwarzdecken sicher die bessere Wahl, da sie in dieser Hinsicht langfristig weniger Gefährdungspotential bieten. Dies gilt insbesondere auch für das Teilstück des Radweges am Lankower See, das der Fünf-See-Lauf aktuell nutzt.

Im Augenblick besteht hinsichtlich der Streckenführung des Fünf-Seen-Laufs ansonsten kein Veränderungsbedarf, da für die Querung der Ludwigsluster Straße nach dem Abbruch der Stadionbrücke eine Lösung gefunden wurde. Langfristig wäre eine Strecke über die Krösnitz und den Dwang durchaus eine Option, wenn die Umstände es erfordern.

Mit freundlichen grüßen

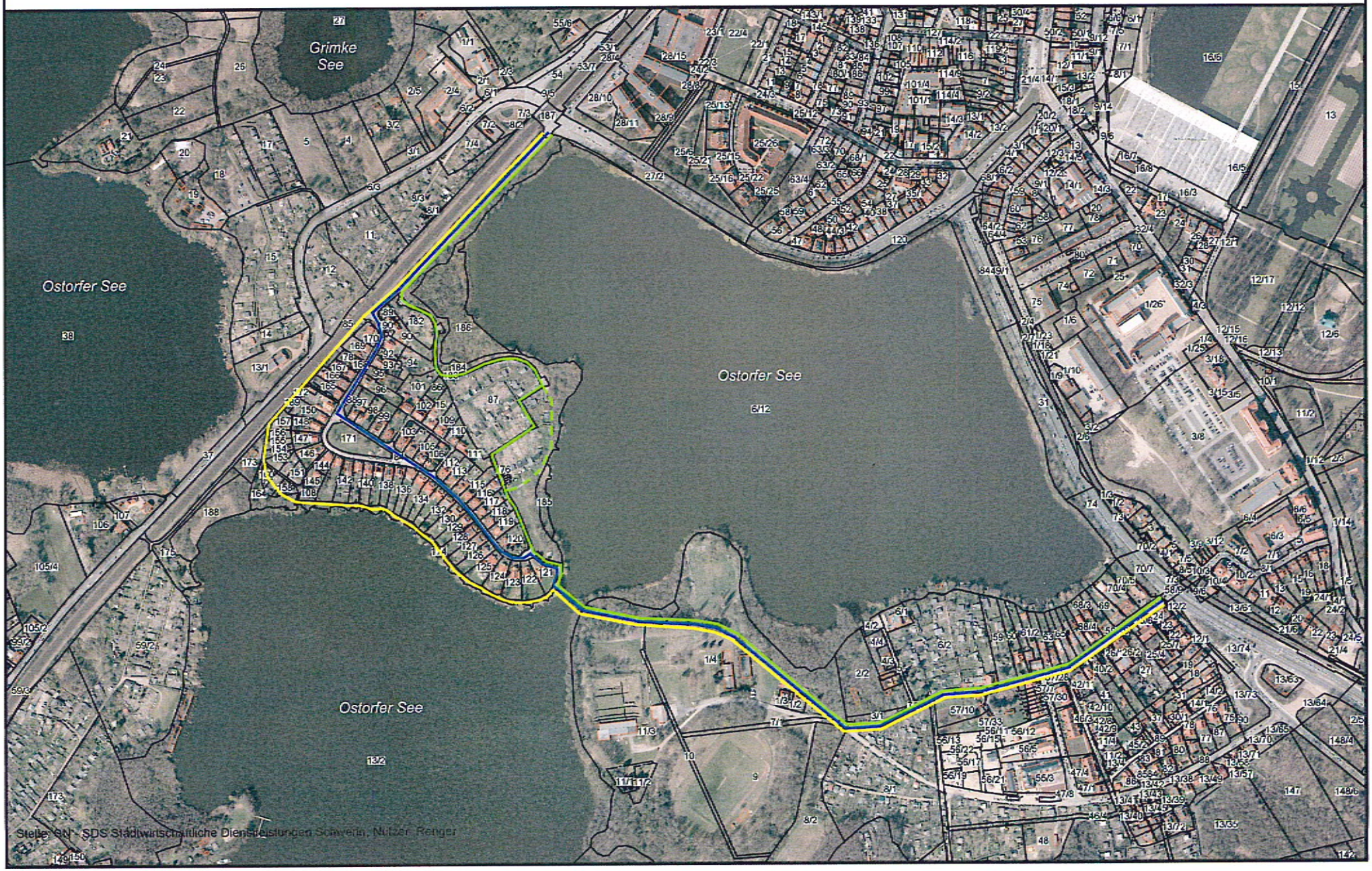
Dietmar Büch
Leiter des Org.-Büros

Legende:

- 1. Variante
- 2. Variante
- 3. Variante
- 3a. Variante

Verbindungsweg Radfernweg HH-Rügen mit Residenzstädteradrundweg

Datum: 11.11.2016
Maßstab: ca. 1:5000



Stelle GN - SDS Städtwirtschaftliche Dienstleistungen Schwerin, Nützer, Renger

Landeshauptstadt Schwerin • Behindertenbeirat • Postfach 11 10 42 • 19010 Schwerin

Behindertenbeirat
Vorsitzende

Büro der Stadtvertretung
Frank Czerwonka
Am Packhof 2-6

19053 Schwerin

Hausanschrift: Am Packhof 2-6 • 19053 Schwerin
Zimmer: 2085
Telefon: 0385 545-4991
Fax: 0385 545-1989
E-Mail: behindertenbeirat@schwerin.de

Ihre Nachricht vom/Ihre Zeichen	Unsere Nachricht vom/Unser Zeichen	Datum	Ansprechpartner/in
		2016-12-08	Frau Stoof

Prüfantrag 00886/2016 Radwegeverbindung auf dem Dwang

Sehr geehrter Herr Czerwonka,

nach Vorstellung aller Varianten durch Frau Bachmann von der SDS, macht der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt Schwerin seine Anmerkungen zum zum o.g. Prüfantrag.

