

# **DIE AUTOBAHN A 14**

–

## Vom Mecklenburgischen ins Brandenburgische

---

HRSG. VON WOLF KARGE UND THOMAS TASCHENBRECKER

---

Unterstützt durch den Förderverein der  
Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Schwerin 2017



Fertigereinsatz für den Betonoberbau

---

# INHALT

---

- 7** **Thomas Taschenbrecker**  
Einführung – Die Autobahn vom Kreuz  
Schwerin bis ins Brandenburgische
- 17** **Jens-Peter Schmidt**  
Mit der Autobahn in die Vergangenheit  
– Archäologische Untersuchungen auf der  
Autobahn A 14 zwischen dem Autobahnkreuz  
Schwerin und der Landesgrenze zu  
Brandenburg
- 43** **Fred Ruchhöft**  
Alte Wege nach Magdeburg
- 53** **Wolf Karge**  
Grabow, Neustadt und Ludwigslust  
– Herzog Friedrich von Mecklenburg-Schwerin
- 64** **Wolf Karge**  
Neustädter Hexen, Vermessungsfehler auf der  
Meynbachbrücke, Chausseegeldeinnehmer-  
und Schleusenwärterhäuser
- 79** **Peter Falow**  
Ludwigslust – die Wiege der Eisenbahnen in  
Mecklenburg und die Südbahn
- 89** **Ekkehard Elsner**  
Die Elde – Wasserweg und Hindernis
- 125** **Wolf Karge**  
Die Morde an Heinrich Winckler 1858 und an  
Anna Kahlstorff 1895 bei Groß Laasch
- 137** **Wolf Karge**  
Der Heldenhain der Gefallenen des Ersten  
Weltkrieges und der Dragoner Nr. 17  
Ludwigslust
- 143** **Peter Falow**  
Ereignisse zum Nachdenken rechts und links  
des Schienenstrangs zwischen Ludwigslust  
und Schwerin
- 157** **Wolf Karge**  
Ein Opfer des Kalten Krieges, oder Selbstüber-  
schätzung und Leichtsinns?  
Der Tod des US-Majors Arthur D. Nicholson  
1985 bei Ludwigslust
- 165** **Axel Höhn**  
Der Transrapid in Schwerin – eine Idee für die  
Zukunft aus dem Jahre 1998/1999
- 173** **Ulf Dreßler / Siegbert Eisenach**  
Die Autobahn A 14  
– Wachstumsachse für die Wirtschaft
- 189** **Michael Krüger**  
Planung und Bau einer Autobahn  
– eine Baustellenerkundung mit dem Rad
- 201** **Holger Chamier**  
Sande, Schluffe und Braunkohle, die Geologie  
der Region als Voraussetzung für die Gründung  
der Bauwerke
- 211** **Dörte Böhnke / Elke Ringel**  
Kurzbeschreibung des Untersuchungsraumes  
und -rahmens in der Verkehrseinheiten 6 und 7
- 227** **Antje Lockenvitz**  
Konzeption der Ausgleichs- und Ersatzmaß-  
nahmen für 26 Streckenkilometer Autobahn  
– ein Auszug
- 241** **Michael Lampe / Theresia Rüth**  
Renaturierung der Alten Elde bei Klein Laasch
- 251** **Thorsten Uhlig**  
Die letzten Brückenschläge vom  
Mecklenburgischen ins Brandenburgische  
– Brückenbaugeschichte und Geschichtchen
- 260** **Wolf Karge**  
Chronik der Autobahn A 14 zwischen Wismar  
und der Landesgrenze Mecklenburg-  
Vorpommern – Brandenburg
- 264** **Autoren**
- 269** **Bildnachweis**
- 271** **Impressum**

---

»Eine starke Motivation von  
jedem einzelnen am Projekt Beteiligten  
ist der Schlüssel zum Erfolg  
des Gesamtvorhabens«

