

An aerial photograph of a multi-lane highway bridge crossing a wide river. The bridge is supported by several concrete pillars. The surrounding landscape is lush with green and yellowish vegetation, including reeds and trees. A small boat is visible in the water near the bridge. The sky is clear and blue.

Bundesautobahn A20 Lübeck–Stettin

Dokumentation 2005

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 10

Neubau der Bundesautobahn A 20 Lübeck (A 1)–Stettin (A 11)

Dokumentation 2005

im Auftrag



der Bundesrepublik Deutschland



des Landes Schleswig-Holstein



des Landes Mecklenburg-Vorpommern

des Landes Brandenburg

DEGES

Zum Geleit

Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Seite 4

Historie

Zur Baugeschichte der A20 Seite 6

Neubeginn

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Seite 12

DEGES – ein Dienstleister moderner Prägung Seite 13

Die schleswig-holsteinische Straßenbauverwaltung Seite 14

Planung

VDE Nr. 10: A20 Lübeck–Stettin Seite 16

Vielschichtiges Planungsgeschehen Seite 18

Variantenvergleiche Seite 20

Hoher Stellenwert für die Belange der Umwelt Seite 22

Notwendigkeit des Neubaus aus verkehrlicher Sicht Seite 26

Grunderwerb Seite 28

Gestaltungskonzepte für die Brückenbauwerke Seite 30

Die A20 in Schleswig-Holstein (SH)

Zum Geleit

Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein Seite 32

Maßnahme

1. Abschnitt: AK Lübeck–Lgr. SH/MV Seite 34

Die Wakenitzquerung – eine ökologisch-sensible Baumaßnahme . . . Seite 40

Die A20 in Mecklenburg-Vorpommern (MV)

Zum Geleit

Wirtschaftsminister
des Landes Mecklenburg-Vorpommern Seite 62

Maßnahme

2. Abschnitt: Lgr. SH/MV–AK Wismar Seite 44
 3. Abschnitt: AK Wismar–AK Rostock Seite 50
 Vielfältige Maßnahmen zum Schutz von Natur und Umwelt Seite 53
 Die Warnowbrücke – ein Bauwerk der Besonderheiten Seite 56
 4. Abschnitt: AK Rostock–AS Grimmen-West Seite 58
 Maßnahmen zum Natur- und Landschaftsschutz Seite 60
 5. Abschnitt: AS Grimmen-West–AS Gützkow Seite 62
 B 96n Zubringer Stralsund/Rügen Seite 64
 6. Abschnitt: AS Gützkow–AS Pasewalk-Süd Seite 66
 Kompaktasphalt – innovative Technologie des Straßenbaus Seite 69
 Peenequerung: Eine besondere Herausforderung Seite 70
 Übergreifendes Konzept zur großräumigen Biotopvernetzung Seite 74
 Ueckertalbrücke – ein Bauwerk der Superlative Seite 82

Die A20 in Brandenburg (BB)

Zum Geleit

Minister für Infrastruktur und Raumordnung
 des Landes Brandenburg Seite 84

Maßnahme

7. Abschnitt: AS Pasewalk-Süd–AD Kreuz Uckermark Seite 86
 LBP-Maßnahmen in weiträumiger Agrarlandschaft Seite 89

Geologie

Innovative Gründungsverfahren bei schwierigen Bodenverhältnissen .. Seite 90

Service

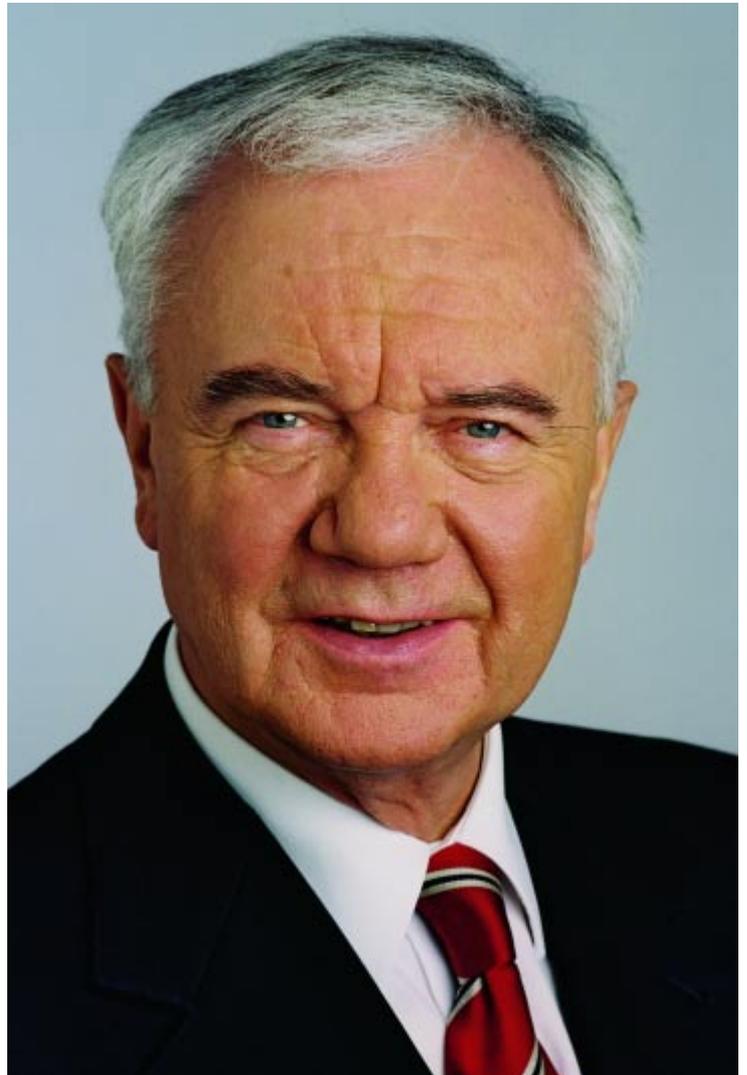
Unterhaltung und Betriebsdienst Seite 91
 Tanken, rasten und erholen Seite 92

Region

Mecklenburg-Vorpommern Seite 93
 Landkreis Uckermark Seite 98

Archäologie

Erfolgreiche Spurensuche nach vergangenen Kulturen Seite 100



Die Schaffung einer leistungsfähigen und modernen Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern und zwischen den neuen und den alten Bundesländern ist und bleibt eine der vorrangigen Aufgaben der Bundesregierung.

Eine gute Verkehrsanbindung und -erschließung ist unverzichtbar für die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes. Wirtschaft und Handel sind zur Sicherung und Stärkung ihrer Wettbewerbsfähigkeit auf leistungsfähige, die

Mobilität von Personen und Gütern ermöglichende Verkehrswege angewiesen. Verkehrsinfrastrukturinvestitionen sind daher eine wesentliche Voraussetzung für Unternehmensinvestitionen und damit für die Schaffung von Arbeitsplätzen.

Der Straßeninfrastruktur kommt hierbei eine besondere Rolle zu. Straßen bilden das Rückgrat eines leistungsfähigen Verkehrssystems und sind für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger unverzichtbar.

Die Ostseeautobahn A20 Lübeck–Stettin, die dem Verkehr nun durchgehend auf 324 km Länge zur Verfügung steht, zählt zu den wichtigsten Straßenbauvorhaben, die seit der deutschen Wiedervereinigung realisiert wurden. Als längstes und bedeutendstes Verkehrsprojekt Deutsche Einheit – Straße wird sie künftig eine wichtige Verbindung zwischen den alten und den neuen Ländern, aber auch zwischen West- und Osteuropa herstellen und besitzt damit europaweite Bedeutung.

Vorrangig wird die A20 aber als Hauptentwicklungssachse für den gesamten Ostseeraum dienen und Ostseehäfen und Ostseebäder optimal an die Wirtschaftszentren und Hauptabsatzmärkte in Ost und West anbinden.

Damit bringt die A20 vor allem für den Fremdenverkehr, der für die norddeutschen Küstenländer von großer wirtschaftlicher Bedeutung ist, eine deutlich verbesserte Erreichbarkeit und damit eine höhere Attraktivität.

Die A20 ist aber nicht nur wirtschaftlich von überragender Bedeutung. Sie bringt gleichzeitig eine Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes vom weiträumigen Verkehr und damit eine Entspannung der Verkehrssituation in den Ortsdurchfahrten. Dies wird zu mehr Verkehrssicherheit, einer Entschärfung der Lärm- und Abgassituation und damit zu mehr Lebensqualität für die betroffenen Menschen führen.

All denen, die mit viel Engagement an Planung und Bau der A20 beteiligt waren, danke ich für ihre gute Arbeit. Den Verkehrsteilnehmern wünsche ich auf der neuen Autobahn eine allzeit gute und unfallfreie Fahrt.



Dr. Manfred Stolpe
Bundesminister für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Es begann Anfang des 20. Jahrhunderts

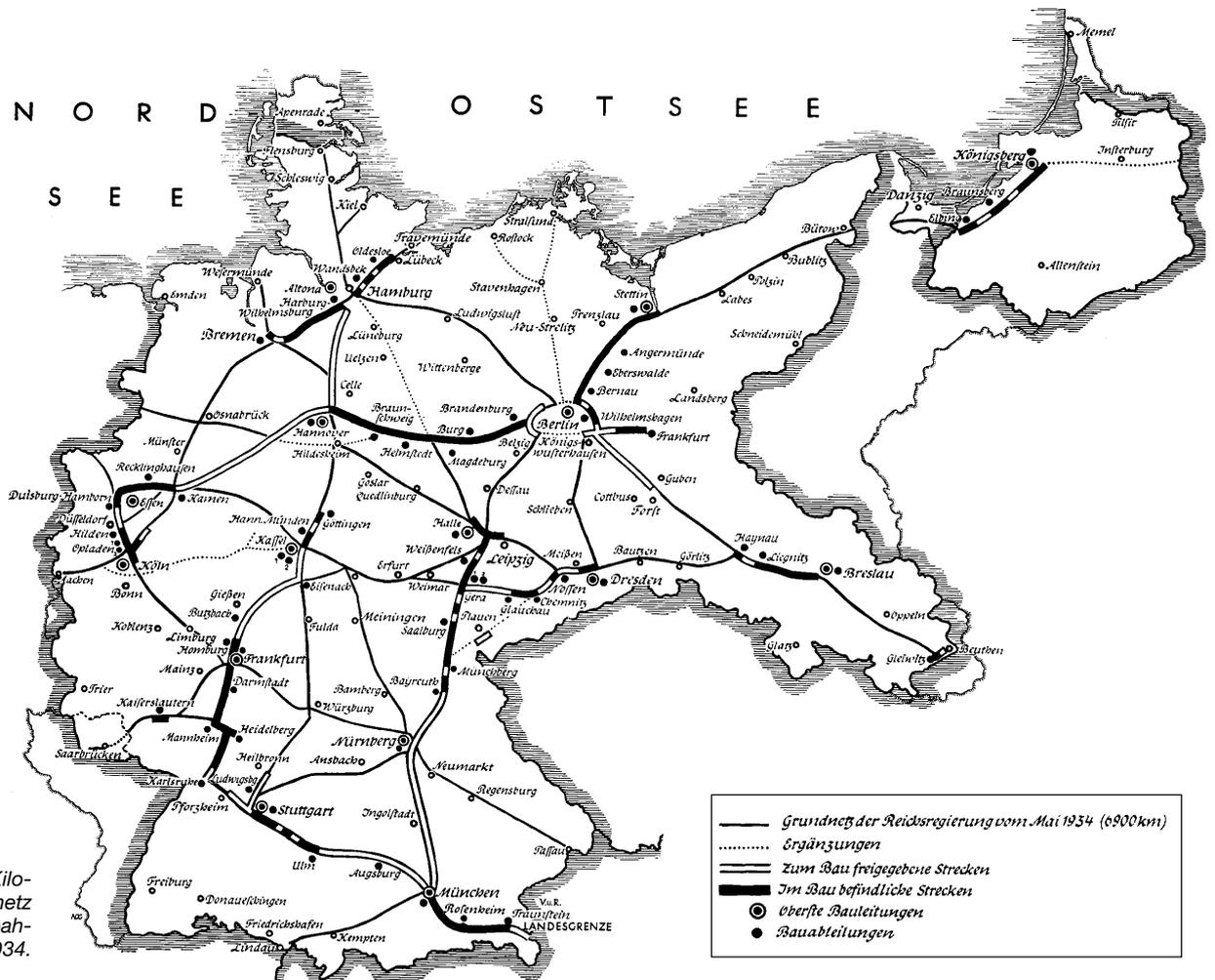
Schon in den 20er Jahren des vorigen Jahrhunderts waren erste konkrete Überlegungen für ein deutsches Autobahnnetz angestellt worden. So wurde 1926 der „Verein zur Vorbereitung einer Autostraße Hanserstädte–Frankfurt am Main–Basel (HaFraBa) e. V.“ gegründet, der 1927 bereits ein vollständiges Netz von Nur-Autostraßen für Deutschland plante und 1929 erstmals das Wort „Autobahn“ prägte.

Bestrebungen der Provinzialverwaltung des Rheinlandes führten dann 1929 bis 1932 zum Bau einer kreuzungsfreien Verbindung zwischen Köln und Bonn, die aufgrund des fehlenden Mittelstreifens als „Kraftwagenstraße“ bezeichnet wurde.

Die in Anwesenheit des damaligen Kölner Oberbürgermeisters Dr. Konrad Adenauer eröffnete Strecke erhielt 1959 die Eigenschaft einer Autobahn.

Reichsautobahnen – Straßenbau in großem Stil

Kurz nach der Machtergreifung Hitlers im Jahr 1933 stellte der spätere „Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen“ Dr.-Ing. Fritz Todt dem Diktator ein nahezu minutiös durchdachtes Konzept für einen programmatischen Autobahnbau vor. Dieses Konzept führte bei Hitler und in der bis zu diesem Zeitpunkt gegen den Autobahnbau eingestellten NSDAP zu einem Meinungsumschwung. Am 23.09.1933 erfolgte der „erste Spatenstich“ an der bereits weitgehend vom HaFraBa-Verein geplanten Autobahn Frankfurt am Main–Darmstadt. Das im Mai 1934 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellte Grundnetz der Reichsautobahnen umfasste zunächst 6.900 Kilometer und wurde zeitgleich an dreizehn Stellen im Deutschen Reich begonnen. Die Propaganda tat ein Übr-



Erstes 6.900-Kilometer-Grundnetz der Reichsautobahnen vom Mai 1934.

ges, so dass der Bau von Reichsautobahnen bis zum Zweiten Weltkrieg im Wortsinn „allgegenwärtig“ war. Fast 3.900 Streckenkilometer wurden bis 1943 dem Verkehr übergeben. Ungeachtet der Tatsache, dass die Autobahnen durchaus ideologisch genutzt wurden und z. T. der Kriegsvorbereitung dienten, wurde bei den ab 1935 in Deutschland gebauten Autobahnen besonderer Wert auf die optimale Einbindung der Strecken in die Landschaft gelegt. Mit einem jeweils regional unterschiedlichen architektonischen Gestaltungskonzept für Brücken, Rastanlagen und Einrichtungen des Betriebsdienstes erhielten die jeweiligen Autobahnstrecken eine Art „Identität“, anhand der die Benutzer erkennen konnten, welchen Abschnitt sie gerade befuhren.