Der Behindertenbeirat spricht sich, nach Durchsicht aller Varianten, für die Variante I aus. Bei dieser Variante ist die größtmögliche Barrierefreiheit für Besucher und Anwohner mit Handicap, Rollator oder Kinderwagen gegeben.

Da auf dem Teilabschnitt „Auf dem Dwang“ die Barrierefreiheit ohne hin nicht gegeben ist, muss ein Mensch mit Handicap auf dem Radfernweg Hamburg-Rügen über die Krösnitz an die Wasserkante zum Geh- und Radweg geführt werden.

Der Behindertenbeirat schlägt zur Lösung zur Überbrückung der nicht barrienfreien Strecke „Auf dem Dwang“ am Ende der Straße und auf der anderen Seite der „Krösnitz“ vor, jeweils einen Behindertenparkplatz einzurichten.

Weiterhin schlägt der Behindertenbeirat vor, auf der Radwegeverbindung barrierefrei Bänke inkl. einem Stellplatz für Rollstühle aufzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

Angelika Stoof
Vorsitzende

Schweriner Schützenzunft von 1640 e.V.

Schweriner Schützenzunft, Krösnitz 44, 19061 Schwerin

Telefon: 01732377572
Telefax: 0385 5812351
E-Mail: info@schwerinerschuetzenzunft.de
E-Mail: fwestphal@schwerinerschuetzenzunft.de
Internet: www.schwerinerschuetzenzunft.de
Bankverbindung: Sparkasse Mecklenburg-Schwerin
IBAN: DE67140520000390064670
BIC: NOLADE21LWL
Steuer Nr.: 090/142/00785

SDS-Stadtwirtschaftliche Dienstleistungen Schwerin
Eigenbetrieb der Landeshauptstadt Schwerin
Baustraße 1
19061 Schwerin

Schwerin, 02. September 2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Mitglieder der Schweriner Schützenzunft begrüßen die Initiative und das Voranschreiten der Planungen und Realisierung eines Wanderweges auf der Halbinsel Krösnitz. Gerade wir erleben es in den Sommer - und Herbstmonaten immer wieder, das enttäuschte Besucher der Stadt Schwerin und Touristen vor unserem Tor stehen und fragen, wie sie am See weiter wandern können, um diese schöne und ruhige Umgebung weiter kennenlernen zu können. In der Stadt der Wälder und Seen müssen wir diese immer wieder enttäuschen, dass es bei uns nicht weitergeht und wir ihnen den Weg auf der Straße empfehlen müssen, somit enthalten wir diesen Besuchern notgedrungen ein herrliches Kleinod unserer Stadt. Der geplante Wanderweg auf der vorgeschenen Route bringt der Schützenzunft keine Nachteile, sondern wir erwarten dadurch auch Interessenten und mögliche Teilnehmer an unseren interessanten Sport, haben wir doch schon bei verschlossenem Durchgang einige Mitglieder gewonnen. Besser wäre es aber, dass die Bürger zur Erholung diese schöne Gegend genießen und dann noch bei uns Mitglied werden würden. Ein nicht unerheblicher Gedanke ist hierbei auch der Umweltschutz und die Gefahrenminimierung. Bisher haben sich Nimmermüde tapfer einen Weg durch Gras, Gebüsch und Unterholz gebahnt und standen dann plötzlich in leicht sumpfigen Gebiet, mit einem ordentlich angelegten Weg ist der Arten - und Umweltschutz gewährleistet und unsere Natur leidet keinen Schaden. Unser Verein ist für den geplanten Wanderweg!

Mit freundlichen Grüßen

Frank Westphal
Vorsitzender der Schweriner
Schützenzunft von 1640 e.V.
Tel.: 0173-2377572

Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.
Konrad-Zuse-Straße 2 · 18057 Rostock · Germany

SDS-Stadtwirtschaftliche Dienstleistungen
Schwerin
Marlies Bachmann
Baustraße 1
19061 Schwerin

Tourismusverband
Mecklenburg-Vorpommern e.V.
Konrad-Zuse-Straße 2
18057 Rostock · Germany

fon: +49 381 4030-500
fax: +49 381 4030-555
info@auf-nach-mv.de
www.auf-nach-mv.de

Geschäftsführer: Bernd Fischer
Amtsgericht Rostock VR-Nr: 585
USt-IdNr.: DE137385039

Kto.: 203513 · BLZ: 120 300 00
Deutsche Kreditbank AG Berlin
SWIFT-BIC: BYLADEM1001
IBAN: DE07 1203 0000 0000 2035 13

Rostock | 30. Januar 2017 | info@auf-nach-mv.de · fon: -500

Stellungnahme zu dem geplanten Bauvorhaben "Verbindung Radweg Hamburg-Rügen und Residenzstädte-Rundweg"

Sehr geehrte Frau Bachmann,

in dem Telefonat vom 12. Dezember 2016 baten Sie uns um eine Stellungnahme zum geplanten Bauvorhaben "Verbindung Radweg Hamburg-Rügen und Residenzstädte-Rundweg".

Der Radtourismus ist im Urlaubsland Mecklenburg-Vorpommern einer der wichtigsten Säulen bei der Urlaubs- und Freizeitgestaltung. Mehr als 40 Prozent der Gäste in Mecklenburg-Vorpommern nutzen das Fahrrad währends ihres Aufenthaltes. Immerhin 22 Prozent der Gäste bezeichneten ihren Aufenthalt in Mecklenburg-Vorpommern konkret als Radurlaub. Damit gehört der Radtourismus zu den wichtigsten Urlaubsarten in Mecklenburg-Vorpommern (Qualitätsmonitor Deutschland-Tourismus 2015/2016).