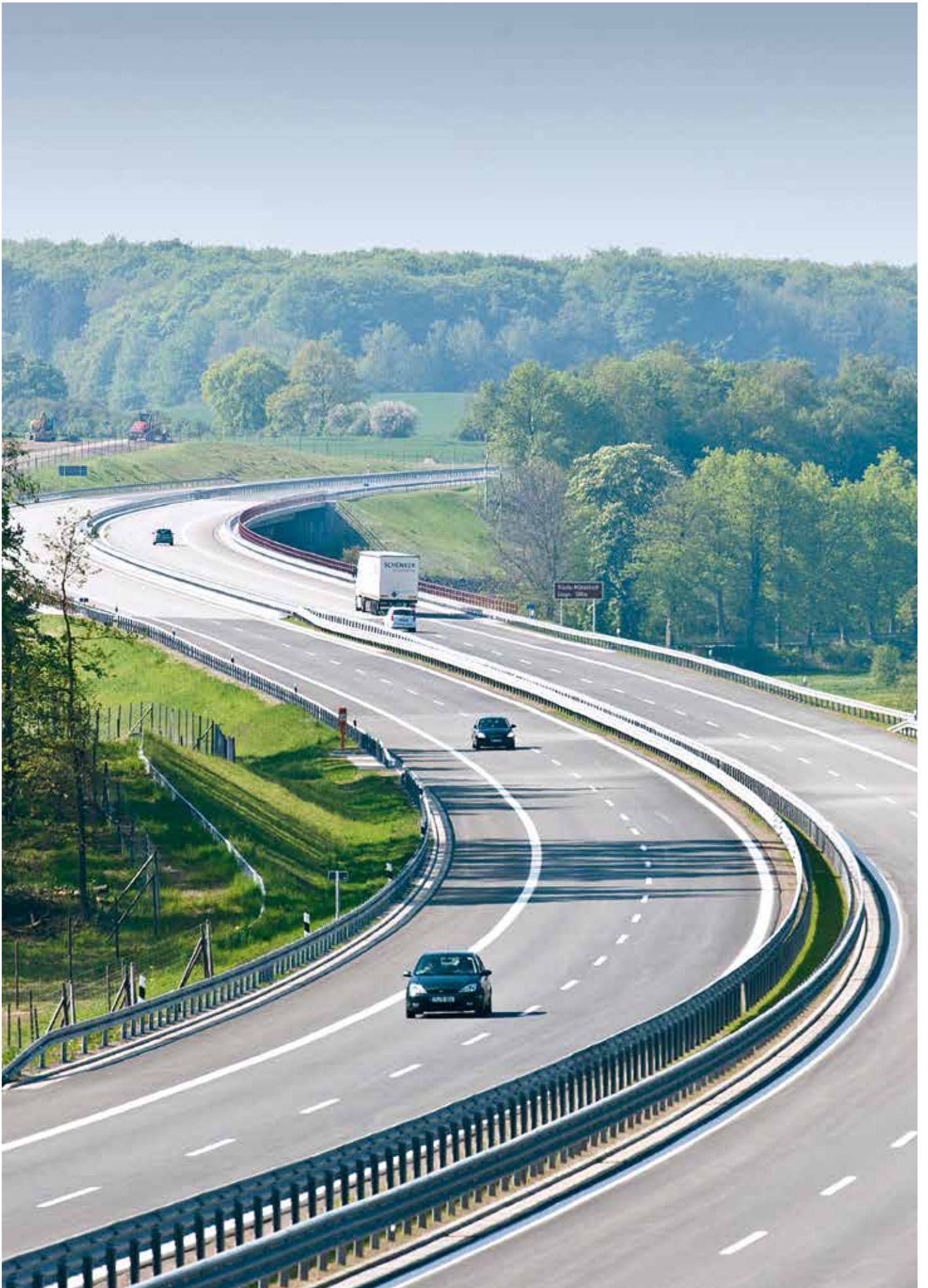
---

THOMAS TASCHENBRECKER

---



Brückenbau über die Müritz-Elde-Wasserstraße



Landschaftsschonende Streckenführung der Autobahn

## EINFÜHRUNG

—

### Die Autobahn vom Kreuz Schwerin bis ins Brandenburgische

---



Vorwegweiser zur Auffahrt von der A 14 auf die A 20

Pünktlich zur Verkehrsfreigabe des letzten Abschnitts der A 14 in Mecklenburg-Vorpommern im Dezember 2017 möchten wir Ihnen einen Beitrag zur Entwicklung des Verkehrs in unserer Region an die Hand geben. Wir hoffen, mit diesem Buch nicht nur die Verkehrsexperten, sondern auch viele an der Geschichte des Landes Interessierte anzusprechen.