Der erste Ausbauplan für ein deutsches Autobahnnetz vom Mai 1934 sah die Wirtschaftsbeziehungen im Ostseeraum primär und rein zentralistisch auf die Hauptstadt ausgerichtet. Die festgesetzten Dringlichkeiten sahen zunächst den Bau der wichtigeren Grundnetzstrecken bis etwa Ende 1939 vor. Ab 1940 sollten dann auch die so genannten Ergänzungslinien verwirklicht werden. Nördlich von Berlin waren vier Radialen vorgesehen, die die Hauptstadt mit den wichtigsten Hansestädten des Ostseeraumes verbinden sollten:

- Grundnetzstrecke Berlin–Stettin (Strecke 54)
- Grundnetzstrecke Berlin–Hamburg (Strecke 19/20)
- Ergänzungslinie Berlin–Rostock (Strecke 53)
- Ergänzungslinie Berlin–Stralsund (Strecke 52)

Revolutionäres Tempo: In einer Stunde von Berlin nach Stettin

Im Sommer 1933 war das Unternehmen „Reichsautobahnen“ mit Sitz in Berlin aus der Taufe gehoben. Als vordringlichste Aufgabe wurde unter anderem die Verbindung der Hauptstadt Berlin mit der Hafenstadt Stettin angesehen. Noch im Oktober 1933 ist daher in Stettin eine Oberste Bauleitung der Reichsautobahnen (OBR) eingerichtet worden, die diese Linie zu planen und bauen hatte. Bereits am 21. 03. 1934 erfolgte der symbolische „erste Spatenstich“ und nur 2 1/2 Jahre später, am 27. 09. 1936, war die fast 115 Kilometer lange Strecke in Betrieb. Diese erste Autobahn des Ostseeraumes war allerdings noch von Planern der Reichsbahn entworfen worden. Sie gleicht daher in wesentlichen Aspekten einer Eisenbahnlinie: Die Strecke verläuft in kilometerlangen Geraden mit nur kurzen dazwischengeschalteten Kreisbögen durch die fast endlos wirkenden Nadelwälder der Schorfheide und der Uckermark. Die Brücken sollten bewusst funktional wirken und waren demzufolge hinsichtlich der architektonischen Gestaltung eher den 1920er Jahren entlehnt.

Trassierung der damaligen Reichsautobahn Stettin–Berlin: Kilometerlange Geraden unterstreichen die schier endlos wirkenden Wälder (1935).



Die fertige Strecke Berlin–Stettin in der Schorfheide (1937).

Neue Überlegungen zur Erschließung des Ostseeraums

Bereits im August 1935 – nur knapp ein Jahr nach der Veröffentlichung des Grundnetzes von 6.900 Kilometern – kam es im Raum nördlich von Berlin zu einer entscheidenden Modifizierung des Netzes. Man erkannte früh, dass eine alleinige Ausrichtung des Netzes auf Berlin nicht den historisch gewachsenen Wirtschaftsbeziehungen des Ostseeraumes gerecht werden würde. Im Ergebnis wurde das Grundnetz um eine weitere Strecke ergänzt, die in Höhe von Wittstock in östlicher Richtung abzweigen und bei Gramzow (etwa am heutigen Kreuz Uckermark) in die Strecke Stettin–Berlin einmünden sollte. Die Ergänzung um diese so genannte „Mecklenburger Südlinie“ hätte neben der Nord-Süd-Erschließung der Hauptstadt erstmals auch eine erheblich bessere Abwicklung des West-Ost-Verkehrs von Hamburg über Stettin in Richtung Ostpommern ermöglicht.

Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Anfang 1937 eine Planungsgruppe mit Sitz in Schwerin ein. Ihre Aufgabe war eine umfangreiche Untersuchung der Verkehrsverhältnisse und -erfordernisse in Mecklenburg und im westlichen Pommern. Analysiert wurden sowohl die optimale Erschließung der Siedlungsschwerpunkte, eine hinreichende Anbindung an den Westen und Südwesten des Reiches, an die Hauptstadt Berlin und die gesamte Ostseeküste. Ebenso wurden die „Ausstrahlungslinien“ in Richtung der nordischen Staaten berücksichtigt. Im Ergebnis entstand eine völlig neue Autobahnplanung, die bereits Ähnlichkeiten mit der heutigen „Ostseeautobahn“ hatte und demzufolge als wesentlicher Vorläufer von ihr gilt: Im April 1937 wurde die so genannte „Mecklenburger Nordlinie“ (Strecke 90) in das Grundnetz der Reichsautobahnen aufgenommen. Diese Linie sollte bei Schwerin von der Hamburger Autobahn abzweigen und in einem etwa 200 Kilometer langen Bogen quer durch Mecklenburg

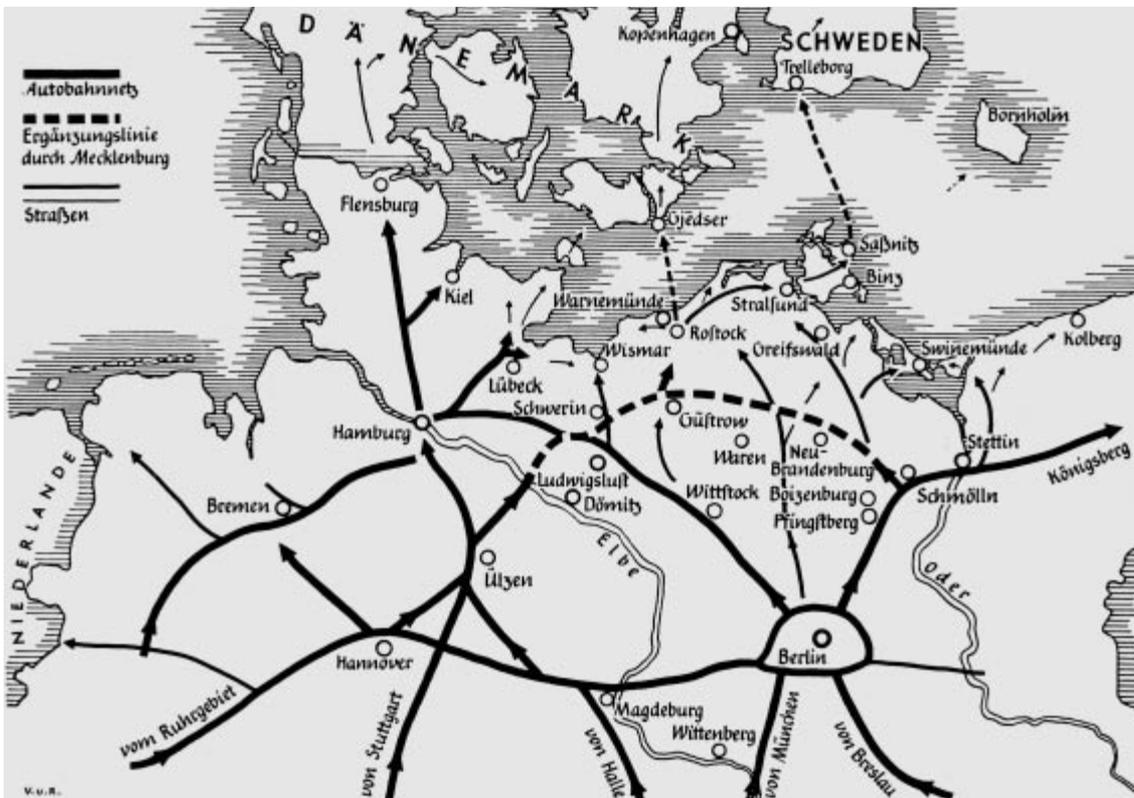


Verändertes Autobahn-Grundnetz im Ostseeraum (Stand: Mai 1936).

„Mecklenburger Nordlinie“ als Vorläufer der „Ostseeautobahn“

Knapp ein Jahr später wurden erneut Untersuchungen durchgeführt, die noch immer eine weitgehend unzureichende Erschließung des Ostseeraumes durch das geplante Netz bestätigten. Aus diesem Grunde richtete der

zum heutigen Kreuz Uckermark führen. Zu baulichen Vorleistungen für diese Autobahn ist es allerdings vor 1945 nicht mehr gekommen. Statt dessen sind ab Februar 1938 die Erd-, Brücken- und teilweise auch die Deckenbauarbeiten auf der 240 Kilometer langen Strecke Berlin–Hamburg in Angriff genommen worden. Etwa 1940 sollte diese Linie dem Verkehr



Ausstrahlungslinien der sogenannten „Mecklenburger Nordlinie“ (Stand: April 1937), dem Vorläufer der heutigen „Ostseeautobahn“ A 20.

übergeben werden. Spätestens ab April 1938 verlangten die geplanten Autobahnen in Österreich und militärische Vorbereitungen am Westwall zusätzliche Ressourcen an Arbeitskräften und Material, so dass an der Verbindung Berlin–Hamburg von Anfang an nur mit „mäßigerem Tempo“ gearbeitet werden konnte. Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges im September 1939 wurden die Bauarbeiten an den Autobahnen in Mecklenburg nahezu vollständig stillgelegt. Etwa 130 km begonnene Erdarbeiten und eine über 16 km fragmentarisch vorhandene Fahrbahndecke blieben als Erinnerung fast 40 Jahre ungenutzt in der Landschaft liegen.



Überführungsbauwerk in „industrieller Fertigteilmbauweise“ an der DDR-Autobahn Rostock–Berlin (aufgenommen 1988).

Die DDR suchte eine schnelle Anbindung nach Rostock

Aufgrund dringenderer Aufgaben war in der unmittelbaren Nachkriegszeit an einen Weiterbau der Autobahnen in Mecklenburg vorerst nicht zu denken. Erst auf der Grundlage der

Beschlüsse des VII. Parteitages der SED aus dem Jahre 1967 konnten erstmals wieder Planungsressourcen auf den Bau einer Autobahn Rostock–Berlin konzentriert werden. Ziel war es, zum einen auch die nördlichen Bezirke der DDR an das Autobahnnetz anzuschließen, zum anderen war der noch jungen DDR sehr an einer zusätzlichen Verkehrsanbin-

derung an den Überseehafen Rostock gelegen. Ab Januar 1970 baute der Volkseigene Betrieb (VEB) Autobahnkombinat Magdeburg an der 225 Kilometer langen Strecke und wendete erstmals die Methode des „industriellen Autobahnbaus“ an, bei dem weitgehend Bauten in Fertigteilbauweise zur Ausführung kamen. Rechtzeitig zum „XXIX. Jahrestag der Gründung der DDR“ konnte am 05. 10. 1978 die Autobahn Rostock–Berlin als „ein Werk sozialistischer Gemeinschaftsarbeit“ durchgehend dem Verkehr übergeben werden.

In den Verkehrsvereinbarungen der Bundesrepublik Deutschland mit der DDR konnte schließlich am 16. 11. 1978 erstmals eine Einigung über den Weiterbau der Autobahn Hamburg–Wittstock erzielt werden. Die Vereinbarung war vor allem deshalb möglich geworden, da die Transitstrecke von Hamburg nach Berlin noch über die völlig unzureichende Bundes- bzw. Fernverkehrsstraße Nr. 5 führte und andererseits die finanziell ins Hintertreffen gelangte DDR dringend nach neuen Aufgaben zur Auslastung des VEB Autobahnkombinat suchte. Für die Transitautobahn Berlin–Wittstock, die am 20. 11. 1982 feierlich in Betrieb genommen werden konnte, stellte die Bundesrepublik der DDR insgesamt rund 1,2 Mrd. DM zur Verfügung.

Im Jahre 1986 behelfsmäßig unter Verkehr genommen: die letzte in der DDR eröffnete „Autobahn“ bei Schwerin (aufgenommen 1993).



Nach der Stilllegung des Autobahnneubaus der DDR ...

Im April 1983 begann der VEB Autobahnkombinat Magdeburg zur Auslastung der vorhandenen Kapazitäten noch ein weiteres ehrgeiziges Projekt – den Bau der fast 40 km langen Autobahn Wismar–Schwerin, die bis 1990 fertiggestellt werden sollte. Zwar wurde das erste Teilstück zwischen dem Dreieck Schwerin und der Anschlussstelle Schwerin-Süd am 19. 12. 1984 eröffnet, jedoch konnte bereits hier ein 7,7 km langes Teilstück infolge der Einstellung des Fahrbahndeckenbaus nur einbahnig in Betrieb genommen werden. Auch wurde noch ein letztes 2,2 km langes Stück einbahnige Fahrbahndecke, das nördlich von Schwerin ins Nichts führte, am 29. 05. 1986 dem Verkehr übergeben. Danach galt der Autobahnneubau in der DDR infolge fehlender Baukapazitäten und wegen gravierender Finanzierungsschwierigkeiten als vollständig stillgelegt. Somit blieb die Vollendung der heutigen A 241 Wismar–Schwerin, die auch als Zubringer zur A 20 gilt, der Zukunft vorbehalten.

... folgt die politische Wende

Nach der politischen Wende in der DDR im Jahre 1989 und der Wiedervereinigung im Jahre 1990 zwang insbesondere die stark steigende Motorisierung und die damit verbundenen katastrophalen Verkehrsverhältnisse auf nahezu allen Bundesstraßen in Mecklenburg-Vorpommern zur Umsetzung eines völlig neuen, den wirtschaftlichen und infrastrukturellen Erfordernissen des Landes angepassten Verkehrskonzeptes. So kam es im Zuge der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße“ zu neuerlichen Überlegungen für eine „Ostseeautobahn“, die unter aktuellen Aspekten betrachtet wurde, ganz anderen Anforderungen zu genügen hatte und demzufolge in neuer Netzkonzeption entstehen sollte.

Wolfgang Jäger



Die zu DDR-Zeiten errichtete Autobahn Rostock–Berlin mit der Tank- und Rastanlage Walsleben (aufgenommen 1988).

Via Regia

Im Laufe des Mittelalters haben sich in Mitteleuropa mehrere großräumige Straßenverbindungen herausgebildet, die aufgrund ihrer herausragenden Bedeutung für den überregionalen Austausch von Waren, Personen und Informationen unter dem Schutz des jeweiligen Königs standen. Dieser Bedeutung entsprechend, wird eine solche Magistrale in den alten Chroniken als „Via Regia“ geführt. Wörtlich übersetzt bedeutet diese Bezeichnung „Straße des Königs“ oder „königliche Straße“, auch einfach „Königsstraße“.

Auch im Ostseeraum gab es eine Via Regia. Urkundlich als solche erstmals 1216 erwähnt, bezeichnet sie einen „Landweg von der Elbmündung nach Wollin oder Stettin“, von dem in einer Hamburgischen Kirchenchronik schon im 11. Jh. die Rede ist: eine Strecke von rund 350 km, die zu bewältigen man damals sieben Tage benötigte. In der Forschung, die sich seit rund 150 Jahren mit dieser Handelsstraße beschäftigt, wird die Via Regia als die „bedeutendste Ost-West-Straße im Norden“ des mittelalterlichen westslawischen Siedlungsgebietes bezeichnet. Aufgrund der bei archäologischen Grabungen zu Tage gebrachten Funde lässt sich

ihr Verlauf „im Großen und Ganzen“ bestimmen. Dem zufolge verlief die mittelalterliche Via Regia über weite Strecken mehr oder weniger parallel südlich der heutigen „Ostseeautobahn“ A20 quer durch Mecklenburg-Vorpommern. Entsprechend den topografischen Gegebenheiten führte sie nicht geradlinig durch die Region, sondern musste sich den günstigsten Weg suchen. Moor- und Wiesengebiete waren zu umgehen, Bäche und Flüsse zu überwinden und natürlich auch „Raststätten“ und Handelsplätze zu tangieren. Nach heutigem Erkenntnisstand wird eine Überbrückung der Recknitz bei Laage und ein Übergang über die Warnow bei Schwaaan vermutet. Als sicherer Berührungspunkt der historischen Magistrale gelten Demmin und der frühgeschichtliche Handelsplatz Menzlin an der Peene. Ob die Straße bei Demmin über die Peene geführt wurde, oder ob die Reisenden von hier aus ihren Weg nach Osten auf dem Fluss fortgesetzt haben, ist noch unklar. Ebenso ungesichert ist auch noch der genaue Verlauf der Via Regia von Laage aus nach Westen. Ziemlich sicher wird sie nach einer urkundlichen Erwähnung von 1173 Lüchow im heutigen Schleswig-Holstein berührt haben.