In diesem Sinne begrüßt der Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. den geplanten Ausbau des Radwegenetzes in Schwerin, wie bereits in der Stellungnahme vom 22.10.2014 beschieden.

Nach eigehender Sichtung der vorliegenden Unterlagen (Machbarkeitsstudie und Variantenvergleich) sowie der Vor-Ort-Besichtung am 30.01.2017 hält der Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. die Variante 1 (südliche Variante) am geeignetsten. Der geplante Uferweg mit freiem Blick auf den Ostorfer See verspricht eine hohe touristische Attrativität, die das Image Schwerins als „Stadt der sieben Seen" unterstreichen würde. Die relative Unberührtheit der Kulturlandschaft und das Wechselspiel von Land und Wasser sind Studien zufolge die Hauptgründe, um hier Urlaub zu machen.

auf-nach-mv.de
Mecklenburg-Vorpommern
Urlaub ist unsere Natur.

Die empirischen Untersuchungen zum Radwandern und die Resonanz unserer Gäste aus den letzten Jahren haben sehr deutlich gezeigt, dass noch vor der weiteren Vernetzung vor allem die Erhaltung der bestehenden Radwege, insbesondere der Radfern- und Radrundwege, von größter Bedeutung ist. Unter Berücksichtigung dieser Erkenntnis bitten wir bei dem oben genannten Vorhaben eine nachhaltige Finanzierung sicherzustellen und zukünftig der Instandhaltung der bestehenden Radfern- und Radrundwegen die notwendige Aufmerksamkeit zu gewähren.

Mit freundlichen Grüßen

Bernd Fischer
Geschäftsführer

Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern

Mecklenburg Vorpommern
MV tut gut.

SU M	EINGANG	SG
SU B		SG M
	23. Okt. 2014	MB B
SAW		SG B
		SF V
Ø		SF B

SDS-Stadtwirtschaftliche Dienstleistungen Schwerin
Eigenbetrieb der Landeshauptstadt

Frau Bachmann

Baustraße 1

19061 Schwerin

22.10.2014

Stellungnahme zur Machbarkeitsstudie „Optimierung des Radfern- und Radrundwegenetzes der Landeshauptstadt Schwerin"

Sehr geehrte Frau Bachmann ,

bezugnehmend auf unser Treffen am 3.9.2014, an dem Sie mir den fertiggestellten Abschnitt am Ziegelinnensee und die o.g. Machbarkeitsstudie vorstellten, erhalten Sie hiermit meine Stellungnahme.

Der Routenabschnitt am Ziegelinnensee, ist touristisch wesentlich attraktiver als die bisherige Führung an der Wismarschen Straße. Am Befahrungstermin fehlte jedoch die Fahrradwegweisung. Ich gehe davon aus, dass sie noch nachgerüstet wird.
Für die auszubauenden Radwegeabschnitte muss die Radwegweisung ein Bestandteil sein. Eine einheitliche Wegweisung wie beim motorisierten Verkehr ist auch für das Radfahren erforderlich. In allen Bundesländern sind dafür die Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zur Fahrradwegweisung maßgeblich. Auf Grundlage dessen hat der ADFC Landesverband MV das Faltblatt „ Fahrradwegweisung - Orientierung für Fahrradtourismus und Radverkehr in Stadt und Land" erarbeitet.
Die FGSV- Wegweisung ermöglicht die Integration touristischer Routen (Logo-Einschübe) und Zielen des Alltagsverkehrs, sie ist sehr gut lesbar, langlebig und günstig im Unterhalt.

In der Vorbefahrung zur Machbarkeitsstudie 2013 sind wir uns darüber einig gewesen, das die Führung Autofrei durch die Natur für einen Touristischen Radweg, ein riesiger Qualitätssprung im Vergleich zu einem straßenbegleitenden Radweg an einer stark befahrene Ortsstraße ist und damit natürlich auch für den Radfernweg Hamburg-Rügen, den Residenzstädte Rundweg und den Westlichen Backstein- Rundweg.
Eine Verbindung zu den Radrundwegen wie Elbetal-Schaalsee Rundweg, Warnowtal Rundweg und dem Mecklenburgischen Seen Rundweg zu schaffen, die dicht an Schwerin heranführen, ist wichtig für die Fahrradtouristen, die hier Beherbergung und Gastronomie in allen Preisklassen vorfinden

und denen dadurch die Sehenswürdigkeiten unserer Landeshauptstadt nahegebracht werden. Der Stadt Schwerin bringt Sie Einnahmen und den Ruf einer Landeshauptstadt mit schöner Umgebung und gut ausgebauten Radwegen zu sein, in die man gerne noch mal zurückkommt.

Es ist jedoch erforderlich für alle Bauabschnitte die Fahrradinfrastruktur zu berücksichtigen. Diese sind vor allen Fahrradabstellanlagen im Stadtzentrum, am Zoo, am Planetarium, am Freilichtmuseum Mueß, und an den Badestellen der Seen. Da die Fahrradtouristen Ihr Fahrrad mit samt dem Gepäck sicher unterbringen möchten, sollten hier auch verschließbare Boxen vorgesehen werden, oder ein bewachtes Fahrradparkhaus. Zur Fahrradinfrastruktur gehören auch Rastplätze und vor allem auch Schutzhütten (die von den Schlechtwetterseiten geschlossen sind) in denen sich die Fahrradtouristen unterstellen können wenn Sie von Regen überrascht werden. Auch Infotafeln vor den Toren der Stadt und in der Stadt mit wichtigen Informationen, zum Beispiel zu den Radwegen in Schwerin, der Gastronomie und Hotellerie und den Sehenswürdigkeiten zählen dazu.