Deshalb haben die Autoren den Bogen weit um die eigentliche Autobahntrasse gespannt.

Wie schon beim Vorläuferband „Vom Knüppeldamm zur Autobahn – Wege von Schwerin nach Wismar“ zum Nordteil der A 14 aus dem Jahr 2009, wird die Autobahn im Kontext mit den anderen Verkehrsträgern betrachtet. Aber nicht nur die verkehrlichen Belange werden in

den einzelnen Beiträgen beleuchtet – viel mehr geht es uns darum, den Autobahnbau in einem historischen Rahmen unserer Heimat einzuordnen.

Selbstverständlich spielen vor dem Hintergrund des außergewöhnlichen Eingriffs in die Umwelt die ökologischen Fragen eine hervorgehobene Rolle.

In der Hoffnung, dass sich die besondere Sorgfalt der Planungen bei den noch laufenden Bauarbeiten auszahlt und sich die Minimierung der Beeinträchtigungen in allen Bereichen einstellt, wünschen wir uns eine gemeinsame Akzeptanz der Nutzer und der vom Autobahnbau Betroffenen.



„Kunst“ der Markierungslinien am Autobahnkreuz

Ich wünsche mir, dass unser Buch über den Autobahnbau der A 14 und die geschichtliche Einordnung eine freundliche Aufnahme findet.

Begonnen haben die Vorplanungen mit der vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenen Verkehrsuntersuchung Nordost. In dieser Untersuchung hat ein Ingenieurbüro die verkehrliche Erschließung des größten autobahnfreien Raumes der Bundesrepublik Deutschland analysiert.

Für das von den Autobahnen A 2, A 7, A 24 und A 10 begrenzte Gebiet wurde eine Lösung gesucht, die unter Berücksichtigung aller Umweltbelange einen notwendigen Ausbau des Straßennetzes mit einem sicheren und schnellen Verkehrsfluss und einer optimalen Entwicklungschance für die Wirtschaft ermöglicht. Das Ergebnis der umfangreichen Erhebung wurde in der Aktualisierung von 2002 schnell als sogenannte „Hosenträger-Variante“ bekannt.

Im westlichen Bereich ist die Verlängerung der Autobahn von Lüneburg nach Wolfsburg als A 39 vorgeschlagen worden und im östli-

chen Teil fiel die Entscheidung zugunsten der Weiterführung der A 14 vom Autobahndreieck Schwerin nach Magdeburg. Die Verbindung der beiden Bänder des Hosenträgers soll als Querspange über eine leistungsstarke Bundesstraße gewährleistet werden.

Der Grundgedanke dieser Netzgestaltung fand Eingang in den Bundesverkehrswegeplan 2003 mit Festlegungen zum Weiterbau der A 14 und wurde am 1. Juli 2004 vom Bundestag als Fernstraßenausbaugesetz für die Jahre 2003 bis 2015 beschlossen.

Anfangs herrschte die Überlegung vor, die A 14 aus Richtung Magdeburg südöstlich vom Autobahndreieck Schwerin an die A 24 anzubinden und mit einem Versatz zur damaligen A 241 weiterzuführen. Nach vielfältigen Abwägungen, insbesondere zwischen verkehrlichen Vorteilen und höheren Baukosten bei noch nicht vollständig geklärter Umweltverträglichkeit, konnte trotzdem schon im November desselben Jahres der Abschluss des Raumordnungsverfahrens für den Weiterbau der A 14 vom Dreieck Schwerin über Ludwigslust nach





Stahlträgermontage der Eldetalbrücke

Groß Warnow verkündet werden. Voraussetzung war allerdings, dass die Landesregierung sich bereit erklärte, die Meldung eines Europäischen Vogelschutzgebiets (SPA) in den drei betroffenen Landschaftsschutzgebieten (LSG) vorzunehmen. Der Knackpunkt der Planung war der Standort des damaligen Autobahndreiecks Schwerin und mit leichter Verschiebung des heutigen Autobahnkreuzes in unmittelbarer Nähe zu den untersuchten Schutzgebieten. Mit der geringfügigen Verlagerung des Kreuzes Schwerin gelang es, die Linienführung der A 14 so zu verändern, dass den Schutzbedürfnissen in den angrenzenden Vogelschutzgebieten entsprochen werden konnte. Bei dieser Abweichung von den gültigen technischen Vorschriften konnten jedoch die verkehrlichen Erfordernisse uneingeschränkt berücksichtigt werden.