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Die Bedürfnisse einer mobilen Gesellschaft, die Anforderungen eines modernen Industriestaates und die Tatsache einer geografischen Mittellage des vereinten Deutschlands in einem größer gewordenen Europa bilden die strategischen Vorgaben für eine in die Zukunft weisende Verkehrswegeplanung in der Bundesrepublik Deutschland nach 1990.

Nach dem Fall der Mauer, der Öffnung der Grenzen und mit der Herstellung der deutschen Einheit am 3. Oktober 1990 war sehr schnell deutlich geworden, dass der Aufbau einer modernen Verkehrsinfrastruktur eine der wichtigsten Aufgaben im vereinten Deutschland sein würde, um das sprunghaft ansteigende Verkehrsaufkommen mit und in den neuen Bundesländern zu bewältigen.

Diese Notwendigkeit erkennend hat das Bundeskabinett schon am 9. April 1991 die 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – davon 7 Straßenprojekte – beschlossen. Die 7 Projekte VDE Straße – darunter die A20 als längstes Neubauprojekt, das nach dem Krieg gebaut wurde – mit ihren für den Ausbau und Neubau vorgesehenen ca. 2.000 km Autobahn stellen ein in sich logisches und vernetztes

System dar, das nur bei einer möglichst zeitnahen Realisierung den angestrebten Nutzen erbringen kann, nämlich:

- Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern,
- deren Anbindung an die Wirtschaftszentren der alten Bundesländer und damit
- Schaffung der Voraussetzungen für eine Angleichung der Lebensverhältnisse im vereinten Deutschland.

Zusätzliche Ressourcen

Aus der Erkenntnis heraus, dass auf der administrativen Seite zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden mussten, um die neuen Bundesländer bei der Realisierung der sieben Fernstraßenprojekte (Auftragsvolumen ca. 15,7 Milliarden €) zu unterstützen, wurde am 7. Oktober 1991 die DEGES, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH gegründet. Alle Fernstraßenneubau- und mehr als die Hälfte aller Ausbauprojekte in den neuen Ländern (insgesamt ca. 1.200 km mit einem Volumen von ca. 8,7 Milliarden €) wurden der DEGES übertragen.

Übersicht der VDE – Straße

VDE Nr. 10:	A 20 Lübeck–Stettin 323,2 km vierstreifiger Neubau in Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg
VDE Nr. 11:	A 2 Hannover–Berlin/A 10 Berliner Ring 328,6 km sechsstreifiger Ausbau in Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg
VDE Nr. 12:	A 9 Berlin–Nürnberg 370,7 km sechsstreifiger Ausbau in Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen, Thüringen und Bayern
VDE Nr. 13:	A 38 Göttingen–Halle/A 143 Westumfahrung Halle 204,1 km vierstreifiger Neubau in Hessen, Thüringen und Sachsen-Anhalt
VDE Nr. 14:	A 14 Magdeburg–Halle 101,7 km vierstreifiger Neubau in Sachsen-Anhalt
VDE Nr. 15:	A 44 Kassel–Eisenach/A 4 Eisenach–Görlitz 448,4 km vier- bzw. sechsstreifiger Ausbau und vierstreifiger Neubau in Hessen, Thüringen und Sachsen
VDE Nr. 16:	A 71 Erfurt–Schweinfurt/A 73 Suhl–Lichtenfels 222,6 km vierstreifiger Neubau in Thüringen und Bayern



Ankündigung des Baubeginns an der A 20 im Jahre 1994.

Mit dem Erlass des Gesetzes zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege in den neuen Bundesländern sowie im Land Berlin (VerkPBG) vom 16. Dezember 1991 wurden darüber hinaus die notwendigen rechtlichen Voraussetzungen für eine möglichst zügige Realisierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit geschaffen.

DEGES – ein Dienstleister moderner Prägung

Als Projektmanagementgesellschaft nimmt die DEGES die Funktion als Bauherr und Hausherr (ohne hoheitliche Aufgaben) wahr. In einem komplexen und in sich vernetzten Projekt- und Qualitätsmanagement koordiniert, optimiert und kontrolliert die DEGES die Leistungen externer Planer, Grunderwerber, Bauüberwacher, Bauunternehmen und sonstiger ausgewählter Dienstleister.

Gegenstand des Unternehmens sind somit Planung und Baudurchführung (Bauvorbereitung und Bauüberwachung) von Bundesfernstraßen oder wesentlichen Teilen davon für die neuen Länder im Rahmen der Auftragsverwaltung gemäß Artikel 90 Grundgesetz. Entspre-

chendes gilt für vergleichbare Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Baulast der Gesellschaft einschließlich zugehöriger Aufgaben. Zusätzlich zu den VDE-Projekten wurde die DEGES Ende der 90er Jahre mit der Realisierung von VDE-Zubringerprojekten beauftragt. Insgesamt zeichnet die DEGES jetzt für den Aus- bzw. Neubau von ca. 1.350 km Bundesfernstraßen mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 9,6 Mrd. € verantwortlich. Hinzu kommen sonstige Länderprojekte in Thüringen und Sachsen mit ca. 170 km Länge und einem Investitionsvolumen von ca. 618 Mio. € sowie die Projektdurchführung des Bauteils Tunnelrohbau inkl. Roh- und Ausbau der Stationen des City-Tunnels Leipzig mit einem Investitionsvolumen von ca. 403 Mio. €.

In mehr als vierzehnjähriger Tätigkeit hat die DEGES eine außerordentliche Lösungskompetenz für komplexe Aufgabenstellungen und alle damit zusammenhängenden planerischen, technischen, rechtlichen und kaufmännischen Fragen entwickelt. Dies gilt in gleichem Maße für Spezialaufgaben sowie für ein qualifiziertes Kosten-, Termin- und Qualitätsmanagement für anspruchsvolle Infrastrukturprojekte – von der Planung bis zur schlüsselfertigen Übergabe.

Landesbetrieb mit vielfältigen Aufgaben

Die Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein – seit dem 1. 1. 2005 organisiert als „Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein“ mit dem Betriebssitz in Kiel und den vier Niederlassungen Flensburg, Rendsburg, Itzehoe und Lübeck – betreut derzeit ein Straßennetz von rd. 490 km Bundesautobahnen, 1.560 km Bundesstraßen, 3.440 km Landesstraßen und 2.690 km Kreisstraßen mit insgesamt 2.167 Brücken- und Tunnelbauwerken. Der Landesbetrieb plant, baut und betreibt mit 1.598 Beschäftigten, davon 758 Beschäftigte im Betriebsdienst, ein leistungsfähiges Straßennetz.

Darüber hinaus ist der Landesbetrieb obere Straßenverkehrsbehörde und ist zudem zuständig für das Eisenbahnwesen und den Luftverkehr in Schleswig-Holstein. Weiterhin obliegen ihm die Aufgaben der Planfeststellungsbehörde für alle verkehrlichen Vorhaben außer für Häfen. Für Hafenbauvorhaben ist er Anhörungsbehörde.

Der Landesbetrieb setzt jährlich ein Volumen von rd. 300 Mio. € um.

NIEDERLASSUNG LÜBECK

Die Niederlassung Lübeck betreut die Bundesfernstraßen und die Landesstraßen in den Kreisen Ostholstein, Herzogtum Lauenburg, Bad Segeberg und Stormarn sowie zusätzlich die Kreisstraßen der Kreise Ostholstein und Stormarn. 421 Beschäftigte sind verantwortlich für Planung, Bau, Erhaltung und Verwaltung eines Straßennetzes von rd. 210 km Bundesautobahnen, 490 km Bundesstraßen, 920 km Landesstraßen sowie 520 km Kreisstraßen. Der rd. 17 km lange Abschnitt 1 des VDE-Projektes 10 liegt vollständig im Gebiet der Niederlassung Lübeck. Ihr wurde daher die Realisierung dieser anspruchsvollen Aufgabe übertragen. Für die Durchführung der Planung und des anschließenden Baus dieses Vorhabens wurde eine Projektgruppe in der Niederlassung gebildet, die bis zu 42 Mitarbeiter umfasste. Diese hochmotivierten Mitarbeiter rekrutierten sich im Wesentlichen aus Mitarbeitern des im Rahmen einer in der Straßenbauverwaltung Schleswig-Holstein durchgeführten

Umorganisation aufgelösten Straßenneubauamtes Ost in Eutin. Hierdurch konnte auf ein großes Erfahrungspotenzial in Sachen Autobahnbau zurückgegriffen werden.

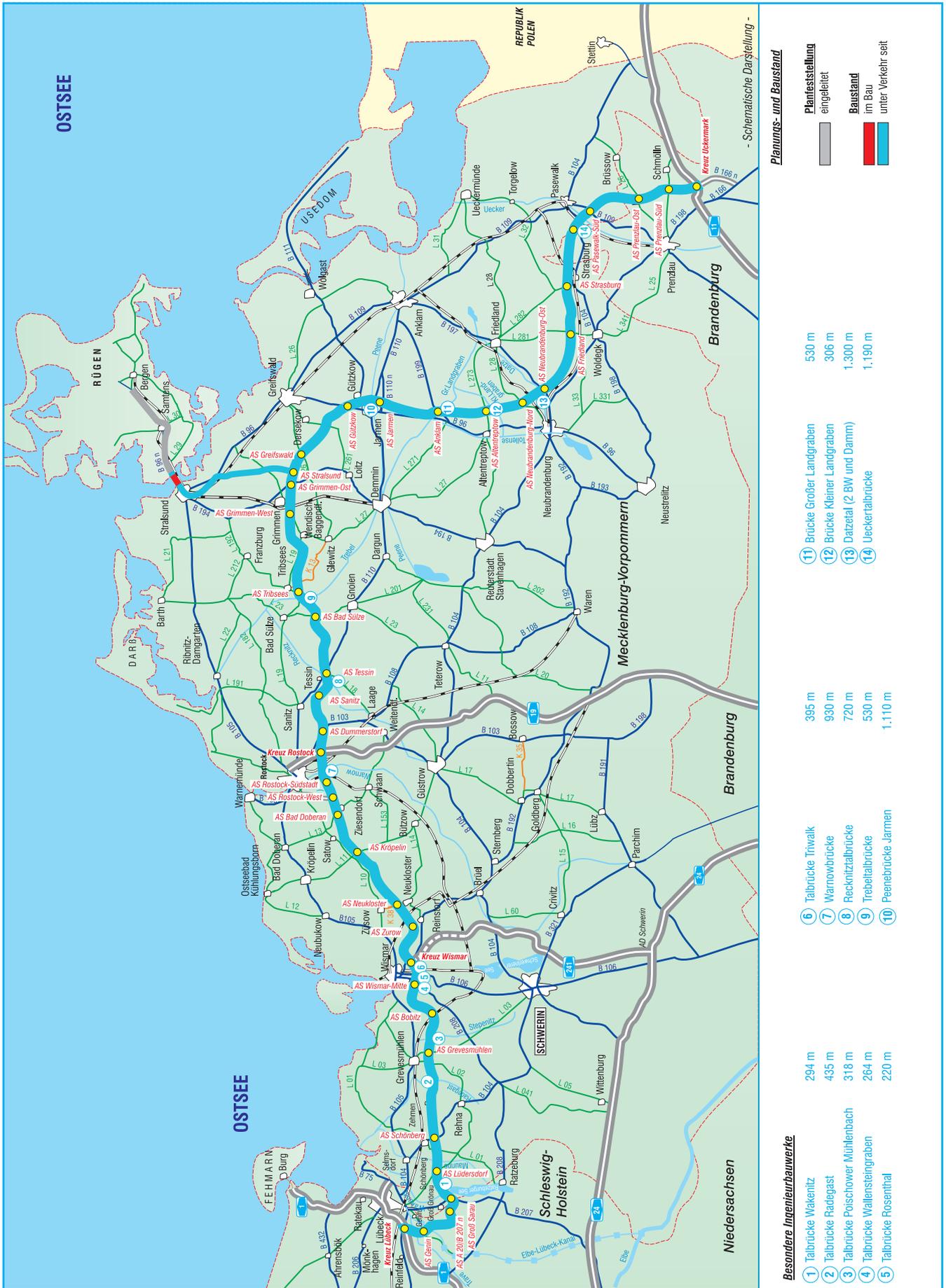
Mit der Fertigstellung dieses VDE-Projektes hat sich die Arbeit dieser Projektgruppe noch nicht erledigt. Sie ist jetzt mit der Fortführung der A20 als Teil der Nord-West-Umfahrung Hamburg bis zur Verknüpfung mit der A21 (etwa 33 km Gesamtlänge) bei Bad Segeberg beauftragt. Mit dem Bau des ersten rd. 16 km langen Teilabschnittes dieser Verlängerung ist bereits begonnen worden. Die Planfeststellung für die beiden weiteren Teilabschnitte bis zur A21 wird zum Jahresbeginn und zur Jahresmitte 2006 anlaufen. Die Verknüpfung der A20 mit der A21 wird voraussichtlich im Jahr 2010 erfolgen.

Eine weitere Projektgruppe ist bereits im Jahr 2001 in der Niederlassung Itzehoe eingerichtet worden, die für die Planung und Baudurchführung der Weiterführung der A20 auf rd. 70 km Länge von Bad Segeberg bis zum Anschluss an die A26/A22 in Niedersachsen zuständig ist. Sie hat die Arbeiten so weit vorangetrieben, dass die Linienbestimmung bereits zur Jahresmitte 2005 erfolgen konnte. Für Bau und Betrieb des ca. 5 km langen Trog-/Tunnelbauwerks zur Unterfahrung der Elbe ist die Vergabe einer Konzession vorgesehen. Für die gesamte Strecke sollen spätestens im Jahre 2010 die Planfeststellungsbeschlüsse für alle Teilabschnitte vorliegen.

Weitere wichtige Straßenprojekte der Niederlassung Lübeck:

- Ausbau der B 207 zur A 1 zwischen Oldenburg und Heiligenhafen
- Neubau und Verlegung der B 207 zwischen Lübeck und Pögeez
- Dreistreifiger Ausbau der B 404 zwischen der A 1 und der A 24

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 10



A 20 Lübeck–Stettin

Der Neubau der „Ostseeautobahn“ A 20 Lübeck–Stettin von der A 1 bei Lübeck bis zur A 11 in der Uckermark ist eines von sieben Projekten im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße (VDE Nr. 10) und im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) '92 sowie im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen '93 als „Vordringlicher Bedarf“ ausgewiesen. Mit einer Gesamtlänge von rund 324 km ist die A 20 das größte Neubauprojekt der VDE – Straße, wobei ca. 17 km durch Schleswig-Holstein, ca. 280 km durch Mecklenburg-Vorpommern und ca. 27 km durch Brandenburg führen.