Die geplanten Wege sollten möglichst in Asphalt ausgebaut werden. In dieser Ausbauart ist der Rollwiderstand am geringsten und es kann eine attraktive Strecke auch für Skater werden. Der vergleichsweise geringe Unterhaltungsaufwand des Asphaltweges kommt auch der Stadt zu gute. Die Radwege sollten eine Mitnutzung von anderen Verkehrsteilnehmern und Fußgängern möglichst ausschließen. Kann das nicht realisiert werden, ist es erforderlich eine Fahrbahnmarkierung in Form eines Fahrrades aufzubringen, um Konflikte so gut es geht zu vermeiden!

Der Ausbau, der in der Machbarkeitsstudie aufgeführten Touristischen Infrastruktur wie Fahrradfähren, Fahrradbrücken und Fahrradverleihstationen in Schwerin im Zusammenhang mit der Verbesserung des Radwegenetzes, stärkt die Fahrradinfrastruktur der Landeshauptstadt.

Alle verlagerten Streckenabschnitte und Streckenführungen der vorliegenden Machbarkeitsstudie 2014 werden durch den Tourismusverband Mecklenburg Vorpommern positiv bestätigt und nach Fertigstellung touristisch vermarktet.

M. Schulz

Marianne Schulz
Landesradwegemeisterin

Mecklenburg-Vorpommern
Urlaub ist unsere Natur.
auf-nach-mv.de

Bachmann, Marlies

Von: Schulz, Gabriele
Gesendet: Freitag, 3. Februar 2017 12:32
An: Könn, Tony
Cc: Wilczek, Ilka; Bachmann, Marlies
Betreff: Auszüge aus Protokoll OBR Gartenstadt, Ostorf vom 30.11.2016

Sehr geehrter Herr Könn,

nachfolgend übersende ich Ihnen Auszüge aus dem Protokoll der Sitzung des Ortsbeirates Gartenstadt, Ostorf vom 30.11.2016 zur weiteren Verwendung:

*4. **Detaillierte Vorstellung der Alternativen des geplanten Radweges vom Dwang zur Krösnitz***

Durch Fr. Bachmann erfolgte die Präsentation von drei möglichen Varianten der Wegeführung eines Fahrradweges vom Dwang über eine zu erstellende Brücke zur Krösnitz. Ziel ist die weitere Vervollständigung des Radwegenetzes von Schwerin in Verbindung mit der gleichzeitigen touristischen Erschließung dieses Gebietes.
In der anschließenden kontroversen, aber sachlich geführten Diskussion zu allen vorgestellten Varianten, zur grundsätzlichen Notwendigkeit des Fahrradweges, zu den Kosten für die geplante Brücke, zur Existenz eines betreffenden Baugutachtens sowie zu den erwartenden Vor-u. Nachteilen dieses Vorhabens konnte Fr. Bachmann konkrete und fachkundige Auskünfte erteilen. Von den anwesenden Anwohnern der Krösnitz wurde der Plan, den Ortsteil Dwang mit einer Brücke für Radfahrer und Fußgänger zu verbinden, begrüßt.
Da auch Vertreter der „Interessengemeinschaft Dwang" zugegen waren, wies Hr. Meslien nochmals auf die örtliche Zuständigkeit des Ortsbeirates hin.
Grundsätzliche Zustimmung fand der Vorschlag, die Kosten für alle drei Varianten durch die Verwaltung konkret und anschaulich gegenüber zu stellen.

Gudrun + Dr. Walter Brietzke
Auf dem Dwang 43
19053 Schwerin
Telefon: 0385 / 61 23 37

EINGEGANGEN
13. Juli 2016
Dezernat III
Wirtschaft, Bauen und Ordnung
SU M
SU B
SAW
Ø
SG
SG M
SF B
EINGANG
11.07.2016
15. Juli 2016
02 m. Z 6M
N.t

Sehr geehrter Herr Nottebaum,

in Ergänzung der Informationsveranstaltung am 17.05.2016 und des Artikels in der Schweriner Volkszeitung vom 19.05.2016, möchten wir Ihnen als Befürworter des Dwang-Radweges und als Nichtseeanrainer nachfolgende Gedanken mitteilen:

- Die nach Ihrem Vortag von einigen Wassergrundstücksbesitzern vorbereiteten Diskussionsbeiträge waren erwartungsgemäß ablehnend, interessengeleitet und in erheblichen Teilen unrichtig. Die Seeanrainer haben sicher ein Interesse den Uferweg abzulehnen. Aber zwei Drittel der Grundstücke grenzen nicht an den See. Deren Bewohner dürften größtenteils der Verwirklichung des Uferwegs bejahend gegenüberstehen.
- Herr Bartlau geht von einem erheblichen Eingriff in die Natur aus. Das Gegenteil ist der Fall. Bisher wurden im Uferbereich willkürlich Bäume gefällt, teilweise Gartenabfälle entsorgt oder deponiert, das Schilf entfernt, Baumaterialien gelagert. Die Ufergestaltung ist uneinheitlich und in einem Fall die Uferbefestigung mit ausgedienten hölzernen Eisenbahnschwellen ausgeführt, was zu einem Schadstoffeintrag in den See führt.
  Ein neuer Uferweg wird sicher einheitlich, professionell und umweltverträglich gestaltet. Durch den Uferweg wird der Dwang sicher nicht an Attraktivität verlieren, sondern für den größten Teil der Dwagbewohner und Gäste gewinnen.
- Zwischen den Grundstücken Nr. 24 und 25 gab es in der Vergangenheit einen offiziellen Seezugang. Dwangbewohner und ihre Kinder konnten hier baden. Es war sicherlich auch eine Löschwasserentnahme im Brandfall. Dieser Zugang sollte im Zuge der Ufergestaltung unbedingt wieder hergestellt werden.
- Ein Dwangbewohner führte die schützenswerte Wasseramsel an, die aber nirgends an unserem See vorkommt. Der im Siebendörfer Moor horstende Fischadler könnte nach Ansicht eines Ornithologen weiter ohne Beeinträchtigung Beute machen und dabei vom Uferweg sehr gut beobachtet und erlebt werden.
- Schützenswerte Biotope befinden sich nicht auf der Seite des Uferweges, sondern sind auf der Nordseite zum Bleicher Ufer hin gelegen.
- Bei der Umsetzung der Zugänglichkeit zum Uferbereich sollte man sich auch Lösungen anderer Kommunen ansehen. In Waren/Müritz verläuft zwischen den Grundstücken und dem Seeufer an vielen Stellen ein öffentlicher Kiesweg, an dem die Bewohner ihre Bade- und Bootsstege haben. Ein anderes Beispiel ist der Elbuferweg in Hamburg vom Fischereihafen bis Blankenese. Der damalige Bürgermeister setzte diesen Weg gegen größte Widerstände unter komplizierten Bedingungen durch (u. a. mussten Flächen enteignet oder teuer gekauft werden, teils waren es die Vorgärten der Anwesen). Als Benutzer hat man heute einen herrlichen Blick auf den Elbstrom und den Schiffverkehr. Der Bürgermeister wird für dieses gelungene Projekt, das zur Attraktivität Hamburgs beiträgt, noch heute hochverehrt.
- Dass sich die Stadt Schwerin bei der Besiedlung des Dwang 1937 in dankenswerter Weitsicht einen Uferstreifen mit der Absicht vorbehielt, hier später einen öffentlichen Weg anzulegen, sollte endlich unter den jetzigen einmaligen Förderungsmöglichkeiten zeitnah umgesetzt werden!

