

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Jutta Wegner, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Geplanter Autobahn-14-Zubringer Schwerin-Süd

und

ANTWORT

der Landesregierung

Vorbemerkung

Die Landeshauptstadt Schwerin beabsichtigt, zur Verbesserung der verkehrlichen Erschließung des Industrieparks Schwerin den Neubau eines Autobahnzubringers vom Industriepark Schwerin zur Bundesautobahn A 14 als Straße in kommunaler Baulast inklusive einer neuen Autobahnanschlussstelle Schwerin-Süd zu errichten. Die Landeshauptstadt Schwerin hat die Straßenbauverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern beauftragt, die für diese Baumaßnahme erforderlichen Planungen bis zur bestandskräftigen Baurechtschaffung durchzuführen. Hierzu haben die Landeshauptstadt Schwerin und das Land Mecklenburg-Vorpommern im April 2022 eine Planungsvereinbarung geschlossen.

1. Wie ist der Planungsstand für den Bau des Zubringers vom Industriepark Schwerin zur Autobahn 14 (A 14)?
 - a) Welcher Streckenverlauf des Zubringers ist nach derzeitigem Stand vorgesehen?
 - b) Welche Abwägungen haben zur Wahl des bevorzugten Streckenverlaufes geführt?

Nach Bestätigung der Vorzugstrasse durch die Landeshauptstadt Schwerin Ende 2023 erstellt die Straßenbauverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern für den Zubringer vom Industriepark Schwerin zur Autobahn 14 (A 14) derzeit die Vorentwurfs- und Genehmigungsunterlagen. Diese Unterlagen sind Grundlage für die Einleitung des zur Baurechtschaffung erforderlichen Planfeststellungsverfahrens.

Zu a)

Die Anbindung des neuen Autobahnzubringers an die A 14 liegt zwischen der vorhandenen Anschlussstelle Schwerin-Ost und dem Autobahnkreuz Schwerin. Der Abstand zum Autobahnkreuz Schwerin beträgt ca. 15 Kilometer und zur Anschlussstelle Schwerin-Ost ca. 4,5 Kilometer. Die Vorzugsvariante des Autobahnzubringers beginnt an der neu zu errichtenden Anschlussstelle und verläuft etwa 1,3 Kilometer östlich des Gebietes Muesser Holz und weiterführend auf einer Länge von ca. 1,6 Kilometern zum Zwecke der Trassenbündelung parallel zur Bahnstrecke 6933 Schwerin – Görries – Parchim (Bahn km 9,640 bis 11,240). Die Trasse kreuzt im weiteren Verlauf die Landesstraße (L) 1072, um dann im Norden des Industriegebietes in Höhe des Fährweges in die Industriegebietsstraße einzubinden.

Zu b)

Die Entscheidung für die Vorzugstrasse wurde auf Basis einer Umweltverträglichkeitsstudie unter Berücksichtigung der Schutzgüter des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes und der Raumwiderstände im Landschaftsraum getroffen. Besonderes Gewicht wurde dabei den Arten- und Biotopschutzbelangen beigemessen. In die Abwägung sind zudem die Verkehrswirksamkeit sowie Wirtschaftlichkeitsaspekte eingeflossen.

2. Welche Planungskosten sind bislang angefallen?

- a) Wie setzen sich diese zusammen?
- b) Mit welchen Planungskosten rechnet die Landesregierung insgesamt?
- c) Wer kommt für die Planungskosten auf?

Die Straßenbauverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern erfüllt den sich aus der Planungsvereinbarung ergebenden Auftrag teils mit internem Personal und teils durch externe Ingenieurbüros und Gutachter. Die Kosten des internen Personals der Straßenbauverwaltung werden nicht erfasst. Für die externe Projektarbeit sind bisher Planungsaufträge in Höhe von 495 646 Euro vergeben worden.

Zu a)

Die Kosten der externen Projektbearbeitung setzen sich folgendermaßen zusammen:

Fachgebiet	Kosten (Euro)
verkehrstechnische Untersuchungen	114 316
Vermessungsleistungen	8 455
geotechnische Erkundungen	153 219
Sicherheitsauditor	3 886
faunistische Kartierungen	215 770
	495 646

Zu b)

In Anlehnung an den Runderlass 03/2023 des Ministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern „Leistungen der Straßenbauverwaltung für Dritte – Erhebung von Verwaltungskosten und Berechnung von Entwurfs- und Bauüberwachungsmitteln“ wird abgeschätzt, dass die internen und externen Kosten für Planung und Baudurchführung einer Neubaumaßnahme insgesamt bei etwa 20 Prozent der Kosten für Bau und Grunderwerb des Vorhabens liegen.