Der Abschnitt in Schleswig-Holstein wurde in Verantwortung der Straßenbauverwaltung des Landes realisiert. Für die Streckenanteile in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg ist die DEGES, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, zuständig, die im Auftrag des Bundes und der neuen Bundesländer den Grunderwerb, die Planung und den Bau durchgeführt hat.

Bedeutender Beitrag zur Erschließung des Landes

Die regionale Straßenerschließung im Nordosten Deutschlands war – bedingt durch die deutsche Teilung – über Jahrzehnte in Nord-Süd-Richtung ausgerichtet. Mit der Veränderung der verkehrlichen, wirtschaftlichen und sozialen Situation seit Vollendung der Deutschen Einheit 1990 erwies sich das Fehlen

*Fertiggestellter
Streckenabschnitt
unter Verkehr.*



einer leistungsfähigen Verbindungsstraße entlang der Küste und in den entlegenen Regionen Vorpommerns, der Insel Rügen und der Uckermark als erheblicher Nachteil für die weitere Entwicklung.

Gleichzeitig führte das nach Öffnung der innerdeutschen Grenzen sprunghaft angestiegene Verkehrsaufkommen zu unzumutbaren Verkehrsbelastungen auf den Bundesstraßen und besonders in den Ortslagen.

Im Hinblick auf die Erschließungs- und Anbindungsfunktion, aber auch zur Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes und der hoch belasteten Ortsdurchfahrten leistet die A 20 einen bedeutenden Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Nordosten Deutschlands und ist damit unverzichtbar für die wirtschaftliche Entwicklung dieser Region. Darüber hinaus bildet die A 20 nicht zuletzt vor dem Hintergrund der EU-Osterweiterung eine wichtige Ergänzung im deutschen/europäischen Fernstraßennetz.

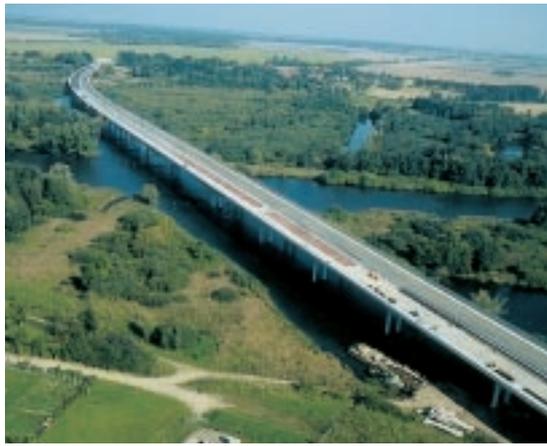
Wichtige landesplanerische Ziele von Mecklenburg-Vorpommern, die mit der Realisierung der Ostseeautobahn einhergehen, sind u. a.:

- Anbindung des Landes an die Ballungsräume Lübeck/Hamburg im Westen, Berlin im Süden und Stettin im Osten.
- Anbindung der entlegenen Landesteile im Norden und Osten an die Landeshauptstadt Schwerin.
- Verbindung der Ober- und Mittelzentren und Erschließung der Tourismusgebiete.
- Anschluss zum Bundesfernstraßennetz und damit bessere internationale Verbindungen.
- Hinterlandanbindung der Seehäfen und der hier anfallenden Fährverkehre.

Diese Argumente haben bei der Bewertung zum BVWP '92 zu einem sehr hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis geführt.

Mit vereinten Kräften Schritt für Schritt zum Ziel

Bei der Realisierung der A 20 wurde grundsätzlich großer Wert darauf gelegt, dass möglichst frühzeitig erste verkehrswirksame Teilstrecken in den Regionen zur Verfügung stehen, in denen erhebliche Erreichbarkeitsprobleme bzw. Verkehrsbelastungen bestanden. Planung und



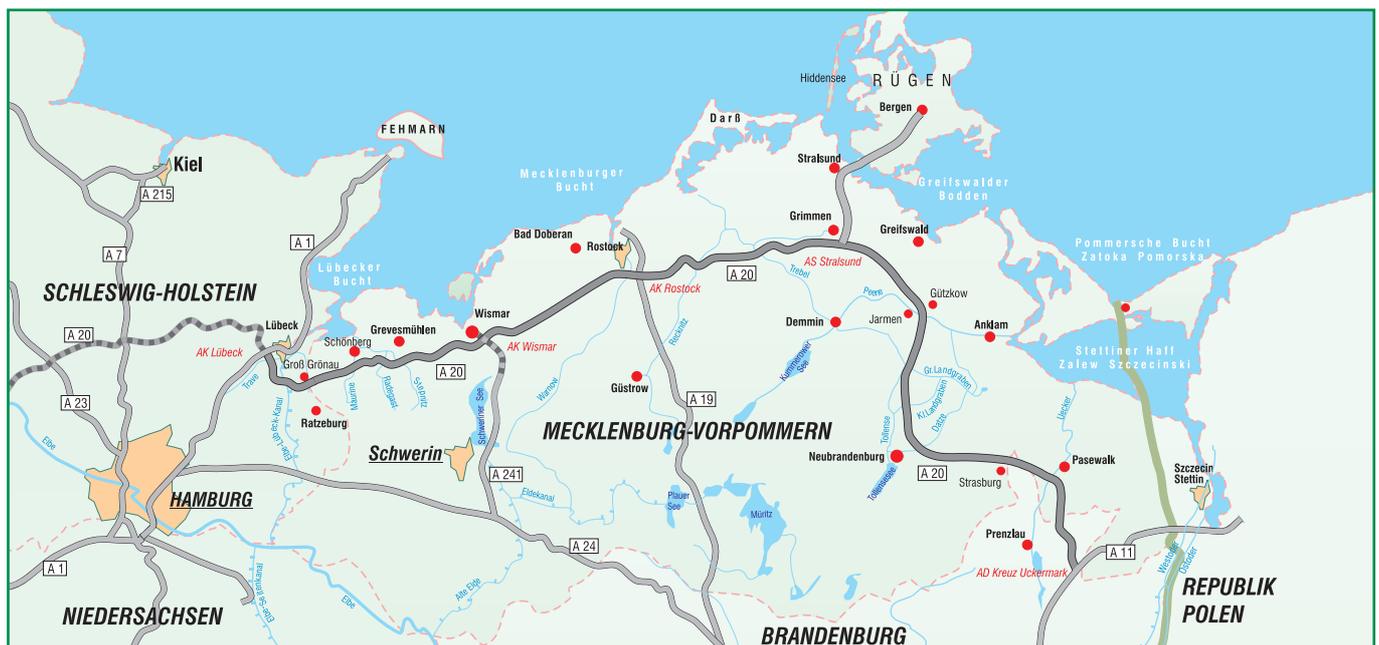
Die Peenebrücke bei Jarmen kurz vor ihrer Fertigstellung.

Bau erfolgte deshalb in so genannten Verkehrseinheiten (VKE) – das sind kürzere Autobahnabschnitte i. d. R. zwischen Anschlussstellen –, die für sich bereits verkehrswirksam sind, auch wenn die Autobahn insgesamt noch nicht fertiggestellt ist.

Mit Nachdruck haben der Bund, die beteiligten Länder und die DEGES in den zurückliegenden 14 Jahren Planung und Bau der A20 vorangetrieben, um insbesondere im Küstenbereich möglichst frühzeitig verkehrswirksame Abschnitte fertigzustellen.

- Ein wichtiges Etappenziel war erreicht, als zum Ende des Jahres 2000 der insgesamt 92 km lange Abschnitt zwischen der Anschlussstelle (AS) Schönberg und dem Autobahnkreuz (AK) Rostock durchgängig befahren werden konnte. Für dieses Teilstück ist die höchste Verkehrsbelegung der gesamten A20 zu erwarten.
- Ein Jahr später war auch in Schleswig-Holstein der erste Abschnitt zwischen dem AK Lübeck und der AS Genin (4,8 km) fertiggestellt, ebenso wie am südöstlichen Ende der Autobahn in Vorpommern und Brandenburg ca. 31 km zwischen AS Pasewalk-Nord und dem AD Kreuz Uckermark.

- In 2002 war die A20 bereits vom AD Kreuz Uckermark bis zur AS Neubrandenburg-Nord durchgängig befahrbar; die Umfahrung des Oberzentrums Neubrandenburg war fertiggestellt. Im gleichen Jahr war auch der Bau der Peenequerung bei Jarmen abgeschlossen.
- Drei Jahre später wurde die Lücke zwischen AS Genin und AS Schönberg geschlossen, so dass Ende 2004 rund 160 km der A20 zwischen dem AK Lübeck bis weit hinter Rostock durchgängig befahrbar waren.
- Die planmäßige Fertigstellung der Abschnitte zwischen AS Anklam und AS Neubrandenburg-Nord am 18. November 2005 sowie zwischen der AS Langsdorf/Tribsees und Grimmen-West bzw. AS Greifswald und Gützkow Anfang Dezember bedeutete gleichzeitig die vollständige Realisierung des VDE Nr. 10. Mit der feierlichen Verkehrsfreigabe auf der Trebelbrücke bei Tribsees Anfang Dezember 2005 steht die A20 den Autofahrern auf ganzer Länge zur Verfügung.



Bürger und Träger öffentlicher Belange machten ihre Interessen geltend

Beim ersten Eisenbahnbau vor rund 150 Jahren genügte noch ein Plan, der vom König „festgestellt“ und dann auch so umgesetzt wurde. Heute wird die Öffentlichkeit in hohem Maße in die von den zuständigen Behörden des jeweiligen Bundeslandes durchgeführten Genehmigungsverfahren einbezogen.

In der Regel wird für jeden Planungsabschnitt ein gesondertes Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die A20 wurde in zahlreiche Planungsabschnitte unterteilt (2 in Schleswig-Holstein, 22 in Mecklenburg-Vorpommern sowie 2 in Brandenburg), um die Planung für alle Beteiligten überschaubar zu halten und um möglichst schnell zu verkehrswirksamen

Straßenabschnitten für das Land zu gelangen. Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens sind Unterlagen, bestehend aus Plänen und Erläuterungen, die detailliert darstellen, wo, in welchem Umfang und in welcher Weise die Autobahn im jeweils vorliegenden Abschnitt angelegt werden soll. Zu diesen der Öffentlichkeit zugänglichen Unterlagen können die Träger öffentlicher Belange, Naturschutzvereine und jeder Bürger, dessen Interessen bei der Durchführung eines Vorhabens berührt werden, Einwendungen geltend machen. Diese Einwendungen sind keine Rechtsbehelfe, sondern Äußerungen, mit denen die Beteiligten ihre Vorstellungen zu dem Plan, ihre rechtlichen und tatsächlichen Bedenken und Anre-

Planungsablauf	
Voruntersuchung (Erarbeitung von Trassen)	Es werden verschiedene Trassenvarianten hinsichtlich Verkehrswirksamkeit und ökologischer Auswirkungen untersucht.
Raumordnungsverfahren (landesplanerische Beurteilung) Ergebnis: raumgeordnete Trasse	Im Raumordnungsverfahren wird die Verträglichkeit der Verkehrsmaßnahme mit dem dortigen Raum und der Umwelt geprüft. Grundlage für das Verfahren sind die Linienplanungen, die Umweltverträglichkeitsstudie und die Verkehrsuntersuchung. Beteiligt werden alle betroffenen Träger öffentlicher Belange, Verbände usw.
Linienbestimmungsverfahren (vorbereitende Verwaltungsentscheidung)	Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen stellt nach §2 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz die Linie fest, die für die planenden Behörden verbindlich ist.
Entwurfsbearbeitung	Der Entwurf beinhaltet die technische Planung einschließlich eines landschaftspflegerischen Begleitplanes. Hierbei erfolgt eine laufende Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange und dem Bund als Bauherr.
Planfeststellungsverfahren Ergebnis: Planfeststellungsbeschluss/ Baurecht	Die unterschiedlichen Belange werden gegeneinander abgewogen; die Zulässigkeit des Vorhabens wird verbindlich festgestellt.
Ausführungsplanung	Nach Vorliegen des Baurechts wird nunmehr die Planung für den Strecken- und Brückenbau ausführungsfähig erarbeitet.

Planungsübersicht A 20

Planungsauftrag des BMVBW an die Länder Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg		März 1991
Beginn der Planungen für die A 20 von der A 1 bis Rostock mit Unterstützung der Straßenbauverwaltung Schleswig-Holstein		Sommer 1991
Übernahme der Projektverantwortung für 306 km in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg durch die DEGES		Mai 1992
Investitionsmaßnahmegesetz (IMG) für den Abschnitt AS Wismar-Mitte bis AK Wismar		April 1994
Abschluss der Raumordnungsverfahren – Mecklenburg-Vorpommern – Brandenburg		Juli 1994 Mai 1995
Linienbestimmung durch den BMVBW – für den Abschnitt Neukloster–Lgr. MV/BB – für den Abschnitt A 1 (SH)–Schönberg (MV) – für den Abschnitt Lgr. MV/BB–AD Kreuz Uckermark		Januar 1995 Juli 1995 September 1995
Erarbeitung und Genehmigung der Vorentwürfe für 24 Abschnitte		1995 bis 2001
Planfeststellungsverfahren für 24 Abschnitte		1996 bis 2003
Planfeststellungsbeschlüsse in Schleswig-Holstein – 1. Bauabschnitt – 2. Bauabschnitt		April 1997 Ende 2000
Wichtige Baubeginne		
– Kreuzungsbauwerk A 20/B 208 bei Wismar	1. Spatenstich	19. Dezember 1992
– Wismar-West–Wismar-Ost (Bau der Triwalkbrücke)	1. Rammschlag	25. Mai 1994
– Kreuzungsbauwerk A 20/B 110 n bei Jarmen	1. Spatenstich und Baubeginn der A 20	18. Dezember 1995
– Warnowbrücke bei Rostock	1. Rammschlag	22. August 1997
– Gützkow–Jarmen mit Peenebrücke	Baubeginn	13. März 1998
– 1. BA in Schleswig-Holstein (A 1–AS Genin)	Baubeginn	6. Juni 1998
– Autobahndreieck Kreuz Uckermark	Baubeginn	19. Juni 1998
– 2. BA in Schleswig-Holstein (AS Genin–Lgr. SH/MV)	Baubeginn	12. März 2002
– Lgr. SH/MV–AS Schöneberg (B 104) einschl. Talbrücke Wakenitz	Baubeginn	29. August 2002

gungen sowie Änderungswünsche vortragen können. Diese werden in einem Erörterungstermin von der Anhörungsbehörde mit den Beteiligten erörtert. Über die Einwendungen wird durch die Planfeststellungsbehörde in der Regel durch Beschluss entschieden. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens werden die öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit unter- und gegeneinander abgewogen. In diesem Zusammenhang wird auch geprüft, inwieweit in die Rechte anderer eingegriffen werden muss. Dies geschieht nach dem Grundsatz: Jeder Plan, der zu seiner Durchführung einen Eingriff in privates Eigentum erfordert, muss dem Wohl der Allgemeinheit dienen.

Die Planfeststellungsbeschlüsse wurden durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, das Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern sowie durch das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg gefasst. Mit dem Planfeststellungsbeschluss, durch den Baurecht geschaffen wird, werden die öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Zusammenhang mit dem geplanten Bauvorhaben abschließend geregelt. Ausgenommen sind Entschädigungsfragen, die einer gesonderten Einigung vorbehalten bleiben. Für die VDE-Projekte gilt: Der Planfeststellungsbeschluss kann nur beim Bundesverwaltungsgericht Leipzig durch Klage angefochten werden.