Leider konnte das Starttempo der Planungen nicht kontinuierlich fortgeführt werden.

Breit gefächerte ökologische Untersuchungen in Mecklenburg und vielleicht auch einhergehende Kostenerhöhungen in den Verkehrseinheiten aller drei beteiligten Bundesländer for-

derden ihren Tribut. Auch die Umbenennung der A 241 in A 14 und damit die Anerkennung einer größeren Bedeutung für das Netz der Bundesautobahnen im Bereich von Mecklenburg-Vorpommern im Jahr 2006 konnten den Tempoverlust nicht ganz verhindern. In den Sitzungen des Koordinierungsausschusses A 14 der beteiligten Länder kursierten schon die altbekannten Sprüche zur allgemeinen Vorgehensweise in Mecklenburg.

Nach tiefgründigen Detailbearbeitungen in fast allen Ingenieurbereichen und einer den Umweltvorschriften gerecht werdenden vorausschauenden ökologischen Planung konnte nach nur einjährigem Planfeststellungsverfahren für den Nordabschnitt der A 14 in Mecklenburg-Vorpommern (Verkehrseinheit 7) im Juli 2012 die Rechtskraft des Beschlusses erreicht werden. Durch vorgezogenen freihändigen Grunderwerb und Planungen, die die Zahl der Besitzeinweisungsverfahren besonders bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen begrenzt hielten, wurde die Ausschreibungsphase für die einzelnen Baulose erheblich verkürzt. Somit konnte schon im November desselben Jahres auch durch die Bereitstellung von Fördermitteln der EU der erste Spatenstich für den Neubau der A 14 vom Autobahnkreuz Schwerin bis zur Anschlussstelle Grabow vollzogen werden.

Die fast parallele Bearbeitung der Unterlagen für die Planfeststellung der Verkehrseinheit 6 von der Anschlussstelle Grabow bis zur Anschlussstelle Groß Warnow im Brandenburgischen und ein erfolgreich gestaltetes Planfeststellungsverfahren ermöglichten eine Erlangung der Rechtskraft für diesen Abschnitt noch im Jahr 2012. In dieser Verkehrseinheit war der Durchbruch bei den Planungen mit der gefundenen Lösung im Eldetal geschafft. Die Bündelung der Interessen der technischen Planung, vor allem mit der schwierigen Gründung des Verkehrsweges und den Anforderungen des Umweltschutzes zur Vermeidung der Trennwirkung in diesem hochsensiblen Landschaftsraum, gaben den Weg frei für einen rechtssicheren Entwurf. Zusätzlich konnte mit der Renaturierung der Alten Elde bei Klein Laasch eine Ausgleichsmaßnahme mit erheblichen Möglichkeiten für die Kompensation gefunden werden.



Blick auf den letzten Abschnitt des Autobahnneubaus in Mecklenburg-Vorpommern Richtung Süden 2017

Die an der Belastungsgrenze arbeitende kleine, aber schlagkräftige Projektgruppe A 14 und das ganze Straßenbauamt Schwerin sowie die beteiligten Ingenieurbüros, haben sich selbst belohnt – die komplette A 14 in Mecklenburg-Vorpommern war planfestgestellt und es bestand für beide Verkehrseinheiten Rechtskraft.

Mit dem gelungenen Baustart des Abschnittes vom Autobahnkreuz Schwerin bis zur Anschlussstelle Grabow wurden die bereits in der Planungsphase der VKE 7 festgelegten 8 Baulose der Vorbereitungsarbeiten wie Baumfällungen, Munitionsbergung, Umleitungsstrecken, Medienverlegung und die archäologischen Arbeiten beauftragt. Gleichzeitig begann die sukzessive Vergabe der ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Anschließend konnten die 10 über das vorhandene Wegenetz erreichbaren Brückenbauwerke am Markt platziert werden. Eine technologische und technische Herausforderung stellte der Bau des Autobahnkreuzes Schwerin bei ständiger Aufrechterhaltung des Verkehrs von Berlin nach Hamburg auf der A 24 und nur geringfügiger Einschränkung des Verkehrs von und nach Schwerin auf der A 14 dar.

