

Interessengemeinschaft Dwang  
Südufer  
Schwerin

Landeshauptstadt Schwerin  
Der Oberbürgermeister  
Herr Dr. Rico Badenschier  
Am Packhof 2-6

19053 Schwerin

Schwerin, den 27.04.2017

### **Radwege Dwang - Krösnitz**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Interessengemeinschaft Südlicher Dwang, bestehend aus allen 23 Anwohnerfamilien, die von der Variante 1) betroffen wären, hat uns beauftragt, Ihnen noch einmal zu schreiben und Sie zu bitten, die bestehende Alternativvariante 3A einmal gründlich zu prüfen und abzuwägen.

Wir haben in Erfahrung gebracht, dass die Zuständigkeit für die Bewilligung der Fördermittel vom Wirtschaftsministerium auf das Energieministerium gewechselt hat. Der dortige Fördertopf speist sich nunmehr nicht mehr aus sogenannten GRW-Mitteln, also europäischen Mitteln zur Stärkung der regionalen Wirtschaftsstruktur. Vielmehr geht es um sogenannte EFRE-Mittel zur Stärkung der regionalen Entwicklung. Dadurch liegt der Fokus nicht mehr auf der touristischen Attraktivität. Diese ist bei der Variante 3A natürlich trotzdem gegeben und absolut vergleichbar mit der Südvariante 1. Das bestätigte uns auch eine gemeinsame Begehung der Variante 3A mit dem Verein PRO Schwerin. Der Verein unterstützt die Variante 3A.

Die Variante 3A ist aus Tourismusmitteln förderfähig, unter den neuen Förderkriterien erstrecht. Die Stadt kann also eine Variante frei wählen.

Die betroffenen Anwohner befürworten bekanntlich die Alternative 3A zur Variante 1, da keinerlei Eingriffe in bestehende Nutzungsverhältnisse notwendig sind bzw. viel geringer als eine Führung zwischen den Einfamilienhausgrundstücken und den jeweils zugehörigen Bootssteganlagen.

Dabei ist zu beachten, dass künftige Pachtzahlungen für die vorgesehenen Wegeflächen der Variante 1 einen erheblichen Beitrag dazu leisten können, die Eigenmittel der Stadt aufzubringen, ja diese sogar decken könnten, je nachdem wie lang der Zeithorizont betrachtet wird. Erst Recht gilt dies natürlich auch für den Fall, dass die Stadt sich

entschließen könnte, die entsprechenden Flächen an die anliegenden Eigentümer zu veräußern. Die dazu geäußerten Bedenken, die Stadt hätte sich gegenüber dem Land verpflichtet, diese nicht zu veräußern, lassen sich zerstreuen:

Zum einen ist ein sogenanntes Veräußerungsverbot, welches den Eigentumserwerb hindert, aus rechtlichen Gründen nicht möglich (siehe § 137 Bürgerliches Gesetzbuch). Soweit es schuldrechtlich wirkt, könnte das Land allenfalls vorher verlangen, die Flächen zurückübertragen zu erhalten, was seinerseits eine Mittelzufluss an die Landeshauptstadt bewirken würde (rund 36.000,00 €). Aber auch hier steht nicht fest, dass das Land sich nicht auf Nachverhandlungen einlassen würde. Schließlich hat sich die Stadt gegenüber dem Land nicht verpflichtet dort einen Radweg zu bauen. Die Stadt hat dies nur in Aussicht gestellt. Die Entscheidung darüber – das weiß auch das Land – trifft die Stadtverordnetenversammlung. Pachtzahlungen erhielte die Stadt in jedem Fall.

Bei einem eventuellen Verkauf der Uferstreifen an die entsprechenden Anwohner könnte die Stadt als Verkäufer nahezu 100 % ihres Eigenanteils der Kosten des gesamten Projektes inkl. Brücke, einnehmen. In Anbetracht der finanziellen Lage der Stadt sicherlich interessant.

Somit sprechen folgende objektive Argumente für die Variante 3A:

- \*touristisch gleichwertig, beide Varianten führen am Ufer entlang
- \*aufgrund der etwas geringeren Länge der Variante 3A zur Variante 1 entstehen auch weniger Kosten
- \*behindertengerecht, weil so gut wie keine Steigungen
- \*Eingriffe in Natur vergleichbar, vielleicht etwas geringer weil 50 % des Weges bereits bestehen und dort keine Eingriffe mehr notwendig sind
- \*die Variante 3A könnte aus dem Verkaufserlös bzw. Verpachtung des Uferstreifens auf der Südseite finanziert werden

Beide Varianten haben gemeinsam, dass die Förderfähigkeit der Brücke und der sonstigen Wegführung auf der Halbinsel Krösnitz von der Variantenwahl unabhängig ist. Jede Variante selbst ist ebenfalls förderfähig.

Wir schlagen vor, dass nach dem Zuständigkeitswechsel im Ministerium die Stadtverwaltung noch einmal die Förderfähigkeit der verschiedenen Varianten in enger Abstimmung mit dem jetzt zuständigen Energieministerium neu erörtert, wobei wir uns wünschten, dass sichergestellt wird, dass nicht allein durch die Art der Herangehensweise eine Vorfestlegung auf die Variante 1) stattfindet.

Mit freundlichen Grüßen  
Interessengemeinschaft Dwang Südufer

Karlheinz Bartlau  
-Vertreter d. Interessengemeinschaft-

Klaus Haller  
-Vertreter d. Interessengemeinschaft-

**LEGENDE**

Bestand gemäß LINFOS, 06/2016

-  Geschütztes Biotop: Gebusch/Strauchgruppe; Weide
-  Geschütztes Biotop: See; Phragmites-Röhricht
-  Geschütztes Biotop: See; Phragmites-Röhricht; Gehölz; Weide

Tatsächliche Nutzung nach ALKIS-Datensatz

-  Straße
-  Straßenebenfläche
-  Weg
-  Wohnbaufläche
-  Sport-, Freizeit- und Erholungsfläche
-  Kleingarten
-  Industrie- und Gewerbefläche
-  Flächen gemischter Nutzung
-  Stehendes Gewässer
-  Gehölz
-  Sumpf
-  Bahnverkehr

Tatsächliche Nutzung - nach örtlicher Feststellung

-  Grünfläche
-  Verbindung der Radwege "Hamburg-Rügen-Radfernweg" und Residenzstädte-Radrundweg"
-  Informativ: Radwegführung - gemäß Machbarkeitsstudie (Februar 2015)
-  Radwegführung - Alternative 1
-  Radwegführung - Alternative 2

Fotonummer

①

**Eintragung Variante 3 A**

-  Radwegführung - Variante 3 A
-  mögliche Wegeverbindung

04.04.2017

Vorhaben

Verbindung "Hamburg-Rügen-Radfernweg" mit "Residenzstädte-Radrundweg"

Maßstab 1 : 2.000

Format 420 x 297

Blatt

1

Plangrundlage:

- Katasterkartenwerk Geodatenverbund LUP vom 22.06.2016
- Darstellung von Alternativen zur Radwegführung vom 29.07.2016
- Landchaftsplanung/Landschaftsarchitektur Christina Behrke im Auftrag der Interessengemeinschaft Südlicher Dwang



Krößnitz

Ostorfer See