Zu c)

Die Planungskosten für das Neubauvorhaben trägt grundsätzlich die Landeshauptstadt Schwerin als Vorhabenträger des Neubauvorhabens. Darüber hinaus wird angestrebt, dass sich die Autobahn GmbH des Bundes zumindest teilweise an den Kosten für Planung und Bau des neuen Brückenbauwerkes über die A 14 im Zuge der neuen Anschlussstelle Schwerin-Süd beteiligt.

3. In der Pressemitteilung des Ministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit vom 1. April 2022 (Nummer 79/22) werden die Kosten der gesamten Baumaßnahme auf 10 Millionen Euro geschätzt. In dem NDR-Bericht vom 12. Dezember 2023 soll das Projekt fast 50 Millionen Euro kosten.
Welche Kosten sind nach Kenntnis der Landesregierung gemäß aktuellen Schätzungen für die gesamte Baumaßnahme zu erwarten?
 - a) Wie setzen sich die Gesamtkosten zusammen?
 - b) Wer kommt für die Gesamtkosten auf (bitte alle Beteiligten mit jeweiligem Kostenanteil auflisten)?
 - c) Wer kommt für etwaige Kostensteigerungen im Zeitverlauf auf?

Im Ergebnis der Vorplanung wurden die Bau- und Grunderwerbskosten für die Vorzugsvariante des Autobahnzubringers inklusive Anschlussstelle Schwerin-Süd mit Stand Mai 2023 im Rahmen einer Kostenschätzung nach der „Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen“ (AKVS) mit ca. 17,5 Millionen Euro ermittelt.

Zu a)

Die Gesamtkosten der Maßnahme setzen sich wie folgt zusammen:

Verkehrsanlage	Kosten Bau (in Millionen Euro)	Kosten Grunderwerb (in Millionen Euro)
Neubau Autobahnzubringer	10,68	0,26
Neubau Autobahnanschlussstelle (ohne Brückenbauwerk)	4,01	0,10
Rückbau der vorhandenen Brücke über die A 14	0,14	0,00
Neubau der Brücke in der Anschluss- stelle Schwerin-Süd	2,28	0,01
Gesamtkosten	17,11	0,37

Zu b)

Die Kosten für den Autobahnzubringer und die Anschlussstelle (ohne Brückenbauwerk) trägt die Landeshauptstadt Schwerin. Den Rückbau der vorhandenen Brücke im Zuge eines Wirtschaftsweges über die A 14 bezahlt die Autobahn GmbH des Bundes. Die Kosten für die neue Brücke in der Anschlussstelle sollen zwischen Landeshauptstadt und Autobahn GmbH des Bundes geteilt werden, wobei auf die Landeshauptstadt 44 Prozent und auf die Autobahn GmbH des Bundes 56 Prozent dieser Kosten entfallen.

Zu c)

Kostensteigerungen sind durch die o. g. Beteiligten zu finanzieren.

4. Inwieweit ist die Wirtschaftlichkeit des geplanten Autobahnzubringers durch eine Nutzen-Kosten-Analyse belegt?

Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung ist im Rahmen der bisherigen Planungsaktivitäten noch nicht erstellt worden. Im Auftrag der Landeshauptstadt Schwerin wird die Straßenbauverwaltung des Landes die Wirtschaftlichkeit der Straßenbaumaßnahme im Rahmen der Genehmigungsplanung nachweisen.

5. Inwieweit entlastet der geplante Autobahnzubringer die Stadt Schwerin verkehrstechnisch?
- a) Welche Zahlen belegen den Bedarf des geplanten Zubringers zur A 14 und der neuen Anschlussstelle Schwerin-Süd?
 - b) Gibt es Verkehrsprognosen, die das derzeitige und das nach dem Bau des Zubringers zu erwartende Verkehrsaufkommen abbilden und mögliche Ent- bzw. Belastungen des Verkehrs präzise quantifizieren?