Bei der Vergabe des Hauptstreckenloses mit 5 in der Trasse liegenden Brückenbauwerken ergaben sich erhebliche Schwierigkeiten. Wegen einer Vergaberüge eines Bieters vor dem Oberlandesgericht entstanden umfangreiche Differenzen zum vorgesehenen Gesamtablaufplan. Nach anfänglichen Verzögerungen konnten diese nur durch einen optimierten Bauablauf ausgeglichen werden. Die Bauleitungen standen vor dem Problem, fast 2 Millionen Kubikmeter Erdbaumaterial bei möglichst geringer Belastung des vorhandenen Straßennetzes zeitgerecht an die richtige Einbaustelle zu transportieren.

Nach der Vergabe der Hauptbaulose waren noch 6 Ausstattungsgewerke wie Schutz- und Leiteinrichtungen, Markierung, Beschilderung, Fernmeldekabel und Parkplätze auszuschreiben und zu beauftragen.

Diese relativ große Anzahl von Baulosen stellte zwar einen gewissen Mehraufwand für die Vergabe und Bauüberwachung der Leistungen dar, bewirkte aber, dass sich auch mittlere und kleinere Bauunternehmen an dem Wettbewerb



Geschützte Ausgleichspflanzung

beteiligen konnten. Das Ergebnis dieser verfahrensweise hat sich gelohnt, denn viele Firmen aus der Region haben einen erheblichen Anteil am Gelingen dieses großen Neubauprojektes. Nach einer Gesamtbauteit von nur 3 Jahren konnte der Autobahnabschnitt vom Autobahnkreuz Schwerin bis zur Anschlussstelle Grabow, der auch die Funktion einer Ortsumgehung Ludwigslust erfüllt, im Dezember 2015 feierlich dem Verkehr übergeben werden.

Der Eingriff in die Natur wurde durch eine Vielzahl von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen größtenteils zeitgleich kompensiert. Allein der eingetretene Waldverlust von 132 ha wurde durch die Aufforstung von 410 ha und den Umbau von 115 ha Waldfläche zu Laubmischwäldern ausgeglichen.

Die Gesamtsumme für die kompletten Leistungen zur Errichtung der 16,2 km langen Verkehrseinheit 7 war mit 148,3 Millionen Euro geschätzt worden.

Bisher wurden 155 Millionen Euro verausgabt. Mit den Kosten für die noch laufenden Arbeiten der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie den Restzahlungen aus den zusätzlichen Forderungen erwarten wir Kosten in Höhe von ca. 160 Millionen Euro.

Der Traum von einer zeitnahen Realisierung der Verkehrseinheit 6 von der Anschlussstelle Grabow bis zur Anschlussstelle Groß Warnow wurde leider nicht wahr. Die Fördermöglichkeiten der EU konnten nicht in Anspruch genommen werden und damit entstand nach dem Vorliegen der Rechtskraft des Beschlusses und der Erarbeitung der Ausschreibungsunterlagen eine kurze Verzögerung. Diese Phase haben wir aber nicht nutzlos verstreichen lassen, sondern gingen mit Tatkraft an die finanziell möglichen bauvorbereitenden Arbeiten.

Insbesondere forcierten wir die Baufeldfreimachung auch, um die ökologischen Auflagen sorgsam einzuhalten. Diese Arbeiten schufen zum 1. Spatenstich im Juni 2015 ein exzellent vorbereitetes Baufeld, das die Festlegung einer nur 2 ½-jährigen Bauzeit ermöglichte.



Stahlträgervorschub für die Eldetalbrücke

Das Konzept zur Aufteilung der Baulose entstand analog zur bewährten Zuordnung der Bauarbeiten der VKE 7. Neben dem Straßenbau werden insgesamt 9 Brücken als Über- bzw. Unterführungsbauwerke, davon eine als Wildquerung errichtet.

Eine Herausforderung im Streckenbau dieses Abschnittes stellte der Abbau einer 2,5 m starken Torfschicht und der Aufbau einer Dammüberschüttung mit geeignetem Boden bei hohen Grundwasserständen im Bereich der Landesgrenze dar. Eine gründliche Bauvorbereitung und günstige Witterungsbedingungen ließen die Maßnahme relativ problemlos gelingen.