Aufwändiger Prozess zur Linienfindung

Wie bei allen Neubauprojekten ging es auch bei der A20 in den ersten Planungsschritten darum, die beste, d. h. verkehrlich sinnvollste, raumordnerisch effektivste, ökologisch verträglichste und dabei ökonomisch vertretbare Linie herauszuarbeiten. Dieser Prozess der Linienfindung war für kein anderes Projekt im Zuge der VDE – Straße so aufwändig und anspruchsvoll wie für die A20. Die notwendigen Vorplanungen als Grundlage für die späteren Detailplanungen erfolgten in mehreren Schritten.

Aus der Vielzahl der untersuchten Linienvarianten hat sich schließlich eine „Vorzugslinie“ (rot) herausgebildet.



6.300 km² einbezogen. Das entspricht etwa einem Viertel der Fläche von ganz Mecklenburg-Vorpommern. In seiner größten Nord-Süd-Ausdehnung hatte der Untersuchungsraum eine Breite von 50 km.

In Schleswig-Holstein wurde eine Fläche von 353 km² untersucht, in Brandenburg waren es rund 600 km².

1. Umweltverträglicher Suchraum

Aufgrund der außergewöhnlichen Länge des Projektes und der besonderen Empfindlichkeit des Naturraumes wurde beispielsweise im östlichen Planungsabschnitt in Mecklenburg-Vorpommern (ab Neukloster) in einer vorgezogenen Untersuchung zunächst der umweltverträgliche Suchraum ermittelt. Bei einer Führung der A 20 im nördlichen Korridor wären die Entlastungs- und Erschließungseffekte nur den küstennahen Bereichen zugute gekommen. Umgekehrt hätte eine Führung im Südkorridor keine ökologischen Vorteile und sie hätte den Straßen und Ortsdurchfahrten im Norden kaum Entlastung gebracht. Da die Autobahn hier insgesamt den geringsten Verkehrswert erzielt hätte, wurde der Südkorridor frühzeitig ausgeschlossen, der nördliche und mittlere Korridor den weiteren Untersuchungen zugrunde gelegt.

2. Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

Insgesamt wurde auf der Basis des in der Vorstudie ermittelten umweltverträglichen Suchraums in die zweistufige UVS eine Fläche von

In der 1. Stufe der UVS ging es darum, im Suchraum möglichst konfliktarme Korridore für den späteren Trassenverlauf herauszuarbeiten.

In der 2. Stufe wurden in diesen relativ konfliktarmen Korridoren in einer vertiefenden Betrachtung zur Linienfindung alternative Linien untersucht (ca. 1.200 km zur Ermittlung einer Vorzugslinie von 250 km).

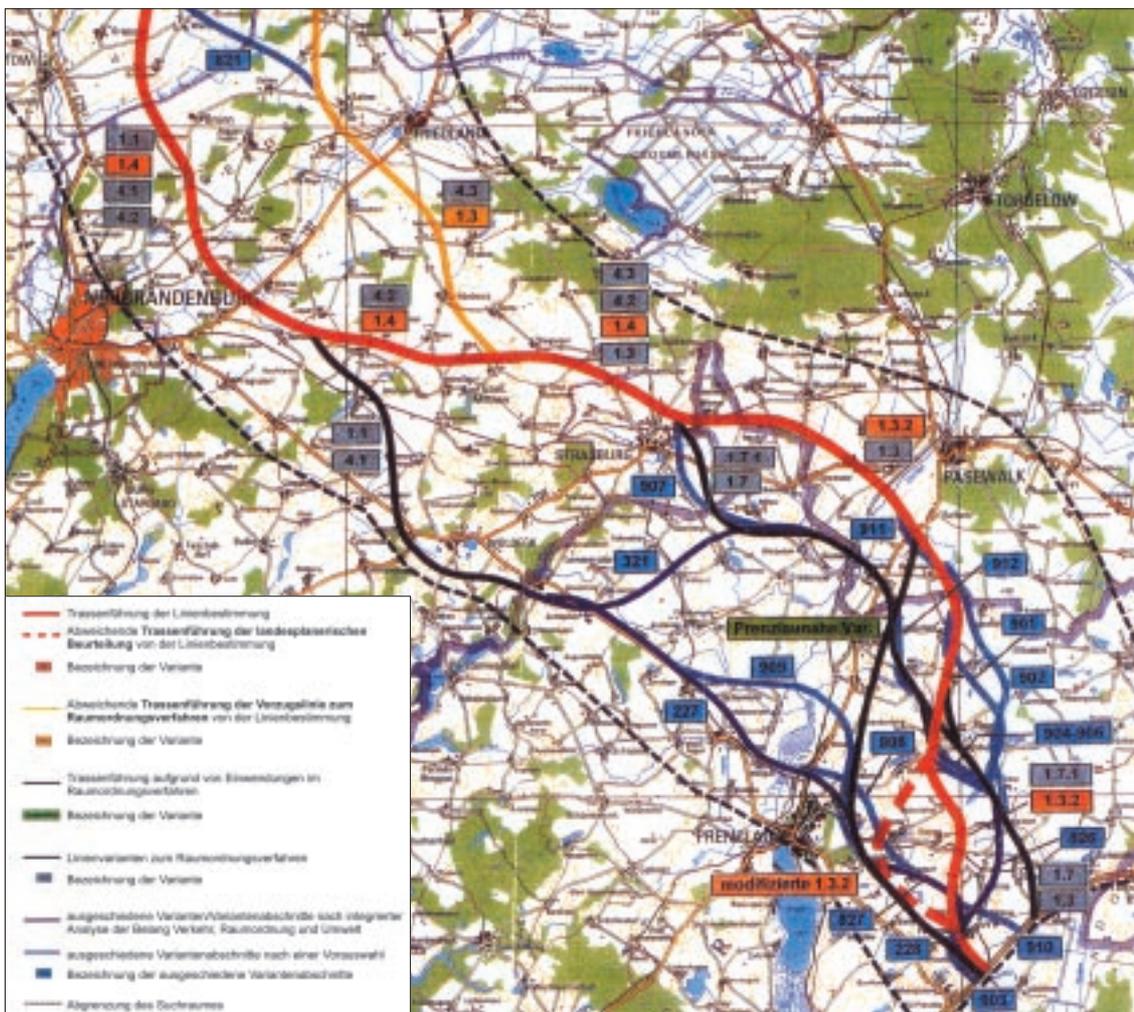
Aus der Vielzahl der untersuchten Linienvarianten wurde eine Vorzugslinie im Führungskorridor Mitte herausgearbeitet.

Nach Abschluss der Raumordnungsverfahren (ROV) in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg erfolgte schließlich die Linienbestimmung durch den Bundesminister für Verkehr. Nun konnte die eigentliche Planung für Trasse, Anlagen und Bauwerke sowie für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Angriff genommen werden.

Der bei Weitem größte Streckenanteil der A20 führt durch Mecklenburg-Vorpommern und bedeutet gerade für dieses Bundesland eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Die optimale Verkehrswirksamkeit einer Autobahn ergibt sich jedoch erst dann, wenn sie auch an ihren Endpunkten mit dem vorhandenen Fernstraßennetz verknüpft wird.

Für die A20 bedeutete das eine lückenlose Trassierung von der A 1 bei Lübeck bis zur A 11 südöstlich von Prenzlau.

Die Erarbeitung eines Linienvorschlages für die Führung der A20 musste also in diesem Gesamtzusammenhang erfolgen. Entsprechend wurde die in den jeweiligen Raumordnungsverfahren vorgelegte Vorzugslinie nicht isoliert betrachtet, sondern im Zusammenhang mit den Gegebenheiten der jeweils benachbarten Untersuchungsräume in Einklang gebracht. Die Trennung der ROV zur Bestimmung der Linienführung an den jeweiligen Landesgrenzen hatte somit keinerlei Auswirkung auf die länderübergreifend durchgeführten Untersuchungen, Abwägungen und Bewertungen.



Kartenausschnitt zum Variantenvergleich am südlichen Ende der A20.

Die Belange der Ökologie prägen das planerische Konzept der A20

Mobilität ist in unserer Zeit Bedürfnis und Notwendigkeit zugleich. Dem gegenüber steht die Verpflichtung, unsere natürliche Umgebung mit ihrer Vielfalt an Pflanzen- und Tierarten als ein kostbares Gut zu schützen und zu pflegen. Deshalb nehmen die Aspekte eines möglichst schonenden Umgangs mit Natur und Umwelt, aber auch mit dem „Schutzgut Mensch“ im modernen Straßenbau einen ausgesprochen hohen Stellenwert ein.

Gleichzeitig ergeben sich daraus aber auch ganz besondere Anforderungen für Planer und Ingenieure. Die Europäische Vogelschutz- und die Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (kurz: FFH-Richtlinie) und deren Umsetzung im Bundesnaturschutzgesetz bedeutet eine weitere Herausforderung im Zusammenwirken von Technik, Umweltschutz und Recht.

Dies gilt in ganz besonderem Maße für die A20, deren gesamtes planerisches Konzept darauf abgestellt ist, die sensible Ökologie der betroffenen weiträumig unzerschnittenen Naturräume so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, die landschaftliche Schönheit und insbesondere die wertvollen Tier- und Pflanzenbestände zu bewahren und darüber hinaus zusätzliche Lebensräume für Flora und Fauna zu schaffen. Zu den wichtigsten konzeptionellen Besonderheiten dieser Autobahn gehören:

- Aufwändiger Linienfindungsprozess mit zahlreiche Variantenvergleichen (siehe auch S. 20/21),

- kleinräumige Linienoptimierungen, um die Trasse möglichst weit aus siedlungsnahen Bereichen abzurücken,
- Minimierung der Zerschneidungswirkung durch den Bau von Autobahnbrücken, Grünbrücken und Wilddurchlässen,
- großräumige Biotopvernetzungen,
- gesteuerte Renaturierungsmaßnahmen,
- transparente Gestaltung und eingriffsmindernde Bauweise von Brücken,
- besondere Auflagen bei bestimmten Bauwerken (z. B. Querung von Wakenitz, Warnow, Trebel und Peene).

Umfassende Kompensation für unvermeidliche Eingriffe

Trotz dieser auf größtmögliche Umweltverträglichkeit ausgerichteten Konzeption ist der Bau der A20 – wie der Bau jeder Autobahn – auch mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Deshalb muss dem Vermeidungs- und Verursacherprinzip folgend für Eingriffe in die Natur und Landschaft, die durch Bau, Anlage und Betrieb einer Autobahn entstehen und nicht vermieden bzw. vermindert werden können, Ausgleich bzw. Ersatz geschaffen werden. Art und Lage solcher Maßnahmen richten sich grundsätzlich nach den Naturschutzgesetzen und es wird darauf geachtet, dass sie weitgehend in räumlichem und funktionalem Zusammenhang zu vorhandenen bzw. beeinträchtigten Bestandteilen von Natur und Landschaft stehen.

Die Maßnahmen im Einzelnen werden in enger Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden sowie mit den von der Planung betroffenen Nutzern wie Land- und Forstwirtschaft abgestimmt und für die einzelnen Abschnitte im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) festgeschrieben. Der LBP wiederum ist Bestandteil der jeweiligen Planfeststellungsverfahren und -beschlüsse.



Der Bau von Grünbrücken (hier bei Bobitz) mindert die Zerschneidungswirkung der Autobahn für die Tierwelt.



Erhalt und Wiederherstellung der landschaftstypischen Feldsölle als bedeutende Trittsteine der Biotopvernetzung und Bestandteil der Maßnahmenplanung.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Ziel aller Maßnahmen ist der funktionale Ausgleich der unvermeidbaren Eingriffe. Die jeweiligen Entwicklungsziele werden u. a. erreicht durch:

- Wiedervernässung von drainiertem Grünland zur Schaffung von Feucht- und Nasswiesen und besonders zur Moorrenaturierung,
- Anpflanzung von Feucht- und Laubwäldern,
- Pflege und Anlage von Trockenrasen,
- ökologische Fließgewässergestaltung,
- Schaffung von Stillgewässern und temporär wasserführenden Blänken,
- Ufergehölzpflanzungen,
- Extensivierung der Grünlandnutzung,
- Neupflanzung von Alleen und Hecken.

Großräumige Bündelung von Kompensationsmaßnahmen

Neben kleineren, zu Beginn der Planung in Trassennähe ausgeführten A+E-Maßnahmen wurden im Zuge der weiteren Realisierung der A20 rd. 50 % der Ausgleichsverpflichtungen in großräumigen Kompensationsflächen von jeweils ca. 100 bis 500 ha gebündelt. Zu diesen Kompensationsmaßnahmen gehören:

- Groß Tessiner See und Beeke (150 ha),
- Waidbachtal (216 ha),
- Wolfsberger Seewiesen (220 ha),
- Trebelpolder: Rodde, Tannenwiese, Volksdorf, Nossendorf und Wiesen bei Volksdorf (450 ha),
- Richtenberger See (175 ha),
- Polder Rustow-Randow (310 ha),

- Großer Landgraben (500 ha),
- Großer Koblenzter See (500 ha).

(Eine detaillierte Beschreibung dieser großräumigen Maßnahmen erfolgt jeweils im Zusammenhang mit der Darstellung des entsprechenden Streckenabschnitts).

All diese Maßnahmen leiten sich ab aus den übergeordneten naturschutzfachlichen Zielen, die für die betroffenen Naturräume erreicht werden sollen. Hauptsächlich geht es darum, die durch die Autobahn zusätzlich hervorgerufenen Eingriffe zu kompensieren, indem vorhandene Belastungen des Naturhaushaltes reduziert und der Biotopverbund gestärkt werden. Zudem tragen die Maßnahmen insgesamt auch zu einer Aufwertung des Landschaftsbildes bei. Mit standortgerechter Bepflanzung des Trassenkörpers wird das technische Bauwerk Autobahn in die Landschaft eingegliedert und das Landschaftsbild neu gestaltet.



Neuanlage eines strukturreichen Biotopkomplexes mit Kleingewässern, Extensivgrünland und Feldgehölzpflanzungen.

Intensive Zusammenarbeit mit den Landesbehörden

Zwischen den zuständigen Behörden der Länder und der DEGES wurde bereits in der Frühphase der A20-Planung abgestimmt, dass der größere Teil der Ausgleichsverpflichtungen in großflächigen Komplexmaßnahmen gebündelt wird. Diese Vorgehensweise bietet erhebliche Vorteile:

- Entlastung der durch Flächenentzug stark belasteten trassennahen Landwirtschaftsbetriebe.
- Erhöhung der Effizienz und Wirtschaftlichkeit bei Planung, Grunderwerb, Bau, Unterhaltung und Kontrolle, da auf die bisher übliche Zersplitterung in hunderte schwer erreichbarer Einzelflächen entlang der Autobahn weitgehend verzichtet werden kann.
- Großflächiger Grunderwerb schafft die Voraussetzung für ökologisch tief greifende Renaturierung von Mooren, da Beeinträchtigungen benachbarter Nutzer und Anlieger durch Wasserspiegelanhebungen ausgeschlossen werden können.
- Konzentration der Ausgleichsverpflichtungen auf landwirtschaftlichen Ungunststandorten, die ein geringes Ertragspotenzial besitzen.

