

# Stadtvertretung der Landeshauptstadt

## Schwerin

Datum: 2017-04-25

Dezernat: SDS Eigenbetrieb  
Stadtwirtschaftliche  
Dienstleistungen Schwerin  
Bearbeiter/in: Bachmann, Marlies  
Telefon: (0385) 644-3558

### Beschlussvorlage

#### Drucksache Nr.

01043/2017

öffentlich

### Beratung und Beschlussfassung

Dezernentenberatung  
Hauptausschuss  
Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Liegenschaften  
Ausschuss für Umwelt, Gefahrenabwehr und Ordnung  
Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr  
Hauptausschuss  
Stadtvertretung

### Betreff

Verbindungsweg Radfernweg Hamburg - Rügen mit Residenzstädteradrundweg  
- Abschnitt Dwang-Krösnitz  
Hier: Variantenprüfung auf dem Dwang

### Beschlussvorschlag

Die Stadtvertretung beauftragt den Oberbürgermeister mit der Planung und dem Bau der Variante 1 - Uferweg auf dem Dwang.

### Begründung

#### 1. Sachverhalt / Problem

Mit Beschluss vom 13.06.2016 wurde die Verwaltung aufgefordert alternative Streckenführungen auf dem Dwang zu prüfen (DS 00759/2016).

Am 12.12.2016 folgte dann der Prüfauftrag der Stadtvertretung auch eine dritte Alternativroute zu prüfen (Variante 3 a).

Bereits im Vorfeld der Erstellung der „Machbarkeitsstudie zur Optimierung der Radfern- und Radrundwege in der Landeshauptstadt Schwerin“ wurden verschiedene Streckenführungen auf dem Dwang ermittelt und geprüft.

Die Verwaltung hat eine umfangreiche Prüfung der Varianten vorgenommen und der Stadtvertretung zur 23. Sitzung am 12.12.2016 im TOP 4.3 vorgelegt. Dabei wurde von Anfang an auch die Variante 3 a (Prüfvariante Antrag DS 00886/2016 - Die Linke) mit einbezogen. In der Prüfung wurden mehrere Kriterien abgeprüft, wie z. B.

- Streckenlänge,
- Ausbaubreite,
- Verkehr,
- Fördermitteleinsatz,
- Barrierefreiheit,
- Naturschutzrelevanz,
- Touristische Attraktivität,
- Grundsatzbeschlüsse,
- Grunderwerb,
- Beeinträchtigung der Anwohnerinnen und Anwohner auf dem Dwang und
- Kosteneinschätzung usw.

Um die Förderfähigkeit der einzelnen Varianten feststellen zu können fand ein Vororttermin mit dem Leiter des Referates Förderung der Kommunalen Infrastruktur des Wirtschaftsministeriums statt.

Grundvoraussetzung zur Förderung einer anderen Linienführung, wie dem bisher geplanten Uferweg, ist eine erneute Abstimmung mit den beteiligten Partnern, insbesondere Tourismusverband M-V, Regionaler Planungsverband Westmecklenburg und baufachliche Prüfbehörde. Diese Stellungnahmen wurden nach vor Ort Besichtigungen erstellt (siehe Anlage).

#### *Tourismusverband M-V*

„... das die Führung autofrei durch die Natur für einen touristischen Radweg ein riesiger Qualitätssprung im Vergleich zu einem straßenbegleitenden Radweg an einer stark befahrenen Ortsstraße ist ...“

„... hält der Tourismusverband M-V e.V. die Variante (südliche Variante) am geeignetsten. Der geplante Uferweg mit freiem Blick auf den Ostorfer See verspricht eine hohe touristische Attraktivität, die das Image Schwerins als „Stadt der sieben Seen“ unterstreichen würde.“

#### *Regionaler Planungsverband Westmecklenburg*

„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.“

#### *Baufachliche Prüfstelle, Fachdienst Verkehrsmanagement*

„Diese Anforderung erfüllt die Variante 1 mit der direkten Führung am südlichen Ufer der Halbinsel am besten.

... Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass aus baufachlicher und straßenbautechnischer Sicht die Variante 1 die vorgenannten Anforderungen vollständig erfüllt.“

Aufgrund dieser und der Vielzahl weiterer Stellungnahmen und der Abwägung der Varianten schlägt die Verwaltung Variante 1 vor.