Die Fragen 5 und a) werden zusammenhängend beantwortet.

Für die verkehrliche Betrachtung wurde eine Verkehrsuntersuchung beauftragt, aus der hervorgeht, dass die durch die zu erwartende Belegung des Industrieparks zusätzlich erzeugten Verkehre nicht leistungsfähig im vorhandenen städtischen Netz aufgenommen werden können. Im Industriepark werden werktags etwa 27 000 Fahrten, davon etwa 5 300 Schwerverkehrsfahrten (Lastkraftwagen – Lkw) erzeugt. Diese werden in das umliegende Straßennetz verteilt. Um eine Überlastung des vorhandenen Straßennetzes zu vermeiden, sollen diese Mehrmengen an Fahrzeugen bedarfsgerecht auf die Autobahn durch eine direkte und leistungsfähige Anbindung geführt werden. In der Vorzugslösung ist der Zubringer mit einem durchschnittlich täglichen Verkehrsaufkommen von ca. 15 000 Kraftfahrzeugen berechnet. Davon sind etwa 2 300 Schwerverkehre (Lkw) prognostiziert.

Zu b)

In der Verkehrsuntersuchung sind die heutigen Verkehrsmengen im vorhandenen Verkehrsnetz (ohne Zubringer) ermittelt und bewertet worden. Darauf aufbauend ist dann der zusätzliche, prognostisch bei Entwicklung des Industrieparks zu erwartende Verkehr auf das bestehende Verkehrsnetz umgelegt und bewertet worden. Hier können Defizite aus der Mehrbelastung identifiziert werden. Dieser sogenannte Prognosenullfall liefert dann Vergleichswerte, um die Auswirkungen des neuen Zubringers mit den zukünftigen Verkehren bewerten zu können. Abschließend wird in der Verkehrsuntersuchung der zusätzliche Verkehr im Verkehrsnetz mit dem Zubringer berechnet und die Veränderung dargestellt und bewertet. Für die Vorzugsvariante sind im innerstädtischen Netz Entlastungswirkungen im durchschnittlichen täglichen Verkehr von bis zu 5 300 Kraftfahrzeugen pro Tag gegenüber dem Vergleichsfall (Prognosenullfall – ohne Zubringer) prognostiziert.

6. Laut Google Maps beträgt der Weg vom Industriepark Schwerin zur A 14, Anschlussstelle Schwerin-Ost, derzeit rund 9 Kilometer. Die Dauer wird bei guter Verkehrslage mit 12 Minuten angegeben. Der Weg vom Industriepark Schwerin zum Autobahnkreuz Schwerin beträgt laut Google Maps derzeit rund 20 Kilometer. Die Dauer wird bei guter Verkehrslage mit 18 Minuten angegeben. Welche durchschnittliche Zeitersparnis wird durch den Bau des Zubringers zur A 14 und der geplanten Anschlussstelle Schwerin-Süd für die ansässigen Unternehmen im Vergleich zur jetzigen Situation erwartet?
- a) Wie groß wäre die Zeitersparnis durch den Bau des Zubringers und der geplanten Anschlussstelle Schwerin-Süd für die Unternehmen in Richtung Norden (Richtung Wismar/Rostock)?
 - b) Wie groß wäre die Zeitersparnis durch den Bau des Zubringers und der geplanten Anschlussstelle Schwerin-Süd für die Unternehmen in Richtung Süden (Richtung Autobahnkreuz Schwerin bzw. Berlin)?
 - c) Auf welcher Grundlage und unter welchen Annahmen werden die erwarteten Zeitersparnisse für die Unternehmen berechnet?

Durch die Entwicklung des Industrieparks Schwerin-Süd werden sich die Verkehrsmengen im Untersuchungsraum erhöhen. Dieses führt im Bestandsnetz zu Überlastungen, die sich in Warte- und Verlustzeiten bis hin zu Stauerscheinungen darstellen werden. Insofern sind vergleichende Berechnungen z. B. in Google Maps nicht anwendbar, da diese nur die aktuelle Verkehrsbelegung berücksichtigen.

