

Vorläufiger Variantenvergleich Autobahnzubringer

Für die Trassenwahl des Autobahnzubringers A 14 - B 106 - Fährweg gibt es zwei grundsätzlich denkbare Hauptvarianten (darunter Variante 2 mit zwei Untervarianten). Diese Varianten können nach heutigem noch nicht abschließend gesichertem Kenntnisstand wie folgt bewertet werden.

Variante 1: Nördliche Trasse (bahnparallel)

Trassenbeschreibung:

Von der Autobahnanschlussstelle verläuft die Trasse zunächst in nördlicher Richtung zur Bahnlinie Schwerin - Parchim, dann in westlicher Richtung parallel zur Bahnlinie. Über das Anschlussgleis nach Stern Buchholz ist eine Überführung vorgesehen. Diese Überführung könnte evtl. entfallen, sofern die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben als Eigentümer auf das Gleis verzichten würde. (Ein Straßenanschluss von Stern Buchholz an den Autobahnzubringer wäre technisch möglich, aber aufgrund der relativ großen Entfernung von mindestens 300m sehr aufwändig - er wird daher zunächst nicht in Erwägung gezogen.)

Anschließend wird die B 106 gekreuzt und die Trasse erreicht den Fährweg südlich des derzeitigen Bahnüberganges. Dieser derzeitige Bahnübergang und der derzeitige Verlauf des Fährweges vom Bahnübergang bis zur B 106 werden aufgegeben.

Länge der Baustrecke des Autobahnzubringers:

ca. 3,2 km von der Autobahnanschlussstelle bis zur Anbindung an die B 106
+ ca. 1,0 km von der B 106 bis zur Anbindung an den Fährweg
= ca. 4,2 km gesamte Baustrecke.

Knotenpunkte / Brückenbauwerke:

- Überführung über Anschlussgleis nach Stern Buchholz (evtl.),
- Vierarmiger niveaugleicher Knotenpunkt Autobahnzubringer / B 106.

Baukostenschätzung:

Gesamtkosten für Ausführungsplanung, Grunderwerb, Bau, LBP:

- 6.240.000,-€ inkl. Überführung über Anschlussgleis nach Stern Buchholz,
 - 4.740.000,-€ ohne Überführung über Anschlussgleis nach Stern Buchholz.
- (Vorplanungskosten sind nicht enthalten).

Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts B 106:

Die erreichbare Qualität des Verkehrsablaufes (lt. HBS 2001) ist abhängig von der gewählten Knotenpunktsform:

- Qualitätsstufe F (nicht leistungsfähig) bei Ausbildung als vierarmigem Knoten ohne Lichtsignalanlage,
- Qualitätsstufe C (befriedigend) bei Ausbildung als lichtsignalgeregeltem vierarmigen Knoten,
- Qualitätsstufe B (gut) bei Ausbildung als Kreisverkehr.

Altlastenproblematik:

- ca. 3,3 km der Baustrecke liegen auf durch Kampfmittel belasteten Flächen,
- innerhalb der 3,3km werden außerdem punktuell ehemalige Abfallverkipungen berührt.

Eingriff in Natur und Landschaft:

Im Vergleich zu den Varianten 2a und 2b ist die Variante 1 als die naturschutzfachlich problematischste einzustufen. Die Eingriffe gemäß Landesnaturschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern (LNatG MV) sind erheblicher und aufgrund der längeren Strecke auch umfangreicher als in den anderen Varianten. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen würden dementsprechend ausfallen. Die im Rahmen der ursprünglichen Planung von 2002 für diese Variante vorgesehenen Ersatzmaßnahmen sind mittlerweile nicht mehr verfügbar und müssten durch geeignete neue Maßnahmen ersetzt werden.

Variante 2a: Südliche Trasse (Stern Buchholz am Südrand berührend)

Trassenbeschreibung:

Von der Autobahnanschlussstelle verläuft der erste Teilabschnitt der Trasse zunächst in nordwestlicher Richtung zum Militärgelände Stern Buchholz, dann innerhalb des südlichen Randbereichs von Stern Buchholz in westlicher Richtung zur B 106, wobei großenteils eine vorhandene Straßentrasse genutzt werden kann. Der Bau eines Knotenpunktes zur Anbindung des südlichen Teils von Stern Buchholz (und zur Verbindung der beiden dann getrennten Teile von Stern Buchholz) ist zwingend erforderlich.