Die Variante 1 (Uferweg südlicher Dwang) erfüllt alle Kriterien und ist bis zu 90 Prozent förderfähig, da sie Bestandteil der „Machtbarkeitsstudie zur Optimierung der Radfern- und Radrundwege“ ist.

Die Varianten 2, 3 und 3 a erfüllen diese Kriterien – im Besonderen das Kriterium der Förderfähigkeit – nicht bzw. nicht vollständig (siehe Variantenvergleich). Die Stellungnahmen der baufachlichen Prüfbehörde, des Tourismusverbandes M-V sowie des Regionalen Planungsverbandes Westmecklenburg, welche als Grundlage der Förderfähigkeit zustimmen müssen, sehen ebenfalls die Variante 1 als einzige mit dem Höchstsatz förderfähige Trassenführung.

Variante 2 ist nicht förderfähig, da es sich lt. schriftlicher Aussage des Wirtschaftsministeriums um eine Anliegerstraße handelt und deren Funktion überwiegt.

Variante 3 a ergibt erhebliche Beeinträchtigungen des gesetzlichen Biotopschutzes auf einer Strecke von ca. 110 m auf dem Flurstück 184. Blickbeziehungen zum Gewässer wären nur durch erhebliche Rückschnittmaßnahmen und Baumfällungen (Eingriff nach § 14 BNatSchG) zu realisieren. Weiterhin sind Beeinträchtigungen von Bruthabitaten zu erwarten (Prüfung erfolgte durch die Untere Naturschutzbehörde).

Variante 3 hat mehrere sachliche Mängel, die für die touristische Förderung unattraktiv sind. Die Nachteile sind insbesondere die Führung des Weges durch eine Kleingartenanlage im Zick-Zack-Kurs. Es gibt keine Wasserausblicke und die Ausbaubreite des Weges von 2,50 m ist nicht überall gegeben. Steigungen von ca. 12 % sind zu überwinden, Doppelnutzung des Weges als Parkplatz und Zufahrt für die Kleingärten sowie die Nutzung des Weges als Zufahrt zu Garagen der anliegenden Eigenheime machen eine höhere Ausbaubreite von 3,50 m erforderlich.

Das Ergebnis nach Prüfung aller Kriterien durch die Verwaltung ist die bereits beschlossene Uferwegvariante am südlichen Dwang als wirtschaftlichste und touristisch wertvollste und damit zu favorisierende Variante.

Das Flurstück 174 ist 2014 eigens für diesen Rad- und Fußweg in einem Umlegungsverfahren Dwang 2014 gebildet und das Verfahren rechtsgültig abgeschlossen. Alle 23 Grundstückseigentümer des südlichen Dwang hatten nie ein Wassergrundstück. Seit über 80 Jahren ist ein Wegegrundstück im städtischen Eigentum. Der Uferweg bietet eine hohe Aufenthaltsqualität-für alle-Einwohnerinnen und Einwohner sowie-Besucherinnen und Besucher Schwerins.

## **2. Notwendigkeit**

Die touristischen Infrastrukturen in Schwerin sind nicht ausreichend und werden den derzeitigen Ansprüchen nicht gerecht. Schwerpunkte hierbei sind die Erlebbarkeit „Wasser“ sowie der Ausbau von Radwegen abseits der vielbefahrenen Straßen. Aktivurlaub gilt heute generationsübergreifend. Daher sind kürzere, sichere und überschaubare Rund- und Verbindungswege wichtig. Diese Angebote verlängern die Verweildauer der Gäste in Schwerin und führen zur Gewinnung einer weiteren Zielgruppe, die Familien.

## **3. Alternativen**

Bau einer anderen Variante unter Hinnahme eines zumindest deutlich höheren Eigenanteils sowie weiterer o.g. bzw. dem beigefügten Variantenvergleich entnehmbarer Nachteile.

## **4. Auswirkungen auf die Lebensverhältnisse von Familien**

Schaffung von attraktiven Radwegen abseits der viel befahrenden Straßen. Der Weg führt entlang des Seeufers und ermöglicht so entsprechende Naturerlebnisse für SchwerinerInnen und TouristInnen.