Mit freundlichen Grüßen

Gudrun + Dr. Walter Brietzke
Auf dem Dwang 43
19053 Schwerin
Telefon: 0385 / 61 23 37

Walter Brietzke
Gudrun Brietzke

Posteingang SW
183
14. Juli 2016
Ø / SU / SG / SF

R. + J. Böttcher Reinhard Böttcher
Auf dem Dwang 54 Jutta Böttcher
Claudia Böttche + Ralf Saase C. Böttcher
Auf dem Dwang 46 R. Saase

Regionaler Planungsverband Westmecklenburg
Schloßstraße 6 - 8 | 19053 Schwerin

SDS – Stadtwirtschaftliche
Dienstleistungen Schwerin
Frau Marlies Bachmann
Baustraße 1
19061 Schwerin

Die Geschäftsstelle

BEARBEITER/IN
Michael Kriszan

TELEFON
0385/588 89142

TELEFAX
0385/588 89190

EMAIL
michael.kriszan
@afriwm.mv-regierung.de

AKTENZEICHEN
120-508-06/14

DATUM
07.02.2017

Machbarkeitsstudie zur Optimierung des Radfern- und Radrundwegenetzes der Landeshauptstadt Schwerin

Sehr geehrte Frau Bachmann,

in seiner Stellungnahme vom 16.10.2014 hat der Regionale Planungsverband Westmecklenburg die Ergebnisse der „Machbarkeitsstudie zur Optimierung des Radfern- und Radrundwegenetzes der Landeshauptstadt Schwerin" befürwortet. Die zum damaligen Zeitpunkt abgegebene Stellungnahme besitzt weiterhin Gültigkeit.

Für Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Michael Kriszan

Anhang
Stellungnahme des Regionalen Planungsverbandes Westmecklenburg zur „Machbarkeitsstudie zur Optimierung des Radfern- und Radrundwegenetzes der Landeshauptstadt Schwerin" vom 16.10.2014

ANSCHRIFT
Geschäftsstelle des RPV WM
Amt für Raumordnung und
Landesplanung Westmecklenburg
Schloßstraße 6 - 8
19053 Schwerin

EMAIL
poststelle@afriwm.mv-regierung.de

INTERNET
www.westmecklenburg-schwerin.de

VERBANDSANGEHÖRIGE GEBIETSKÖRPERSCHAFTEN
Landkreis Ludwigslust-Parchim
Landkreis Nordwestmecklenburg
Landeshauptstadt Schwerin
Hansestadt Wismar
Stadt Parchim
Stadt Ludwigslust
Stadt Hagenow
Stadt Grevesmühlen

Regionaler Planungsverband Westmecklenburg
Schloßstraße 6 - 8 | 19053 Schwerin

SDS-Stadtwirtschaftliche
Dienstleistungen Schwerin
Bereich Öffentliches Grün/Friedhöfe
Postfach 16 02 05

19092 Schwerin

Die Geschäftsstelle

BEARBEITER/IN
Dörte Ecks

TELEFON
0385/588 89142

TELEFAX
0385/588 89190

EMAIL
doerte.ecks
@afrlwm.mv-regierung.de

AKTENZEICHEN
120-508-06/14

DATUM
16.10.2014

Stellungnahme des Regionalen Planungsverbandes Westmecklenburg zur „Machbarkeitsstudie zur Optimierung des Radfern- und Radrundwegenetzes der Landeshauptstadt Schwerin"

Sehr geehrte Frau Bachmann,

in der gemeinsamen Beratung mit dem Amt für Verkehrsmanagement am 03.09.2014 sowie in der Arbeitsgruppe „Radwege" des Regionalen Planungsverbandes am 10.09.2014 haben Sie die Ergebnisse der „Machbarkeitsstudie zur Optimierung des Radfern- und Radrundwegenetzes der Landeshauptstadt Schwerin" vorgestellt.

Es ist vorgesehen, Abschnitte des Radfernweges Hamburg-Rügen und des Residenzstädte-Radrundweges zu verlegen. Ferner soll der Radfernweg Hamburg-Rügen über Verbindungswege an den Residenzstädte-Radrundweg, den Elbetal-Schaalsee-Radrundweg und den Westlichen Backstein-Rundweg angeschlossen werden.

Die geplanten Maßnahmen führen die Radtouristen abseits der Hauptverkehrsstraßen unter Einbindung diverser Sehenswürdigkeiten durch landschaftlich attraktive Gebiete und tragen somit zu einer Aufwertung des Radwegenetzes bei. Zusätzlich ist die Stadt bemüht, touristische Angebote an Knotenpunkten zu installieren, um somit eine weitere Qualitätssteigerung der Radwegerouten zu erzielen.