Der zweite Teilabschnitt der Trasse beginnt an der B 106 südlich des derzeitigen Bahnübergangs und führt in westlicher Richtung zum Fährweg, der südlich des derzeitigen Bahnübergangs erreicht wird. Dieser derzeitige Bahnübergang und der derzeitige Verlauf des Fährweges vom Bahnübergang bis zur B 106 werden aufgegeben.

Länge der Baustrecke des Autobahnzubringers:

ca. 2,1 km von der Autobahnanschlussstelle bis zur Anbindung an die B 106
+ ca. 1,0 km von der B 106 bis zur Anbindung an den Fährweg
= ca. 3,1 km gesamte Baustrecke

Knotenpunkte / Brückenbauwerke:

- Vierarmiger niveaugleicher Knotenpunkt Autobahnzubringer / Anbindung südlicher Teil von Stern Buchholz,
- Dreiarmiger niveaugleicher Knotenpunkt Autobahnzubringer / B 106 südlich Stern Buchholz,
- Dreiarmiger niveaugleicher Knotenpunkt Autobahnzubringer / B 106 nördlich Stern Buchholz.

Baukostenschätzung:

Gesamtkosten für Ausführungsplanung, Grunderwerb, Bau, LBP:
4.060.000,-€ (Vorplanungskosten sind nicht enthalten).

Leistungsfähigkeit der beiden Knotenpunkte B 106:

Die erreichbare Qualität des Verkehrsablaufes (lt. HBS 2001) ist abhängig von der gewählten Knotenpunktsform:

- Qualitätsstufe F (nicht leistungsfähig) bei Ausbildung als dreiarmlige Knoten ohne Lichtsignalanlage,
- Qualitätsstufe D (ausreichend) bei Ausbildung als lichtsignalgeregelte dreiarmlige Knoten,
- Qualitätsstufe D (ausreichend) bei Ausbildung als Kreisverkehre.

Altlastenproblematik:

- ca. 2,2 km der Baustrecke liegen auf durch Kampfmittel belasteten Flächen, wobei es abschnittsweise folgende zusätzliche Belastungen gibt:
- ca. 0,1 km der Baustrecke queren eine vermutete Abfüllanlage für Kampfstoffe,
- ca. 0,3 km der Baustrecke berühren randlich eine verfüllte Altanlage der Abwasseraufbereitung und -versickerung.

Eingriff in Natur und Landschaft:

Im Vergleich zu den Varianten 1 und 2b ist die Variante 2a als die naturschutzfachlich am wenigsten problematische einzustufen. Die Eingriffe gemäß LNatG M-V sind weniger erheblich als in den anderen Varianten. Hier ist demzufolge mit dem geringsten Kompensationserfordernis zu rechnen. Daher ist diese Variante die naturschutzfachliche Vorzugsvariante.

Variante 2b: Südliche Trasse (südlich an Stern Buchholz vorbei)

Trassenbeschreibung:

Von der Autobahnanschlussstelle verläuft der erste Teilabschnitt der Trasse in westlicher Richtung am Südrand des Militärgeländes Stern Buchholz vorbei zur B 106, wobei teilweise eine vorhandene Straßentrasse genutzt werden kann. Ein Anschluss des Geländes Stern Buchholz an den Autobahnzubringer ist möglich, aber nicht zwingend erforderlich.

Der zweite Teilabschnitt der Trasse beginnt an der B 106 südlich des derzeitigen Bahnübergangs und führt in westlicher Richtung zum Fährweg, der südlich des derzeitigen Bahnübergangs erreicht wird. Dieser derzeitige Bahnübergang und der derzeitige Verlauf des Fährweges vom Bahnübergang bis zur B 106 werden aufgegeben.