Die verkehrliche Bemessung und Berechnungen im Simulationsnetz der projektbezogenen Verkehrsuntersuchung werden nach dem Regelwerk für Straßenplanungen erstellt und beziehen sich auf die Verkehre zu stark belasteten Zeiten in den Morgen- und Feierabendstunden. Für diese beiden Szenarien sind die Reisezeiten zwischen dem Knoten Fährweg/Ludwig-Bölkow-Straße und der Anschlussstelle Schwerin-Ost bzw. dem Autobahnkreuz Schwerin ermittelt worden.

Zu a)

Die Reisezeit vom Industriepark zur Autobahnanschlussstelle Schwerin-Ost beträgt im Prognosenullfall ohne Autobahnzubringer für Personen- und Lastkraftwagen 14,6 Minuten. Mit dem Neubau des Zubringers verringert sich die Reisezeit für Personenkraftwagen auf 8,7 Minuten und für Lkw auf 9,5 Minuten.

Zu b)

Die Reisezeit vom Industriepark zum Autobahnkreuz Schwerin wird ohne Zubringer für Personenkraftwagen mit 20,1 Minuten und für Lkw mit 20,7 Minuten berechnet. Mit dem Neubau des Zubringers verringert sich die Reisezeit für Personenkraftwagen auf 15,7 Minuten und für Lkw auf 17,9 Minuten.

Zu c)

Grundlage der Verkehrsuntersuchung ist ein Verkehrsmodell für den Großraum Schwerin. Dieses wird derzeit auf Basis aktueller Verkehrszählungen aktualisiert und auf den Prognosehorizont 2035 fortgeschrieben.

7. Welche Umweltauswirkungen entstehen durch den Bau des neuen Zubringers zur geplanten A 14 Anschlussstelle Schwerin-Süd?
 - a) In welchem Umfang ist nach bisherigem Planungsstand die Fällung von Wald geplant?
 - b) In welchem Umfang ist nach bisherigem Planungsstand mit der Versiegelung von bisher unversiegelten Böden zu rechnen?

Alle Umweltauswirkungen werden in diversen Umweltgutachten ermittelt und mittels Maßnahmenkonzepten vermieden, vermindert oder kompensiert.

Neben Waldverlusten und Versiegelung, wie u. a. in den Antworten zu den Fragen 7 a) und b) erörtert, sind für das Vorhaben Zerschneidungseffekte und Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten in Waldbäumen sowie artenschutzrelevante Betroffenheiten von Zauneidechsen, Fledermäusen und Waldvogelarten relevant.

Durch die gewählte Trassenführung und Bündelung mit der vorhandenen Bahnstrecke werden Schallauswirkungen auf Wohnstandorte vollständig vermieden. Positivwirkungen ergeben sich insbesondere durch Lärmentlastungen in den Ortschaften südlich von Schwerin und einen straßenbegleitenden Radweg mit Alleepflanzung zur Verbindung von Schwerin mit dem Umland.

Zu a)

Nach derzeitigem Planungsstand ist mit dem Autobahnzubringer ein Eingriff in etwa 8 Hektar Wald, überwiegend verschiedene Ausprägungen von Kiefernforsten, verbunden. Als Kompensation sollen klimaangepasste Laubmischwälder auf ungefähr dreifacher Fläche neugepflanzt werden.

Zu b)

Die neu- und teilversiegelte Fläche beträgt nach derzeitigem Planungsstand ca. 9 Hektar.

8. Hält die Landesregierung die voraussichtlichen Gesamtkosten des Autobahnzubringers Schwerin-Süd, die damit einhergehende Flächenversiegelung und die Umweltschäden für gerechtfertigt angesichts der erwarteten Zeitersparnis für die Unternehmen?

Wie kommt die Landesregierung zu ihrer Einschätzung?

Der Industriepark wird in der Zukunft weiter wachsen. Mit der Ansiedlung zusätzlicher Unternehmen wird sich das Transportaufkommen – insbesondere per Lkw ausweiten. Eine optimale Anbindung von Gewerbestandorten an das Autobahnnetz und damit sehr gute Erreichbarkeit ist für die Unternehmen wesentlich. Die Autobahnanbindung ist ein wiederholtes und wichtiges Kriterium für eine Standortentscheidung. Daher ist die geplante Autobahnanbindung aus Sicht der Landesregierung für eine erfolgreiche Akquise von Investoren von hoher Bedeutung.