Von Anfang an wussten wir, dass der Bau der 502 m langen Eldetalbrücke als schwierigste Aufgabe der VKE 6 zu lösen war. Sie liegt auf dem kritischen Weg des gesamten Bauzeitplanes.

Zu dem Zeitpunkt, in dem diese Zeilen niedergeschrieben werden, laufen die Komplettierungsarbeiten an dem imposanten Bauwerk auf Hochtouren.

Aber wir sind optimistisch, dass alles rechtzeitig fertiggestellt wird, zumal die größten Hürden übersprungen wurden. Zum einen ist die Tiefgründung von 128 Großbohrpfählen mit 1,5 m Durchmesser sowie bis zu 25 m Länge und zum anderen der Aufbau der Überbaukonstruktion mit bis zu 80 t schweren Stahlbausegmenten erfolgreich abgeschlossen worden. Zwar haben von der Erkundung abweichende Bodenverhältnisse zu einer Verzögerung geführt, die jedoch durch Optimierungen ausgeglichen werden konnten.

Auf der Eldetalbrücke werden zum Abschluss aller Arbeiten 4,00 m hohen Schutzwände als Kollisionsschutz für Fledermäuse und Vögel montiert.

Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen werden mit der Schaffung von Laichgewässern und Heidebiotopen sowie wiederum erheblichen Waldanpflanzungen und -aufwertungen vorgenommen. Die bereits erwähnte spätere Renaturierung der Alten Elde erfolgt nach den Straßenbauarbeiten.



Brückenbauwerk über die Müritz-Elde-Wasserstraße aus der Vogelperspektive

Für die Verkehrseinheit 6 mit einer Länge von 10,7 km wurde vor Baubeginn eine Kostenschätzung von 102 Millionen Euro vorgelegt. Nach heutigem Stand werden sich die Kosten am Ende auf ca. 110 Millionen Euro belaufen.

Mit der Fertigstellung der Verkehrseinheiten 6 und 7 vom Autobahnkreuz Schwerin bis zur Anschlussstelle Groß Warnow werden die Streckenbauarbeiten beim Neubau der A 14 in Mecklenburg-Vorpommern bei nur geringer Überschreitung der Kostenschätzungen abgeschlossen.

Zwar konnte das ehrgeizige Ziel des Verkehrswegeplanes mit einer Fertigstellung im Jahr 2015 nicht ganz erreicht werden, aber unser Bundesland hat als einziges der drei beteiligten (zugegebener Maßen mit dem geringsten Anteil) annähernd Wort gehalten. Ich habe deshalb die kleine Hoffnung, das weitverbreitete Vorurteil gegenüber unserem Landstrich etwas abgebaut zu haben.

Die frühe Fertigstellung der A 14 in Mecklenburg-Vorpommern war nur möglich durch die enge Zusammenarbeit aller Beteiligten. Viele Ingenieurbüros, Baufirmen und Behörden haben ihren Beitrag zum Gelingen des Autobahnneubaus der A 14 geleistet. In der Straßenbauverwaltung war vor allem die effektive Arbeit der Planfeststellung und der Projektarbeit zu loben. Nur die starke Motivation der Beteiligten führte zum Erfolg.

Ich bin der festen Überzeugung, dass der Funke überspringt und die Verkehrsteilnehmer zeitnah auf der A 14 Magdeburg erreichen können.

Wenn ab Dezember 2017 die Fahrzeuge von Wismar bis Karstädt auf der A 14 fahren können, ist mittelfristig der Autobahnneubau in Mecklenburg-Vorpommern vollendet.

---

»Die Ergebnisse der archäologischen Grabungen erlauben nicht nur Aussagen zum Siedlungsverhalten der Menschen, sondern vermitteln auch vielfältige Informationen zu den Siedlungen selbst. Zudem gewährt das Fundmaterial einen breit gefächerten, teilweise bislang unbekanntem Einblick in die Sachkultur sowie den Alltag und die Lebensbedingungen der Menschen.«

---

JENS-PETER SCHMIDT

---



Bodenbewegungen bei der Planierung der Trasse