Die vorgesehenen Verlegungen und die Schaffung weiterer Verbindungsradwege tragen dazu bei, das bestehende Radwegenetz aus straßenbegleitenden, kommunalen und touristischen Radwegen weiter auszubauen und zu verknüpfen.

Aus regionalplanerischer Sicht werden die Ergebnisse der „Machbarkeitsstudie zur Optimierung des Radfern- und Radrundwegenetzes der Landeshauptstadt Schwerin" befürwortet.

ANSCHRIFT
Geschäftsstelle des RPV WM
Amt für Raumordnung und
Landesplanung Westmecklenburg
Schloßstraße 6 -8
19053 Schwerin

EMAIL
poststelle@afrlwm.mv-regierung.de

INTERNET
www.westmecklenburg-schwerin.de

VERBANDSANGEHÖRIGE GEBIETSKÖRPERSCHAFTEN
Landkreis Ludwigslust-Parchim
Landkreis Nordwestmecklenburg
Landeshauptstadt Schwerin
Hansestadt Wismar
Stadt Parchim
Stadt Ludwigslust
Stadt Hagenow
Stadt Grevesmühlen

Mit freundlichen Grüßen

G. Hoffmann

Dr. G. Hoffmann

Verteiler – per Mail an:
Landkreis LUP – Herr Landsberg, Herr Boye
Landkreis NWM – Frau Sack, Herr Boje
Stadt Schwerin – Frau Bobel, Herr Mattenklott

Member of the
European Cyclists' Federation (ECF)

adfc
Schwerin

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Regionalgruppe Schwerin

Pingelshäger Str. 05
19057 Schwerin

Telefon 0385/4782363
adfc@adfc-schwerin.de

www.adfc-schwerin.de

ADFC RG Schwerin• Pingelshäger Str. 5 • 19057 Schwerin

SDS Schwerin
Frau Bachmnann
Baustraße 1

19061 Schwerin

Volker Schulz
volker.schulz@adfc-schwerin.de
0162 / 9032023

10.02.2017

Stellungnahme des ADFC Radweg Dwang-Krösnitz

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ADFC Schwerin begrüßt den Bau des Verbindungsweges zwischen Radfernweg Hamburg – Rügen und Residenzstädte-Radrundweg über Dwang und Krösnitz ausdrücklich. Wir sehen darin einen weiteren Schritt, die Landeshauptstadt für seine Bürger zum Wasser hin zu öffnen, Touristen mit dem Fahrrad nach Schwerin zu locken und - insbesondere mit der geplanten Brücke - Wegebeziehungen für den nichtmotorisierten Individualverkehr zu verkürzen.
Damit kann dem Ziel, den Radverkehrsanteil in der Landeshauptstadt zu erhöhen, mit all seinen positiven Folgen gedient werden.

Mit fahrradfreundlichen Grüßen

Volker Schulz
Vorsitzender
Regionalgruppe Schwerin

Bankverbindung RG
Sparkasse Mecklenburg-Schwerin
BLZ 14052000
Konto 0301116776

Steuernummer
Finanzamt Rostock
079/141/16699

Amtsgericht Schwerin
Vereinsregister 807

Hand 13.04.2016

Landeshauptstadt Schwerin • Die Oberbürgermeisterin • Postfach 11 10 42 • 19010 Schwerin

Die Oberbürgermeisterin

Interessengemeinschaft „Auf dem Dwang"
c/o Karl-Heinz-Bartlau
Auf dem Dwang 25
19053 Schwerin

Hausanschrift: Am Packhof 2-6 • 19053 Schwerin
Zimmer-Nr.: 6.030, Aufzug C
Telefon: (0385) 545-1000 / 1002
Telefax: (0385) 545-1019
E-Mail: ob@schwerin.de

Ihre Nachricht vom/Ihre Zeichen	Unsere Nachricht vom/Unser Zeichen	Datum	Ansprechpartner/in
2016-04-08		2016-04-13	

Bürgeranfrage Radwege

II. Fragen an die Stadtvertretung

1. **Ist bei der Erstellung und der Bewertung der o.g. Machbarkeitsstudie berücksichtigt worden, dass bereits nach einer Umsetzung der Planung der Radfernwege HHR und des Residenzstädteradrundweges RSR schon eine Verbindung zwischen diesen beiden Radwegen geschaffen sein wird und zwar am Alten Garten in unmittelbarer Schlossnähe (vgl. Schaubild „Übersicht Planung"; HHR: vom Ostorfer Ufer kommend am Beutel entlang und RSR: aus dem Schlosspark kommend über die Schlossbrücke weiter verlaufend)?**

   Es handelt sich bei diesem neuen Weg um eine Verbindung zwischen dem Radfernweg Hamburg-Rügen und dem Residenzstädterundweg.
   Diese Route ist besonders landschaftlich attraktiv und auch für die Bürger Schwerins von Vorteil (kürzere Verbindung, neue Strecke 5-Seen Lauf, Rundweg). Die Anbindung am Schloss ist zusätzlich erforderlich.
   Desweiteren verweise ich auf den Stadtvertreterbeschluss (Drucksache Nr.: 01833/2017 - „Öffentliche Zugänglichkeit und Nutzung der Uferzone der großen Schweriner Seen") wo auch der Ostorfer See mit benannt ist und die am 31.03.2008 beschlossen wurde.