Länge der Baustrecke des Autobahnzubringers:

ca. 2,0 km von der Autobahnanschlussstelle bis zur Anbindung an die B 106
+ ca. 1,0 km von der B 106 bis zur Anbindung an den Fährweg
= ca. 3,0 km gesamte Baustrecke

Knotenpunkte / Brückenbauwerke:

- Dreiarmliger niveaugleicher Knotenpunkt Autobahnzubringer / Anbindung südlicher Teil von Stern Buchholz (optional).
- Dreiarmliger niveaugleicher Knotenpunkt Autobahnzubringer / B 106 südlich Stern Buchholz.
- Dreiarmliger niveaugleicher Knotenpunkt Autobahnzubringer / B 106 nördlich Stern Buchholz.

Baukostenschätzung:

Gesamtkosten für Ausführungsplanung, Grunderwerb, Bau, LBP (ohne Vorplanungskosten):

- 3.850.000,-€ inkl. Anbindung Stern Buchholz,
- 3.650.000,-€ ohne Anbindung Stern Buchholz.

Leistungsfähigkeit der beiden Knotenpunkte B 106:

Die erreichbare Qualität des Verkehrsablaufes (lt. HBS 2001) ist abhängig von der gewählten Knotenpunktsform:

- Qualitätsstufe F (nicht leistungsfähig) bei Ausbildung als dreiarmlige Knoten ohne Lichtsignalanlagen,
- Qualitätsstufe D (ausreichend) bei Ausbildung als lichtsignalgeregelte dreiarmlige Knoten,
- Qualitätsstufe D (ausreichend) bei Ausbildung als Kreisverkehre.

Altlastenproblematik:

- ca. 2,2 km der Baustrecke liegen auf durch Kampfmittel belasteten Flächen, wobei es abschnittsweise folgende zusätzliche Belastungen gibt:
- ca. 0,1 km der Baustrecke queren eine vermutete Abfüllanlage für Kampfstoffe,
- ca. 0,3 km der Baustrecke queren eine verfüllte Altanlage der Abwasseraufbereitung und -versickerung.

Eingriff in Natur und Landschaft:

Aus naturschutzfachlicher Sicht ist die Variante 2b gegenüber der Variante 1 deutlich zu bevorzugen. Gegenüber der Variante 2a ergeben sich geringfügig größere Eingriffe und dementsprechende Kompensationserfordernisse.

Zusammenfassung der drei Varianten

Variante	1	2a	2b
Baustrecke	ca. 4,2km	ca. 3,1km	ca. 3,0km
Baukostenschätzung	4.740.000,-€ bis 6.240.000,-€	4.060.000,-€	3.650.000,-€ bis 3.850.000,-€
Direkte Verbindung A 14 - B 321	ja	nein	nein
Anschluss Stern Buchholz	sehr aufwändig	notwendig	möglich
Leistungsfähigkeit Knoten B 106	gut	ausreichend	ausreichend
Altlastenproblematik	ca. 3,3km Kampfmittel	ca. 2,2km Kampfmittel	ca. 2,2km Kampfmittel, weitere Altlasten
Eingriff in Natur und Landschaft	größer	geringer	geringer bis mittel

Vorläufig ist zusammenfassend festzuhalten, dass nur die Variante 1 eine direkte Verbindung zwischen A 14 und B 321 bietet und dass nur Variante 1 eine gute Leistungsfähigkeit für den Knotenpunkt mit der B 106 aufweist.

Demgegenüber weisen die beiden Varianten 2a und 2b geringere Baukosten auf und es ergeben sich Vorteile im Hinblick auf die Themen Altlasten und Naturschutz.

Zur besseren Bewertung müssen weitere tiefgreifendere Untersuchungen in Auftrag gegeben werden.

Variantenvergleich Autobahnzubringer

- A Straßenbau Abschnitt Autobahnanschluss bis B 106
- B Überführung über Gleis nach Stern Buchholz (nur Variante 1)
- C Vierarmiger Knoten B 106 (nur Variante 1)
- D Straßenbau Abschnitt B 106 bis Fährweg
- E (Überführung B106 über Bahnlinie / separates langfristiges Projekt)
- F Vierarmiger Knoten Anbindung Stern Buchholz (nur Variante 2a)
- G Dreiarmiger Knoten Anbindung Stern Buchholz (nur Variante 2b)
- H Dreiarmiger Knoten B 106 südlich Stern B. (nur Varianten 2a/2b)
- J Dreiarmiger Knoten B 106 nördlich Stern B. (nur Varianten 2a/2b)