Nachweislich sind die Straßenbauverwaltungen mit diesen Komplexmaßnahmen in der Lage, selbst gravierende Eingriffe auszugleichen, die ansonsten naturschutzrechtlich

große Barrieren bzgl. der Genehmigungsfähigkeit der Projekte dargestellt haben.

Beispiel: Im durch DEGES renaturierten Polder Rustow-Randow (310 ha) konnten bereits nach 5 Jahren für fast alle von der Querung des EU-Vogelschutz- und FFH-Gebietes Peenetal betroffenen Arten neue Lebensräume geschaffen werden (siehe S. 76 f.).

Bauliche Maßnahmen zur Unterstützung des Biotopvernetzungsconzeptes

Dort, wo die A20 bedeutende Wanderungs- und linienhafte Biotopkorridore wie z. B. Talzüge, Bachläufe oder Seenketten kreuzt, wurden spezielle Durchlässe für Wildtiere, Amphibien und Kleintiere sowie naturnah gestaltete Grün- bzw. Wildbrücken gebaut, um den Tieren ein gefahrloses Queren der Autobahn zu ermöglichen.

Amphibienschutz

Aufgrund der besonderen Dichte von Niedermooren und Kleingewässern in Norddeutschland verläuft die A20 durch eine Vielzahl bedeutender Amphibienlebensräume. Diese sind in Bezug auf Besiedlungsdichten und auf das Vorkommen seltener Amphibienarten im bundesweiten Vergleich als bedeutsam zu bewerten. Um ein Überfahren der Amphibien zu verhindern bzw. die überlebenswichtigen Austauschbeziehungen zu erhalten, wurde über größere Streckenabschnitte eine Vielzahl von Amphibienleiteinrichtungen und Kleintier- bzw. Amphibiendurchlässen geplant und gebaut.

Grünbrücken

Eine wichtige Rolle in dem generellen Durchlässigkeitskonzept spielen neben Kleintier- und Amphibiendurchlässen die Grün- bzw. Wildbrücken. Solche begrünten und naturnah gestalteten Überführungsbauwerke stehen ausschließlich dem Wild und sonstigen bodengebunden lebenden Tierarten zur Verfügung, um die durch die Autobahn verursachte Trennung angestammter Lebensräume zu überwinden. Im Zuge der A 20 wurden zusätzlich zu den Talbrücken acht Grünbrücken gebaut, zwei weitere im Zuge des Rügenzubringers B 96n.



Kleintier- und Amphibiendurchlass.

Umfangreiche Maßnahmen zum Schutz der Wasserwirtschaft

In weiten Teilen Mecklenburg-Vorpommerns quert die A 20 Bereiche, die abflusslose Flächen aufweisen. Diese abflusslosen Senken entwässern zumeist über Drainagesysteme mit nachgeschalteten Rohrleitungen zur nächstgelegenen natürlichen Vorflut. In manchen Bereichen lagen – historisch bedingt – bis zu drei Meliorationssysteme aus jeweils verschiedenen Epochen der vergangenen 150 Jahre übereinander. Hier galt es, diese Drainagesysteme beim Bau der Autobahn so anzupassen, dass sie weiterhin flächendeckend funktionieren. Hierzu war es erforderlich, die Drainagesysteme, für die es meist keine exakten Bestandspläne gab, durch Suchschachtungen aufzufinden und die Drainagen durch neue Fangsammler an eine Vorflut anzuschließen. Eine besondere Brisanz enthielten auch die Drainvorfluter, die meist als kreuzende Rohrleitungen im Bereich von Dammstrecken neu verlegt werden mussten, da sie den auftretenden Kräften des darüber liegenden Damms meist nicht gewachsen waren. Bei den teilweise recht tief liegenden Rohrleitungen (landwirtschaftlichen Vorflutern) waren vielfach sehr umfangreiche Schachtungen erforderlich. Abgesehen von der besonderen Tiefenlage der Rohrleitungen war das Auffinden und Neuverlegen von Drain-, Sammel- und Vorflutleitungen auch in allen drainierten Bereichen in Brandenburg erforderlich.

Entwässerung

Wegen der boden- und landschaftsbedingten Abflussprobleme musste auf eine breitflächige Entwässerung der A 20 über die Böschungsschulter mit nachfolgender Versickerung über die belebte Bodenzone weitgehend verzichtet werden. Das Straßenoberflächenwasser der A 20 wird deshalb in

der Regel über Bordrinnen und Straßenabläufe gefasst und über Rohrleitungen bis zur jeweiligen Vorflut abgeleitet. Da die Vorfluter allesamt nur geringe Wassermengen aufnehmen konnten, war vor der Einleitung eine sehr starke Drosselung des Abflusses erforderlich. Nur in wenigen Sonderfällen konnte eine Versickerung des Straßenoberflächenwassers über Sickerbecken oder -mulden erfolgen.

Gewässerschutz

Das auf der A 20 anfallende Regenwasser wird in der Regel über Einläufe und Längsleitungen den Wasserbehandlungsanlagen zugeführt. Dieses sind Regenrückhaltebecken, denen ein Absetzbecken mit Tauchwand vorgeschaltet ist. In den Absetzbecken findet eine Sedimentation von Sinkstoffen und Abscheidung von Leichtstoffen statt. In den naturnah gestalteten Regenrückhaltebecken findet zusätzlich eine biologische Reinigung des Straßenoberflächenwassers statt. Die biologische Reinigung wird durch den im Regenrückhaltebeckenbereich vorhandenen Bewuchs gefördert. In der Regel sind die Regenrückhaltebecken als Nassbecken errichtet worden. Zwischen Neukloster und Sanitz wurde zum Trinkwasserschutz der Stadt Rostock im Einzugsgebiet der Warnow jeweils noch ein Sandfilterbecken nachgeschaltet.



Absetzbecken mit Tauchwand und dahinter naturnahes Regenrückhaltebecken.

Entlastung vom Durchgangsverkehr und Verbesserung der Erreichbarkeit

Eine wesentliche Begründung für den Bau einer neuen Autobahn ist deren Verkehrswirksamkeit im Sinne von Bündelung des überregionalen Verkehrs bei gleichzeitiger Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes, insbesondere der Innenstädte und Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr, sowie die nachhaltige Verbesserung der Erreichbarkeit der jeweiligen Region.

Um die Notwendigkeit des Baus einer neuen Ostseeautobahn aus verkehrlicher Sicht zu untermauern, wurden Anfang der 90er Jahre umfangreiche Verkehrszählungen entlang der stark belasteten Bundesstraßen (z. B. B 96, B 104, B 105, B 110, B 198, B 208) in Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg durchgeführt.

Anhand der erkennbaren Verkehrsentwicklung mit einer ständig zunehmenden Motorisierungsdichte wurden dann Prognosen (Zeithorizont bis 2010) für die beiden grundsätzlich denkbaren Alternativen aufgestellt:

1. Prognose „Null-Fall“

Bei einem Verzicht auf den Neubau der A20 hätten die Verkehrsströme im Küstenraum, Vorpommern und Nordostbrandenburg weiterhin überwiegend auf den Bundesstraßen abgewickelt werden müssen. Für die B 105 beispielsweise hätte das – je nach Abschnitt – ein Verkehrsaufkommen zwischen 11.000 und 25.000 Kfz/24 h bedeutet, auf der B 96 bei Neubrandenburg mehr als 20.000 Kfz/24 h. Selbst beim Bau einer Vielzahl von Ortsumfahrungen, die zur Entlastung der Anwohner in jedem Falle hätten gebaut werden müssen, wäre



es nicht möglich gewesen, solche Verkehrsmengen auf einem zweistreifigen Querschnitt sicher und störungsfrei zu bewältigen. (Seit Jahren nehmen gerade die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern in der Unfallstatistik eine Spitzenposition ein.) Die Bundesstraßen wären also auch auf weiten Strecken vierstreifig auszubauen gewesen, wobei aufgrund der Siedlungsnähe die Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Menschen erheblich höher gewesen wären als auf der von Wohnbebauungen durchgängig weiter entfernten Autobahn.

2. Neubau der A 20

Die Autobahn bündelt den Verkehr und gewährleistet eine sichere Abwicklung auch größerer Verkehrsströme. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der A20 wird – bezogen auf das Prognosejahr 2010 – im Mittel bei rund 30.000 Kfz/24 h liegen. In manchen Abschnit-

*Auto an Auto
auf der B 105
zwischen Wismar
und Rostock.*



*Störungsfrei rollt
der Verkehr auf der
neuen Autobahn.*



ten wird dieser Wert jedoch deutlich überschritten:

- ca. 50.000 Kfz/24 h an Werktagen zwischen Neukloster und der A 19,
- im Großraum Rostock bis zu 65.000 Kfz/24 h in Spitzenzeiten,
- mehr als 40.000 Kfz/24 h zwischen dem AK Rostock und dem Rügenzubringer B 96 n.

Beispiel Lübeck

Der Verkehr im Raum Lübeck/Landesgrenze von und nach Mecklenburg-Vorpommern führte vor dem Bau der A20 durch das Stadtgebiet von Lübeck, insbesondere über die B 104, B 105, B 207 und L 182. Die Verkehrsbelastung ist seit 1990 um ca. 20 % gestiegen mit der Folge, dass der ÖPNV nicht mehr fahrplanmäßig möglich war. Täglicher Verkehrsstress beeinträchtigte die Lebensqualität der Anwohner. Die neue Autobahn als Südumfahrung von Lübeck in Richtung Schönberg entlastet das nachgeordnete Straßennetz um ca. 50.000 KFZ/24 h und bewirkt eine nachhaltige Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten.

Allein dieser Blick in die Verkehrsstatistik macht deutlich, dass es zum Neubau der A20 keine realistische Alternative gab. Auf den vom Durchgangsverkehr entlasteten Bundesstraßen ist nun wieder Platz für die kleinräumigen Verkehre (Ziel- und Quellverkehr, Anlieger- und Zubringerverkehr, landwirtschaftliche Fahrzeuge). Die Anwohner werden nachhaltig von Lärm- und Schadstoffimmissionen entlastet, es gibt weniger Staus und das Unfallrisiko wird deutlich gemindert.

Die Maßnahme im Überblick A 20 Lübeck–Stettin

Aufgabenstellung:	Neubau einer Bundesautobahn
Länge:	323,2 km
Querschnitt:	vierstreifig + Standstreifen – RQ 29,5 (Lübeck–Rostock) – SQ 27 (Rostock–A 11)

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Länge:	16,8 km
Knotenpunkte:	1 Autobahnkreuz 3 Anschlussstellen
Bauwerke:	11 Überführungsbauwerke 12 Autobahnbrücken
Anlagen:	1 PWC-Anlage
Besonderheiten:	Neubau Zubringer B 207 Lübeck–Pogez
Investition:	269 Mio. € (Bau und Grunderwerb)

MECKLENBURG-VORPOMMERN

Länge:	279,6 km
Knotenpunkte:	2 Autobahnkreuze 28 Anschlussstellen
Bauwerke:	131 Überführungsbauwerke 80 Autobahnbrücken
Anlagen:	5 Tank- und Rastanlagen 10 PWC-Anlagen 3 Autobahnmeistereien
Besonderheiten:	Neubau B 96 n Zubringer Stralsund/Rügen
Investition:	1.502,4 Mio. € (Bau und Grunderwerb)

BRANDENBURG

Länge:	26,8 km
Knotenpunkte:	1 Autobahnkreuz 4 Anschlussstellen
Bauwerke:	18 Überführungsbauwerke 8 Autobahnbrücken
Anlagen:	1 PWC-Anlage 1 Autobahnmeisterei
Investition:	117,4 Mio. € (Bau und Grunderwerb)

Verkehrschos rund um das Lübecker Wahrzeichen, das Holstentor.

Freihändiger Grunderwerb und Unternehmensflurbereinigung

Der Vorhabenträger muss die für den Bau der A20 einschließlich der Nebenanlagen sowie für die für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen notwendigen Flächen erwerben.

Die Bundesstraßenbauverwaltung hat deshalb die jeweiligen Landgesellschaften der Länder mit dem Grunderwerb für die A20 beauftragt.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Zum Erwerb der Flächen für den insgesamt rund 17 km langen Abschnitt wurden 56 notarielle Kaufverträge und 34 Tauschverträge abgeschlossen. Die Tauschvereinbarungen sind im Rahmen des freiwilligen Landtauschverfahrens nach dem Flurbereinigungsrecht umgesetzt worden.

Gleichzeitig läuft ein Flurbereinigungsverfahren zur Neuordnung des Wege- und Gewässernetzes und zur Verbesserung der agrarstrukturellen Verhältnisse, die durch den Autobahnbau erheblich beeinträchtigt wurden.

Insgesamt wurden für den Autobahnabschnitt ca. 934 ha Grund und Boden angekauft. Hierin enthalten sind auch Agrarflächen als sog. „Dispositionflächen“, um sie in den erwähnten Tauschverfahren einsetzen zu können, sowie Restflächen ehemaliger Äcker, die von der Trasse durchschnitten wurden und jetzt keine landwirtschaftliche Nutzung mehr zulassen. Auch dies war nur auf freiwilliger Basis möglich. Von der für die Realisierung der Baumaßnahme erforderlichen Fläche von 934 ha werden allein 610 ha für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beansprucht. Von den 272 ha, die dem eigentlichen Bau der Autobahn dienen, sind lediglich 51 ha versiegelte Fläche. Die weiteren 221 ha werden für unbefestigte Straßenbestandteile wie Böschungen, Wälle, Bankette, Mittelstreifen, Gräben und Mulden sowie Regenrückhaltebecken benötigt. Weitere 52 ha sind Sandentnahmeflächen.

MECKLENBURG-VORPOMMERN und BRANDENBURG

Eine Fläche von 8.500 ha wurde im freihändigen Grunderwerb gesichert
Für den Bau der „Ostseeautobahn“ A20 in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg

wurden insgesamt ca. 9.600 ha Fläche benötigt. Davon entfallen ca. 3.800 ha (= 40 %) auf den Bau von Trasse und Anlagen, ca. 5.800 ha (= 60 %) für ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Dazu wurde mit mehr als 5.100 Eigentümern und vielen Pächtern über die Abgabe von über 10.000 Grundstücken bzw. Teilen davon verhandelt.

Mit den Eigentümern und Pächtern wurde über die Höhe des Kaufpreises bzw. eine Entschädigung ebenso verhandelt wie über die Einräumung von Grunddienstbarkeiten, so dass bereits für nahezu 80 % der Flächen Kaufverträge bzw. Dienstbarkeitsverträge beurkundet und der Kaufpreis bzw. die Entschädigung ausgezahlt sind. Die Durchführung des freihändigen Grunderwerbs vor Ort erfolgte im Auftrag der DEGES durch die Landgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern GmbH und ein privates Unternehmen.

Besonders kompliziert waren natürlich die Verhandlungen mit den Landwirtschaftsbetrieben, die in erheblichem Umfang Flächen für die Trasse und die komplexen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereitstellen mussten und sich dadurch in ihrer Existenz bedroht fühlten. Einige landwirtschaftliche Betriebe haben den Entzug von Betriebs- und Eigentumsflächen sowie die Durchschneidung der Bewirtschaftungsschläge auch bei sachgerechter Entschädigung als schwerwiegend und als unwiederbringlichen Verlust empfunden. Vor allem die Aufgabe von ertragreichem Acker- und Grünland für die Umsetzung der planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen stieß nicht selten auf ablehnende Haltung.