## **5. Wirtschafts- / Arbeitsmarktrelevanz**

Stärkung der Destination Radtourismus und weitere Belebung der Bauwirtschaft

## **6. Darstellung der finanziellen Auswirkungen auf das Jahresergebnis / die Liquidität**

Das Gesamtinvestitionsvolumen für den Verbindungsweg Radfernweg Hamburg - Rügen mit Residenzstädteradrundweg beträgt 2.137.000,00 €. Für diese Investition steht eine Förderung in Höhe von 80 - 90 Prozent in Aussicht. Dabei fallen für das hier in Rede stehende Teilstück dargestellt für die einzelnen Varianten folgende Kosten an:

Da die Möglichkeit der Förderfähigkeit der Varianten 3 und 3a durch den Fördermittelgeber an die positiven Stellungnahmen der Verbände geknüpft wurden, sind nach der Vorlage der Stellungnahmen keine Einnahmen dargestellt.

	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 3 a
• Auszahlung	330.000,00 €	40.000,00 €	410.000,00 €	380.000,00 €
• Einzahlung (Förderung)	297.000,00 €	--	--	--
• Eigenmittel der Stadt Schwerin	33.000,00 €	40.000,00 €	410.000,00 €	380.000,00 €

Der vorgeschlagene Beschluss ist haushaltsrelevant:

ja (bitte Unterabschnitt a) bis f) ausfüllen)

nein

a) Handelt es sich um eine kommunale Pflichtaufgabe: nein

b) Ist der Beschlussgegenstand aus anderen Gründen von übergeordnetem Stadtinteresse und rechtfertigt zusätzliche Ausgaben:

c) Welche Deckung durch Einsparung in anderen Haushaltsbereichen / Produkten wird angeboten:

--

d) Bei investiven Maßnahmen bzw. Vergabe von Leistungen (z. B. Mieten):

Nachweis der Unabweisbarkeit – zum Beispiel technische Gutachten mit baulichen Alternativmaßnahmen sowie Vorlage von Kaufangeboten bei geplanter Aufgabe von als Aktiva geführten Gebäuden und Anlagen:

Betrachtung auch künftiger Nutzungen bei veränderten Bedarfssituationen (Schulneubauten) sowie Vorlage der Bedarfsberechnungen:

Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für das Vermögen der Stadt (Wirtschaftlichkeitsbetrachtung im Sinne des § 9 GemHVO-Doppik):

Grundsätzliche Darstellung von alternativen Angeboten und Ausschreibungsergebnissen:

e) Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für die Sanierung des aktuellen Haushaltes  
(inklusive konkreter Nachweis ergebnis- oder liquiditätsverbessernder Maßnahmen und Beiträge für Senkung von Kosten, z. B. Betriebskosten mit Berechnungen sowie entsprechende Alternativbetrachtungen):

keinen

f) Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für die Sanierung künftiger Haushalte  
(siehe Klammerbezug Punkt e):

Trotz zusätzlicher Wege erfolgt insgesamt in erheblichem Umfang die Sanierung bestehender Wege, die in den Verbindungsweg einbezogen werden (z. B. wassergebundene Teilstücke am Faulen See). Durch den Bau wesentlicher Abschnitte in Asphaltbauweise können die durchschnittlichen jährlichen Unterhaltungsleistungen von ca. 0,90 €/m<sup>2</sup> p. a. auf ca. 0,10 €/m<sup>2</sup> p. a. gesenkt werden.

#### **über- bzw. außerplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen im Haushaltsjahr**

Mehraufwendungen / Mehrauszahlungen im Produkt: keine

Die Deckung erfolgt durch Mehrerträge / Mehreinzahlungen bzw. Minderaufwendungen / Minderausgaben im Produkt: keine

#### **Die Entscheidung berührt das Haushaltssicherungskonzept:**

ja

Darstellung der Auswirkungen: Die Unterhaltung des Radwegenetzes erfolgt zu großen Teilen aus den Mitteln für die Straßenunterhaltung. Gemäß HSK sollen hier regelmäßig entsprechende Einsparungen erzielt werden. Diese Maßnahme trägt in Ihrer Gesamtheit, unter Beachtung der genannten jährlich notwendigen Unterhaltungskosten, zur Reduzierung des Unterhaltungsaufwandes insgesamt bei.

nein

#### **Anlagen:**

- Lageplan
- Variantenprüfung der Verwaltung
- Auszug aus dem Liegenschaftskataster
- Stellungnahme Wirtschaftsministerium, Leiter Referat Förderung der Kommunalen Infrastruktur Herr Thomas Weber
- Stellungnahme Tourismusverband M-V
- Stellungnahme Regionaler Planungsverband Westmecklenburg
- Stellungnahme baufachliche Prüfstelle

gez. i.V. Bernd Nottebaum  
1. Stellvertreter des Oberbürgermeisters