



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

Die Oberbürgermeisterin

Interessengemeinschaft „Auf dem Dwang“
c/o Karl-Heinz-Bartlau
[REDACTED]
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
2016-04-08

Unsere Nachricht vom/Unser Zeichen

Datum Ansprechpartner/in
2016-04-15 Frau Bachmann/ Frau Funk

Bürgeranfrage Radwege

Sehr geehrte Damen und Herren,

im folgenden möchte ich Ihnen gern die von Ihnen gestellten Fragen beantworten:

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 Residenzstädteradrundweg. Diese Route ist besonders landschaftlich attraktiv und auch für die Bürger/- innen 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 Ausparung 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?

Hausanschrift:
Landeshauptstadt Schwerin
Die Oberbürgermeisterin
Am Packhof 2 - 6
19053 Schwerin
Zentraler Behördenruf: +49 385 115
Zentraler Telefonservice: +49 385 545-0
Internet: www.schwerin.de
E-Mail: info@schwerin.de

Öffnungszeiten:
Mo. 08:00 - 16:00 Uhr
Di. 08:00 - 18:00 Uhr
Do. 08:00 - 18:00 Uhr

Samstags-Öffnungszeiten
des BürgerBüros unter
www.schwerin.de

Bankverbindungen:		
Sparkasse Mecklenburg-Schwerin	BIC NOLADE21LWL	IBAN DE73 1405 2000 0370 0199 97
Deutsche Bank AG Schwerin	BIC DEUTDE33XXX	IBAN DE82 1307 0000 0309 6500 00
VR-Bank e.G. Schwerin	BIC GENODEF1SN1	IBAN DE72 1409 1464 0000 0288 00
HypoVereinsbank	BIC HYVEDE33HAN	IBAN DE22 2003 0000 0019 0453 85

Gläubiger-Ident-Nr.: DE87 LHS0 0000 0074 24

Ja, es gibt diese Notwendigkeit, die Besucher/- innen 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 daran.

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 Kostenparnis würde das führen?

Es geht in der Machbarkeitsstudie um touristische Radwege. Die bestehenden Radwegkonzepte 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 VO12“ 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/- innen 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/- innen 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 Eigentümer/- innen 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.

Allen Beteiligten war der Sachverhalt bekannt. Die unentgeltliche 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 realistisch angenommen worden oder sind die Erwartungen an die Dauerhaftigkeit der zu schaffenden baulichen Anlage abgesenkt worden?

Da wir uns derzeit 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 Machbarkeitsstudie, 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.

Mit einer Zunahme von Straftaten wird in dem Bereich nicht gerechnet.
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/-innen eine Abgrenzung 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/-innen und Besucher/-innen Schwerins hier einen attraktiven Rad- und Wanderweg zu schaffen. Die erneute Beteiligung des Ortsbeirates in der öffentlichen Sitzung unter Einladung der betroffenen Anlieger/-innen ist nach Vorlage der Entwurfsplanung vorgesehen. Dann können weitergehende Aussagen zu genauem Verlauf, Ausbaustandard getroffen werden.

Sehr geehrte Interessengemeinschaft,

ich biete Ihnen an, in einer Bürgerversammlung gerne mit Ihnen im Mai diesen Jahres ins Gespräch zu kommen und weitere Argumente auszutauschen.

Mit freundlichen Grüßen


Angelika Gramkow