Obwohl bereits in der Planungsphase den Belangen der Landwirtschaft durch Verlegung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, veränderte Wegeführungen u. ä. Rechnung getragen wurde, waren immer wieder Einzelprobleme zu lösen. Mit Unterstützung des Landes konnte durch gezielte Verpachtung von Lan-

desflächen oder die Bereitstellung von Landesflächen für Ersatzmaßnahmen in mehreren Fällen existenzgefährdeter Landwirtschaftsbetriebe geholfen werden.

Dass im Ergebnis Existenzgefährdungen für landwirtschaftliche Betriebe vermieden werden konnten, ist Beleg dafür, dass in vielen einzelnen Gesprächen und Verhandlungen oft durch Anpassungen der Planung ein flexibler Ausgleich der Interessen gelungen ist.

Unternehmensflurbereinigung Damme – Falkenwalde an 7,7 km der Strecke

Die Trasse der A20 durchschneidet im Wesentlichen landwirtschaftlich hochwertige Nutzflächen. Dort unterbricht sie Straßen- und Wegeverbindungen und hinterlässt unwirtschaftlich geformte Grundstücksteile.

Vor allem im Bereich nördlich des Autobahndreiecks Kreuz Uckermark wurde frühzeitig erkennbar, dass die dort unvermeidbaren Eingriffe zu erheblichen Beeinträchtigungen der Landwirtschaft und der allgemeinen Landeskultur führen würden.

Alle am Autobahnbau Beteiligten stimmten darin überein, dass in diesem Bereich die Sicherung der benötigten Grundstücke einerseits und die Behebung der damit verbundenen Nachteile für die allgemeine Landeskultur und die Landwirtschaft am besten im Rahmen einer Unternehmensflurbereinigung gemäß § 87 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) erreicht werden kann. Aus diesen Gründen wurde bereits im Jahr 1997 nach Anregung durch die DEGES und in Abstimmung mit dem Amt für ländliche Entwicklung Prenzlau das Flurbereinigungsverfahren Damme – Falkenwalde angeordnet. In diesem Verfahren wurden insgesamt 120 ha (56 ha für die Trasse und 64 ha für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) bereitgestellt. An den im Flurbereinigungsverfahren entstandenen Kosten beteiligt sich DEGES mit 2,2 Mio. €, die in vollem Umfang ländlichem Raum und somit den dort beheimateten Bürgern zugute kommen. Gleichwohl konnte im Rahmen der völligen Neugestaltung des ländlichen Wegenetzes auf den Neubau einer Brücke verzichtet werden, was insgesamt zu einer sehr wirtschaftlichen Gestaltung der Flurneuordnung beitrug.



Stallobjekt Zienkendorf vor und nach dem Rückbau (Rückführung in Ackernutzung).



Ein Hauptwirtschaftsweg vor und nach der Ausbaumaßnahme.

Gestaltungskonzepte für Brückenbauwerke

Brücken sind nicht nur ein kostenträchtiger Teil beim Bau einer Straße, sondern diese Bauwerke können aufgrund ihrer Größe und Lage das Bild einer Landschaft oder einer Stadt nachhaltig prägen. Deshalb müssen Konstruktion und Gestaltung der Brückenbauwerke frühzeitig in die Straßenplanung einfließen.

Mit der Realisierung der VDE – Straße bot sich die Gelegenheit, im Zuge dieser Neu- und Ausbaumaßnahmen die gestalterische Integration technischer Bauwerke in die jeweiligen Landschafts- und Siedlungsstrukturen stärker in den Vordergrund zu stellen, als dies in der Vergangenheit der Fall war. In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, den Straßenbauverwaltungen der betroffenen Bundesländer und der DEGES wurde deshalb der Beschluss gefasst, streckenbezogene Gestaltungskonzepte für die einzelnen Fernstraßenprojekte zu entwickeln.

Neben den großen Talbrücken, die aufgrund von landschaftsbezogenen, umweltrelevanten, ingenieurtechnischen und wirtschaftlichen Bedingtheiten nicht selten auch eine sehr eigenständige Architektur aufweisen können, sind es nicht zuletzt die zahlreichen kleineren Autobahnbrücken und die vom Autofahrer besonders wahrgenommenen Überführungsbauwerke, die den Gesamteindruck einer Autobahn prägen.

Ziel eines Gestaltungskonzeptes für Brückenbauwerke ist es, unter Beibehaltung der bewährten Konstruktionsstandards mit vertretbarem Kostenaufwand diese architektonisch aufzuwerten und in Bezug zum jeweiligen Landschafts- und Siedlungsraum zu setzen.

Auch für die Brückenbauwerke im Zuge der A20 wurden Gestaltungskonzepte mit verbindlichen Festlegungen zur Formgebung, zur Gliederung einzelner Bauwerksteile sowie zur Materialwahl entwickelt. Unterteilt in drei Abschnitte weisen die Brücken im jeweiligen Bereich der A20 übereinstimmende Gestaltungsmerkmale auf und vermitteln so als „Brückenfamilie“ einen Wiedererkennungseffekt für den Verkehrsteilnehmer.

Bereits Mitte 1992 wurde mit dem 1. Spatenstich für das erste A 20-Bauwerk ein Architekt beauftragt, ein Gestaltungskonzept für die Brückenbauwerke im Raum Wismar zu erarbeiten. Dieses Gestaltungskonzept bildete die Grundlage und zugleich Maßgabe für die Aufstellung der weiteren Brückenentwürfe im westlichen Abschnitt.

In der Folge wurde jeweils der erste Entwurf eines Brückentyps vom Ingenieurbüro dem zuständigen Architekten zur Bestätigung vorgelegt. Damit wurde eine einheitliche Gestaltung trotz unterschiedlicher Entwurfsverfasser gewährleistet. Diese wirtschaftliche und effektive Vorgehensweise war Vorbild für alle weiteren VDE-Projekte.



Überführungsbauwerk mit den für den mittleren Gestaltungsschnitt typischen Stilelementen.

Im westlichen (Lgr. SH/MV–AK Rostock) und mittleren (AK Rostock–AS Greifswald) Abschnitt dominieren landschafts- und regional-bezogenen Gestaltungselemente. Hier wirken die Merkmale der norddeutschen Backsteintradition insbesondere aus den Hansestädten Lübeck, Wismar und Rostock, aber auch die der im ländlichen Bereich verwendeten Feldsteinarchitektur der Dorfkirchen, Mauern und Befestigungen.

Ein wesentlicher Aspekt ist die Farbgebung. Neben dem typischen Rotbraun des gebrannten Tons in Form von Backstein und Ziegel sind die vorherrschenden Farben ein abgetöntes Graugrün bis Graublau – Farben also, die sich dem markanten Patinagrün norddeutscher Kupferdächer annähern. Daneben gibt es noch ein spezifisches dunkles Blau, wie es sich u. a. in den glasierten Ziegeln des Holstentores in Lübeck findet.

All diese Farben beeinflussen die Gestaltung der Brücken bzw. Brückengeländer. Die Ziegelsteine finden Verwendung bei der Verblendung von Pfeilern und Widerlager, die Feldsteine bei der Befestigung von Böschungen.

Im östlichen Abschnitt (AS Greifswald–AD Kreuz Uckermark A20/A 11) sind die Brückenbauwerke geprägt durch moderne Stilelemente, die ihren Ausdruck vor allem in der Widerlager- und Pfeilerform sowie in der Struktur und der Farbgebung des Betons finden.



Überführungsbauwerk mit den für den westlichen Gestaltungsabschnitt typischen Stilelementen.



Überführungsbauwerk mit den für den östlichen Gestaltungsabschnitt typischen Stilelementen.



Nach der Wiedervereinigung Deutschlands und der EU-Osterweiterung brummt der Straßenverkehr in Ost-West-Richtung, und dies gilt insbesondere für die Ostseeregion. Mit der Gesamtfertigstellung der A20 durch Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern bis nach Schleswig-Holstein hat diese Region eine neue, wichtige Lebensader bekommen. Dieser leistungsfähige Verkehrsweg lässt die norddeutschen Länder – und damit auch die Menschen – näher zusammenrücken. Die A20 ist als Teil der deutschen Geschichte ein Symbol für die Überwindung der Teilung.

Die hohe Bedeutung der A20 spiegelt sich darin wider, dass sie in ihrer gesamten Länge Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes ist. Zudem stellt sie eine exzellente Hafenanbindung für die Ostseehäfen dar: eine gute Voraussetzung für mehr Wachstum und Arbeitsplätze in ganz Norddeutschland. Die ökonomischen Effekte sind exemplarisch an der Entwicklung des Gewerbegebiets im Bereich der Anschlussstelle Genin zu beobachten. Erste Beobachtungen zeigen, dass die A20 im Süden Lübecks von den Verkehrsteilnehmern sehr gut angenommen wird. Zugleich

ist die verkehrliche Entlastung in der Hansestadt bereits spürbar, denn dort haben wir weniger Lärm und weniger Abgase – im Ergebnis profitieren die Menschen von der A20 in vielfältiger Weise.

Doch die Realisierung der bislang fehlenden und elementar bedeutsamen Ost-West-Verbindung war kein Selbstgänger. Insbesondere auf die durch das Projekt bedingten Eingriffe in Natur und Landschaft sowie auf die Betroffenheiten der dort wohnenden und arbeitenden Menschen wurde von allen Seiten ein besonderes Augenmerk gelegt.

Ich erinnere in diesem Zusammenhang an die umstrittene Querung der Wakenitz. Die über ein Jahr dauernde gerichtliche Auseinandersetzung vor dem Bundesverwaltungsgericht kostete Zeit und Kraft, ebnete letztendlich aber den Weg für das länderübergreifende Projekt. Im Ergebnis steht zu erwarten, dass der Reichtum an Flora und Fauna in der nun veränderten Landschaft durch die umfangreichsten landschaftspflegerischen Maßnahmen, die bei einem Autobahnbau in Schleswig-Holstein je durchgeführt wurden, trotz der menschlichen Eingriffe erhalten bleiben wird.

Doch nur eine komplette A20 ist eine gute A20: Zur Vollendung einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung müssen wir die A20 in Schleswig-Holstein als „Nord-West-Umfahrung Hamburg“ von der A1 zügig in westliche Richtung fortsetzen – einschließlich der Elbquerung bei Glückstadt und der Anbindung an die A26 bzw. später an die A22 in Niedersachsen.

Die Planungen werden unter Hochdruck und unter Nutzung aller beschleunigenden Maßnahmen vorangetrieben. Mein Ziel ist es, in fünf Jahren für alle Streckenabschnitte der

A20 in Schleswig-Holstein die erforderlichen Planfeststellungsbeschlüsse unter Dach und Fach zu bringen.

Als besonderen Erfolg sehe ich die Unterstützung der Europäischen Kommission an, die das Projekt mit 1,6 Mio. Euro für die „Länderübergreifende Vorbereitungsstudie zur umweltverträglichen Querung der Elbe im Zuge der A20“ fördert. Auch dies wird uns Anreiz für eine schnelle Umsetzung des Projektes sein. Besonderes Augenmerk wird dann auf die zusätzliche Elbquerung bei Glückstadt zu legen sein. Deren Realisierung ist als so genanntes F-Modell nach dem Fernstraßenbaufinanzierungsgesetz vorgesehen. Erstmals erfolgt in Schleswig-Holstein für ein Autobahnprojekt eine vollständige Nutzerfinanzierung der Baumaßnahme. Die Voraussetzungen für eine hohe Akzeptanz scheinen gegeben zu sein. Hierfür ist es jedoch von eminenter Bedeutung, die A22 in Niedersachsen zeitnah zu realisieren. Ich bin sehr erfreut darüber, das Schleswig-Holstein und Niedersachsen dabei an einem Strang ziehen.

Ich danke allen an der Realisierung der A20 Beteiligten herzlich für die geleistete Arbeit und freue mich auf die kommenden Etappen.



Diedrich Austermann
Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und
Verkehr des Landes Schleswig-Holstein

1. Abschnitt (16,8 km)

Vom Autobahnkreuz Lübeck (A 1/A 20) bis zur Landesgrenze SH/MV

Um möglichst zügig erste verkehrswirksame Abschnitte der A20 in Schleswig-Holstein in Betrieb nehmen zu können, wurden die rund 17 km des VDE Nr. 10, die von der Straßenbauverwaltung des Landes realisiert wurden, in zwei Planungs- bzw. Bauabschnitte unterteilt. So konnte das erste 4,8 km lange Teilstück inklusive des Autobahnkreuzes (AK) Lübeck südwestlich von Lübeck bis zur Anschlussstelle (AS) Genin nach dreieinhalbjähriger Bauzeit bereits am 18. Dezember 2001 dem Verkehr übergeben werden. Die feierliche Verkehrsfreigabe des ca. 12 km langen 2. Bauabschnitts zwischen der AS Genin und der Landesgrenze (Lgr.) SH/MV erfolgte am 14. Dezember 2004. Gleichzeitig wurde an diesem Tag auch der weiterführende Streckenabschnitt in Mecklenburg-Vorpommern bis zur AS Schönberg (ca. 15 km) in Betrieb genommen.

Die Verknüpfung mit der A 1 war ein herausragender Meilenstein bei der Realisierung der Ostseeautobahn A20. Zum einen bedeutete dies einen wichtigen Lückenschluss im Fernstraßennetz, gleichzeitig erhielt die Hansestadt Lübeck damit eine leistungsfähige Südumfahrung, was zu einer erheblichen Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr führte. Ausgehend vom Autobahnkreuz Lübeck, dem Verknüpfungspunkt mit der A 1, führt die Trasse der A20 in südöstliche Richtung über die Trave, unterfährt die Bahnstrecke Hamburg–Lübeck, überquert den Elbe-Lübeck-Kanal, verläuft östlich der Anschlussstelle (AS) Genin zunächst in südliche Richtung, beschreibt etwa auf Höhe Beidendorf einen Bo-

