

| | 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 verwindeltem 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 $\geq 13\%$ 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 (Eingriff 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 | <ul style="list-style-type: none"> • 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) | <ul style="list-style-type: none"> • Bestandteil des Radwegekonzeptes 2020 für die Landeshauptstadt Schwerin (Drucksache 00019/2009, Stadtvertreterbeschluss vom 07.12.2009) | <ul style="list-style-type: none"> • 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 | <ul style="list-style-type: none"> • 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 |

| | | | | |
|--|--|---|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> Leitbild Schwerin 2020 offen – innovativ – lebenswert (Drucksache 017/2011, Stadtvertreterbeschluss vom 21.02.2011) Touristische Entwicklungskonzeption für die Landeshauptstadt Schwerin (Drucksache 035/2012, Stadtvertreterbeschluss 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 Stadtanzeiger der Landeshauptstadt Schwerin, öffentlich bekanntgegeben. Machbarkeitsstudie zur Optimierung der Radfern- und Radrundwege in der Landeshauptstadt Schwerin (Drucksache 00278/2015, Stadtvertreterbeschluss 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, Stadtvertreterbeschluss vom 27.04.2015) | | (Drucksache 00288/2015, Stadtvertreterbeschluss vom 27.04.2015) | (Drucksache 00288/2015, Stadtvertreterbeschluss vom 27.04.2015) |
| Grundstückserwerb | <p>nicht notwendig, da städtisches Grundstück Besonderheit: Seit 04.04.2014 ist das vereinfachte Umlegungsverfahren 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 Eigentümer 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 vorgesehen war.</p> | nicht notwendig, da städtisches Grundstück | nicht notwendig, da städtisches Grundstück, aber Verkleinerung der angrenzenden Kleingärten 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 | <p>23 Grundstücke mit Eigenheim Abstand Außenwand Haus bis Mitte öffentlicher Weg</p> <p>ca. 50 – 60 m = 17 Grundstücke ca. 35 m = 5 Grundstücke ca. 25 m = 1 Grundstück</p> | alle Anlieger der Straße, Sackgassencharakter ist fuß- und radläufig aufgehoben | 7 Grundstücke mit Eigenheim und 26 Kleingärten Abstand zwischen 60 und 25 m von der Hauswand bis zur Mitte des Weges | 4 Grundstücke mit Eigenheim und 20 Kleingärten Abstand zwischen 60 und 25 m von der Hauswand bis zur Mitte des Weges |
| Kosten Kostenschätzung: | <p>Brücke 1.200.000,- € Weg Dwang 330.000,- € Weg Krösnitz 280.000,- €</p> <p>Gesamtkosten: 1.810.000,- €</p> | <p>1.200.000,- € 40.000,- € 280.000,- €</p> <p>1.520.000,- €</p> | <p>1.200.000,- € 410.000,- € 280.000,- €</p> <p>1.890.000,- €</p> | <p>1.200.000,- € 380.000,- € 280.000,- €</p> <p>1.860.000,- €</p> |

| | | | | |
|-------------------------------|--|--|--|--|
| Förderquote: | ca. 80% - 90% Förderung | keine Förderung aus touristischen Infrastrukturprogrammen möglich | ca. 80% - 90% Förderung; Voraussetzung Zustimmung (siehe Fördermitteleinsatz) | ca. 80% - 90% Förderung; Voraussetzung Zustimmung (siehe Fördermitteleinsatz) |
| Eigenanteil der Stadt: | ca. 190.000,- bis 370.000,- € <ul style="list-style-type: none"> • zuzüglich bereits getätigter Grunderwerbskosten vom Land M-V in Höhe von 105.316,- € • zuzüglich Verfahrenskosten und vermessungstechnischer Leistungen im Umlegungsverfahren | 1.520.000,- € <ul style="list-style-type: none"> • 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,- € <ul style="list-style-type: none"> • 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) <ul style="list-style-type: none"> • 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 |  <ul style="list-style-type: none"> • Bestand Dwang  <ul style="list-style-type: none"> • Bestand Dwang  <ul style="list-style-type: none"> • Planungsbeispiel (Zarrentin-Schaalsee) |  <ul style="list-style-type: none"> • Bestand Dwang  <ul style="list-style-type: none"> • Bestand Dwang  <ul style="list-style-type: none"> • Bestand Dwang |  <ul style="list-style-type: none"> • Bestand Dwang  <ul style="list-style-type: none"> • Bestand Dwang (begrenzte Ausbaubreite)  <ul style="list-style-type: none"> • Bestand Dwang (begrenzte Ausbaubreite) |  <ul style="list-style-type: none"> • Bestand Dwang  <ul style="list-style-type: none"> • Bestand Dwang  <ul style="list-style-type: none"> • Bestand Dwang |

| | | | | |
|--|--|---|--|--|
| <p>Prüfung Gutachten der Interessengemeinschaft "Südlicher Dwang" vom 16.08.2016</p> <p>Bearbeiterin: Cristina Behnke (Landschaftsplanerin)</p> | <p>wurde von der Bearbeiterin nicht betrachtet</p> | <p>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.</p> | <p>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.</p> | <p>wurde von der Bearbeiterin nicht betrachtet</p> |
|--|--|---|--|--|