2. **Wird trotz dieser bestehenden Verbindung dieser beiden Radwege die Notwendigkeit gesehen, eine Ost-West-Verbindung zwischen den beiden Radwegen zu schaffen, unter Aussparung des zum Weltkulturerbe angemeldeten Areals und ist eine touristische Nutzung dieses Verbindungsweges zwischen den beiden überregionalen Radwegen zu erwarten, wenn dieser an dem genannten Areal (Schloss etc.) ohne Besichtigungsmöglichkeit vorbeiführt?**

Ist nicht vielmehr eine Nutzung der Verbindung der beiden überregionalen Radwege über den Alten Garten zu erwarten?
Ja, es gibt diese Notwendigkeit, die Besucher Schwerins an die Ufer ihrer Seen zu führen. Diese werden erfahrungsgemäß auch sehr gut angenommen. Dieser Planungsansatz wird bereits durch die Umverlegung des Radfernweges Hamburg-Rügen von der Gadebuscher Straße an die Ufer des Lankower Sees, Ostorfer-und Grimke Sees und auch an das Westufer des Ziegelaußensees umgesetzt bzw. befindet sich in der Umsetzung. Es besteht ein großes öffentliches Interesse.

3. **Wäre eine Inanspruchnahme europäischer Fördermittel rechtens und legitim, wenn der Wegebau an der Uferkante des Dwangs vordringlich der örtlichen Zugänglichkeit ohne touristischen Effekt dienen sollte?**

   Die Förderfähigkeit der Planungen wurde im Vorfeld mit der Vorlage der „Machbarkeitsstudie zur Optimierung des Radfern- und Radrundwegenetzes in der Landeshauptstadt Schwerin" geklärt. Alle Maßnahmen sind touristisch bedeutsam und förderfähig.

4. **Gibt es einen inneren Grund dafür, dass bei der Überquerung des Dwanges mittels Fahrrad hin zur Halbinsel Krösnitz über die vorgesehene Brücke die Machbarkeitsstudie eine Linienführung entlang der Wasserkante vorsieht, während das neue Radverkehrskonzept 2020 der Landeshauptstadt Schwerin und die SCHWERINline-Realisierungsstudie eine Linienführung auf der vorhandenen Asphaltstraße ohne zusätzlichen Eingriff in Natur und Landschaft vorsieht (vgl. Schaubild „Übersicht Radwegkonzepte" der Machbarkeitsstudie), und könnte die neuere Linienführung den beiden älteren Konzepten angeglichen werden? Zu welcher Kostensparnis würde das führen?**

   Es geht in der Machbarkeitsstudie um touristische Radwege. Die bestehenden Radwegekonzepte wurden bereits zu einem früheren Zeitpunkt erstellt. Erst mit dem Umlegeverfahren „Am Dwang VO12" vom April 2014 besteht die Möglichkeit einen Fuß- und Radweg am Ufer entlang zu führen. Es geht hier darum, einen attraktiven Trassenverlauf zu schaffen. Die Maßnahme wird mit 80-90% gefördert.

5. **Ist bei der Machbarkeitsstudie und dem Beschluss nach deren Umsetzung in die zu treffende Abwägungsentscheidung mit einbezogen worden, dass es zu einer erheblichen Entwertung der Einfamilienhausgrundstücke auf der wasserzugewandten Seite des Dwangs kommt, und wenn ja, welche Entwertung ist bei der Planung zugrunde gelegt worden (z.B. in Prozenten des Verkehrswertes der verbleibenden Grundstücke)?**

   Im Rahmen des vereinfachten Umlegungsverfahrens „Am Dwang V012" wurden Anlandungsflächen am Ostorfer See der Landeshauptstadt Schwerin zugeordnet. Diese Flächen standen vor dem Bodenordnungsverfahren im Eigentum des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Diese Flächen konnten **nur** mit der Auflage zugeordnet werden, dass hier zukünftig eine Nutzung als öffentlicher Weg

festgesetzt wird. Die Zuordnung (Verkauf) an private Eigentümer wurde ausdrücklich ausgeschlossen.
Pachtverträge bestanden lediglich zu den Steganlagen, nicht aber über die Flächen im Eigentum des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Dieser Bereich wurde **ohne** Nutzungsvereinbarung durch die Anlieger eingefriedet und genutzt. Zwischen den Baugrundstücken und der Landesfläche lag ebenfalls eine Teilfläche im Eigentum der Landeshauptstadt Schwerin die für die Bildung von Wegebeziehung vorgehalten wurde.

Im vereinfachten Umlegungsverfahren sollte ein Grundstück (Gemarkung Schwerin, Flur 65, Flurstück 174) für die Erstellung eines Fuß- und Radweges im Eigentum der Landeshauptstadt Schwerin gebildet werden. Dieses wurde mit öffentlicher Bekanntmachung des Zeitpunktes der Unanfechtbarkeit im Stadtanzeiger der Landeshauptstadt Schwerin am 04.04.2014 rechtskräftig.
Im Beschluss wurde im Punkt 8 „Private Nutzung von Flächen im Eigentum der Stadt Schwerin" folgendes festgesetzt:
„... Die derzeit ausgeübte private Nutzung (Auffahrten, Stellplätze, gärtnerische Nutzung, Nebenanlagen etc.) auf den im Eigentum der Landeshauptstadt Schwerin stehenden Grundstücken:
Straße Auf dem Dwang (Gemarkung Schwerin, Flur 65, Flurstück 85) und Vorbehaltsfläche Fuß- und Radweg an der Wasserkante (Gemarkung Schwerin, Flur 65, Flurstück 174) kann weiterhin unentgeltlich bis zur Inanspruchnahme der Flächen für den Ausbau bzw. die erstmalige Erstellung der Erschließungsanlagen genutzt werden..."
und weiter:
„...Der Zeitpunkt ist den Anliegern mindestens 4 Wochen vor Baubeginn anzuzeigen. Zum genannten Zeitpunkt sind die fremdgenutzten Flächen beräumt (durch die bisherigen Nutzer) an den Eigentümer zu übergeben...".

Alle Eigentümern wurden bereits bei der Erörterungsveranstaltung zu Beginn des Verfahrens, wie auch in den folgenden Einzelgesprächen über den geplanten Fuß- und Radweg und der Zuordnung dieser Fläche (und die damit verbundenen Absicherungen der Grundstücke und der Steganlagen zu dem Weg hin) informiert. Die Ergebnisprotokolle liegen vor und wurden an alle Beteiligten verschickt.

Aus den geschilderten Sachverhalten ist die Diskussion aus Sicht der Geschäftsstelle Umlegungsausschuss nicht nachvollziehbar. Allen Beteiligten war der Sachverhalt bekannt. Die unentgeldliche Nutzung durfte mit Zustimmung des zuständigen Fachamtes bis zur Inanspruchnahme durch den Eigentümer Landeshauptstadt Schwerin weiterhin ausgeübt werden. Die Frist für die Ankündigung der Beräumung wurde eingehalten. Die Bildung des Grundstückes für die Landeshauptstadt Schwerin erfolgte nur für die Erstellung des Weges.
Eine Wertminderung der Grundstücke ist nicht festzustellen, da diese Grundstück zu keiner Zeit direkt an den Ostorfer See anschlossen.

6. Ist bei der Ermittlung der voraussichtlichen Baukosten für den Wegebau berücksichtigt worden, dass die Mindesttiefe für eine frostfreie Gründung in der unmittelbaren Uferzone unterhalb des Wasserspiegels liegen wird? Sind die Baukosten also realsitisch angenommen worden oder sind die

Erwartungen an die Dauerhaftigkeit der zu schaffenden baulichen Anlage abgesenkt worden?
Da wir uns derzeitig erst im Beginn des Planungsstadiums befinden, sind die angesetzten Kosten geschätzt, aber doch als realistisch anzusehen.
Nähere Aussagen können erst nach Freiräumung des städtischen Grundstücks getroffen werden, da dann die Baugrunduntersuchungen vorliegen und die Objektplanung fortgeschritten sein wird.

7. **Gab es schon eine Abwägung zwischen den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes mit den touristischen Zielen bei der Streckenführung entlang der Wasserlinie Auf dem Dwang?**

   Dieses wird erst im Genehmigungsverfahren geschehen. Im Vorfeld wird dazu ein entsprechender Landschaftspflegerischer Begleitplan beauftragt.

8. **Warum wird die SDS im Jahre 2016 tätig, obwohl die Machbarkeitsstudie das Entstehen von Baukosten für diesen Abschnitt erst für das Jahr 2017 vorsieht (vgl. Schaubild „Kostenübersichtstabelle" der Machbarkeiststudie, 2, 137 Mio. Euro für 2017)?**

   Die Planungsleistungen sind umfangreich und nehmen 1 Jahr in Anspruch. Im Rahmen der Genehmigungsplanung sind vor Baubeginn allerdings notwendige Vermessungsarbeiten und Baugrunduntersuchungen auf beräumten Flächen erforderlich

9. **Ist bei der Wahl der Streckenführung in die Überlegungen mit eingeflossen die Folge der Grundstückssicherung – erwartungsgemäß durch Metallzäune mit Überkletterungsschutz – sowohl an den Hausgartengrundstücken als auch an den Steganlagen und deren optischen Wirkung auf Nutzer des Radweges?**

   Die Schauseite des Radweges wird die Wasserseite sein.

10. **Rechnet die Stadtverwaltung mit einer Zunahme von Hausfriedensbruch- und Eigentumsdelikten sowie dem Entstehen von ungeplanten Aufenthaltsorten mit entsprechender Unratansammlung, wenn es nicht zu einer entsprechenden Sicherung der Einfamilienhausgrundstücke zum öffentlichen Weg hin, ggf. auch zu den Steganlagen hin kommt, und hat dies die Verwaltung bei ihrer Planungsentscheidung mit einbezogen.**

    Eigentum verpflichtet. Jeder muss sein Eigentum individuell absichern und auch säubern. Die Bewirtschaftung des Weges erfolgt durch die Landeshauptstadt.

11. **Ist die Landeshauptstadt bereit, sich entsprechend der gesetzlichen Regelung an den Unterhaltungskosten dieser Grenzeinrichtungen gem. § 922 S. 2 BGB zu beteiligen?**

    Seitens der Landeshauptstadt Schwerin ist die Errichtung von Zäunen für die die Abgrenzung des Radweges zu den Grundstücken nicht erforderlich, sofern die

Grundstückseigentümer eine Abrenzung zu ihrem Grundstück wünschen, können sie diese auf ihrem Grundstück errichten.

12. Erscheint es sinnvoll, die eingeplanten Mittel statt für eine Brücke zwischen Dwang und Krösnitz für eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke von der Krösnitz über die Ludwigsluster Chaussee einzusetzen?

Das Ziel ist eine Fuß- und Radwegebrücke zwischen Krösnitz und Dwang. Andere Wegebeziehungen und -funktionen außerhalb touristischer Radwege sind nicht Bestandteil der Untersuchung.

13. Erscheint es sinnvoll, unter Außerachtlassung der oben genannten Aspekte den Umsetzungsbeschluss vom 27.04.2015 fortbestehen und die Umsetzung fortführen zu lassen, bevor eine Erörterung der genannten Aspekte mit den betroffenen anliegenden Grundstückseigentümern stattgefunden hat?

Es erscheint nicht nur sinnvoll sondern ist auch im öffentlichen Interesse aller Bürger und Besucher Schwerins hier einen attraktiven Rad- und Wanderweg zu schaffen. Die erneute Beteiligung des Ortsbeirates in der öffentlichen Sitzung unter Einladung der direkt betroffenen Anlieger ist nach Vorlage der Entwurfsplanung terminiert. Erst dann können weitergehende Aussagen zu genauen Verlauf, Ausbaustandard getroffen werden. Gute Erfahrung wurde hier für den ersten Abschnitt für 2016 gesammelt.

Mit freundlichen Grüßen

Angelika Gramkow