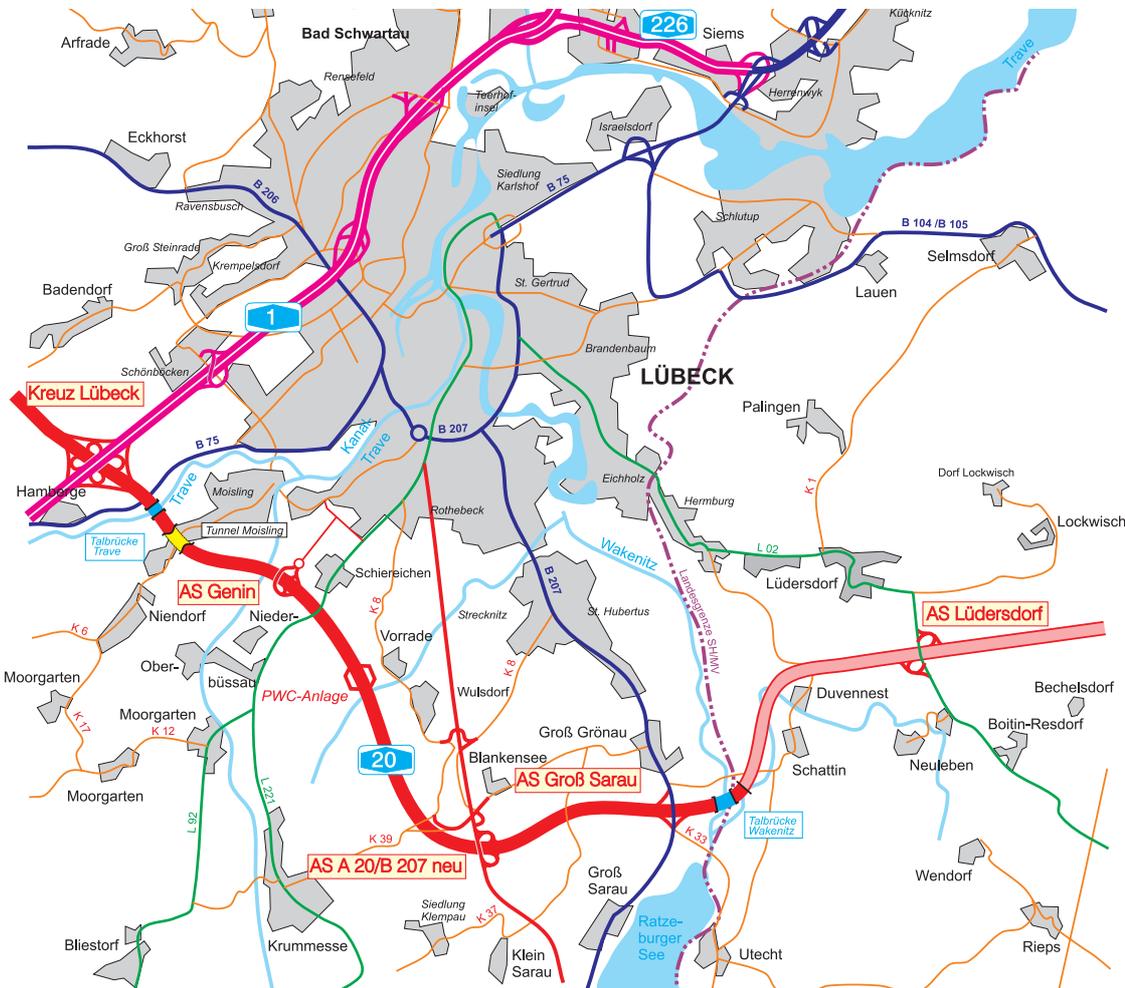
gen nach Osten und führt dann in nordöstliche Richtung bis zur Querung der Wakenitz, wo die Bundesländer Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern aneinander grenzen. Die herausragenden Großbauwerke in diesem Abschnitt sind neben dem Autobahnkreuz die Travebrücke, der Tunnel Moisling, die Brücke über den Elbe-Lübeck-Kanal und schließlich die Talbrücke über die Wakenitz.

Die Maßnahme im Überblick

Länge:	16,8 km
Knotenpunkte:	AK Lübeck (A 1/A 20) AS Genin AS A 20/B 207 neu AS Groß Sarau
Bauwerke:	11 Überführungsbauwerke 12 Autobahnbrücken, darunter die – Travebrücke (185 m) – Brücke über den Elbe-Lübeck-Kanal (172 m) – Talbrücke Wakenitz (295 m) Tunnel Moisling (360 m)
Anlagen:	PWC-Anlage „Auf dem Karkfeld“
Besonderheiten:	Neubau Zubringer B 207 n Lübeck–Pogeez
Entwässerung:	– 64 km Rohrleitungen – 15 Regenrückhaltebecken
Bodenbewegung:	ca. 6,15 Mio. m ³
Flächenbedarf:	– ca. 272 ha Trasse und Anlagen – ca. 610 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen – ca. 52 ha Seitenentnahme
Bauzeit:	Juni 1998–Dezember 2004
Kosten:	269 Mio. € Bau und Grunderwerb (inkl. Zubringer)



Fertiggestellter Abschnitt mit der Brücke über den Elbe-Lübeck-Kanal im Hintergrund.



Als erste Maßnahme wurde das Autobahnkreuz in Form eines Kleeblattes gebaut, wobei die A20 unter der A1 geführt wird. Hier war vor allem darauf zu achten, daß der Verkehr auf der A1 während der gesamten Bauphase weitestgehend störungsfrei fließen konnte. Zur Herstellung des Autobahnkreuzes inklusive Anschlussrampen, Regenrückhaltebecken, Lärmschutzwälle und Verwallungen zur Einbindung in die Landschaft mussten 0,8 Mio. m³ Erdmassen bewegt werden.

Im Zuge des Neubaus des Autobahnkreuzes erhielten beide Richtungsfahrbahnen der A1 auf einer Länge von 2.400 m eine neue Betonfahrbahndecke.

Parallel zu diesen Arbeiten wurde am östlichen Bauende an der Landesstraße L92 mit der Herstellung der Baustraße und mit der Bauwerksanierung in einer Größenordnung von

130.000 m³ zur Vorbereitung des Brückenbauwerks über den Elbe-Lübeck-Kanal begonnen. Durch diese Maßnahme konnte später auch das Baufeld für die AS Genin erschlossen werden.



Beliebtes Touristenziel: Lübecks Altstadt mit ihren zahlreichen Sehenswürdigkeiten.



*Autobahnkreuz
Lübeck: Verknüpfungspunkt der
A20 mit der A1.*

Linienführung im Bereich Lübeck

Die geografische Lage Lübecks lässt grundsätzlich nördliche und südliche Linienführungen mit einer Verknüpfung an das vorhandene Fernstraßennetz zu. Die Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein hat deshalb eine Reihe von Trassenvarianten entwickelt und hinsichtlich Umweltverträglichkeit, Verkehrswirksamkeit, Raumordnung und Wirtschaftlichkeit miteinander verglichen. Während

*Brücke über
den Elbe-Lübeck-
Kanal und die
AS Genin.*



die Umweltverträglichkeitsstudie zu dem Ergebnis kam, dass bei Berücksichtigung ausschließlich landschafts-ökologischer Gesichtspunkte eine nördliche Trassenführung die günstigere Lösung darstellt, ergaben sich zu Gunsten einer Südvariante dagegen klare Vorteile hinsichtlich

- Verkehrswirksamkeit: Übernahme höherer Verkehrsanteile von den Bundes- und Landesstraßen und günstige Verteilung der Ziel- und Quellverkehrsströme auf eine Anzahl von Anschlussstellen. Bündelung des Verkehrs (ca. 50.000 Kfz/24 h) und deutliche Entlastung des Innenstadtbereichs.
- Lärmbelastung: weniger Anwohner sind betroffen; die Verkehrslärmprobleme im Raum Lübeck sind am ehesten durch eine Südvariante der A20 zu lösen.
- Schadstoffbelastung: die erwünschte Luftqualitätsverbesserung im Norden Lübecks mit Seeretz, Bad Schwartau, Dänischburg, Siems und Herrenwyk ist mit einer Südvariante eher zu erreichen.
- Raumordnung: stärkere Entwicklungsimpulse für Gewerbeansiedlungen und die Hochschulerweiterung in Lübeck.
- Anbindung: stadtverträglichen Erreichbarkeit und damit Steigerung der Qualität Lübecks als Wohnstandort.

Hinreichende Gründe also für einen Trassenverlauf im Süden der Hansestadt. Doch der Umstand, dass die Autobahn in diesem Bereich auch einen sensiblen Naturraum tangiert, führte zu einem außerordentlich aufwändigen Planungs- und Abstimmungsprozess. Mit dem Planfeststellungsbeschluss vom April 1997 für das erste Teilstück der A20 von der A1 bis zur AS Genin (L92) wurde die Südumgehung verbindlich. Klagen gegen diese Trassenführung wurden durch zwei Urteile des Bundesverwaltungsgerichtes vom Mai und Dezember 1998 abgewiesen und ein unwiderrufliches, höchstrichterliches Baurecht für die Südvariante bestätigt.

Tunnel Moising

Die Gleise der Bahnstrecke Lübeck–Hamburg sowie die Kreisstraße K 6 werden durch ein 360 m langes Trog-/Tunnelbauwerk unterführt. Die angefallenen Erdmassen fanden Verwendung für Lärmschutzwälle und Verwallungen. Aufgrund der Nähe zu Siedlungsgebieten wurde auf der Autobahn vor und hinter dem Tunnel Moising ein offenporiger (lärmmindernder) Asphalt eingebaut. Das 360 m lange Bauwerk besteht aus einer 103 m langen westli-



chen Trogstrecke, einem 120 m langen Tunnel (im Vorschubverfahren hergestellt) und einer 137 m langen östlichen Trogstrecke. In Längsrichtung ist das Bauwerk in 35 einzelne Abschnitte – Blöcke genannt – aufgeteilt. Der technisch sicherlich interessanteste Teil bei dieser Gesamtkonstruktion war die Herstellung der unmittelbaren Bahnunterführung. Dieses Segment wurde als rd. 33 m langer, ca. 26 m breiter und 6 m hoher Block außerhalb der



Gleisanlagen hergestellt und im Anschluss daran mittels einer hydraulischen Pressenkonstruktion unter den Bahnkörper verschoben. Die Gleise wurden während der Bauarbeiten mit einer Stahlkonstruktion so unterstützt, dass der Zugbetrieb jederzeit aufrechterhalten werden konnte.

Verlegung und Neubau der B 207 n Lübeck–Pogeez

Als wichtigste Ergänzung des Bundesstraßennetzes im Raum Lübeck gilt die Verlegung der Bundesstraße B 207 vom Berliner Platz in Lübeck bis südlich Pogeez mit einer Anbindung an die A 20. Hierdurch ist eine zügige Verbindung von der A 20 nach Ratzeburg, Mölln und die A 24 im Süden sowie an den neuen Hochschulstadtteil, die Universität und die Fachhochschule und an den Flughafen Blankensee im Norden sichergestellt. Gleichzeitig wird die vorhandene B 207 mit ihren Ortsdurchfahrten in Lübeck und in den Gemeinden Gröna, Groß Sarau und Pogeez erheblich entlastet. Die ursprünglich geplante gleichzeitige Freigabe der beiden Bundesfernstraßen konnte wegen des aufwändigen Planungsprozesses nicht erreicht werden. Eine zeitnahe Realisierung ist beabsichtigt. Die Bauarbeiten für den nördlichen Teilabschnitt von Lübeck bis zum Anschluss an die A 20 wurden im August 2005 begonnen und sollen bis 2007/2008 beendet sein. Im Anschluss an die Fertigstellung dieses ersten Bauabschnittes soll die Realisierung des südlichen Teilabschnittes erfolgen. Um das Bundesfernstraßennetz ohne Zeitverzug zu verknüpfen, wurde die vorhandene B 207 mit einer Anschlussstelle an die A 20 angebunden.

Die neue B 207 wird nach Prüfung mehrerer Varianten vom Hochschulstadtteil nach Süden parallel zur Bahnstrecke Lübeck–Büchen geführt, um nach der Anschlussstelle mit der A 20 zur Umfahrung eines hochwertigen Biotops nach Osten abzuschwenken. Sie wird dann auf die Westseite der Bahnstrecke geführt, wo sie Pogeez umfährt, um dann nach einer weiteren Bahnquerung südlich von Pogeez an die vorhandene B 207 anzubinden. Die geplante Trassenverlegung hat eine Länge von 12,8 km.

*Tunnel Moising
im Bau (oben) und
unter Verkehr.*

Beträchtlicher Aufwand für einen tragfähigen Untergrund

Die Realisierung des 2. Bauabschnitts Genin-Landesgrenze SH/MV stellte Planer, Ingenieure und Bauleute in mehrfacher Hinsicht vor besondere Herausforderungen. Zum einen führt die Trasse durch ökologisch hoch sensibles Gebiet, zum andern waren sehr schwierige Baugrundverhältnisse zu bewältigen. In diesem Bereich verläuft die Trasse durch ein Gebiet aus Jungmoränen, in dem neben den Urstromtälern auch Schmelzwasserseen entstanden. Heute finden sich hier tiefgründig vermoorte Niederungen, die keine standsichere Grundlage für den Bau einer Autobahn bieten. Für eine Trassenlänge von insgesamt rund 2,7 km mussten in sieben Niederungsbereichen diese torfigen Bodenschichten mit einer Mächtigkeit von bis zu 19 m vollständig gegen grobkörnigen Boden ausgetauscht werden. Zur Erkundung des Baugrundes wurden vor Beginn der Erdarbeiten umfangreiche Bohrungen in Tiefen von bis zu 20 m vorgenommen. All diese Erkundungsbohrungen aneinandergereiht ergeben eine Gesamtlänge von 8,5 km!

Bodenbewegungen von großem Ausmaß

Für den Erdbau mussten beträchtliche Massen in einer Größenordnung von 4,3 Mio. m³ bewegt werden. Diese Erdmassen setzen sich zusammen aus:

- 1.200.000 m³ Bodenabtragsmassen in den Einschnitten,

Moorsanierung Klempau-West.



- 100.000 m³ Bodenabtragsmassen bei den Regenrückhaltebecken,
- 600.000 m³ Dammmassen der Autobahn und der kreuzenden Wege,
- 200.000 m³ Frostschutzmaterial,
- 1.100.000 m³ Erdmassen aus der Untergrundsanierung,
- 1.100.000 m³ Ersatzboden für die Untergrundsanierung im Vollaustausch.

Das gesamte Bodenmanagement erfolgte auf der Baustelle, d. h., es wurden weder Bodenmassen von außen angeliefert noch mussten sie außerhalb der Baustelle entsorgt werden. Die Belastungen für Anwohner und Autofahrer auf den Straßen im Nahbereich der Baustelle konnten so auf ein Minimum reduziert werden.

Seitenentnahme und Spülverfahren

Die benötigten Sandmassen in einer Dimension von 1,9 Mio. m³ wurden aus der 52 ha großen (= 100 Fußballfelder) Seitenentnahmestelle bei Wulfsdorf gefördert. Der hier bis zu einer Mächtigkeit von 10 m anstehende nutzbare Sand wurde vollständig ausgebeutet. Im Hinblick auf die gewaltigen Ausmaße der Erdmassen, die zur Sanierung der vertorften Niederungsbereiche und zur Ausbeutung der Seitenentnahme zu bewegen waren, erwies sich das sog. Spülverfahren in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht als das einzig sinnvolle Verfahren, um diese Aufgabe auch termingerecht zu bewältigen. Schließlich konnte erst nach vollständiger Erschließung der Seitenentnahme (Dezember 2002) mit dem Spülbetrieb begonnen werden, der jedoch bereits im Oktober 2003 abgeschlossen sein musste, um den straffen Zeitplan für die Fertigstellung des Autobahnabschnitts bis Ende 2004 einhalten zu können.

Das Spülverfahren beinhaltet:

- das Aufnehmen und Fördern des mit Wasser gemischten Sandes bzw. Moores,
- das Absetzen des Sandes bzw. Moores im Einspülbereich und
- das Ableiten des Förder- oder Spülwassers. Ziel dieses Verfahrens ist es, unter Verwendung von Rohrleitungen das Moor aus den Moorbereichen in die Seitenentnahme und den Sand

aus der Seitenentnahme in die Niederungen zu transportieren. Um den Transport überhaupt zu ermöglichen, muss ständig ausreichend Wasser vorhanden sein, das hier aber laut Planfeststellungsbeschluss nicht aus dem Grundwasserhorizont entnommen werden durfte. Deshalb musste das für den Spülbetrieb benötigte Wasser über eine 7,5 km lange Rohrleitung aus der Trave herangeführt werden.



Schwimmbagger in der Seitenentnahme.

Weiterbau der A 20 als Nordwestumfahrung von Hamburg

Die Nordwestumfahrung der Metropolregion Hamburg einschließlich westlicher Querung der Elbe bei Glückstadt setzt die von Mecklenburg-Vorpommern kommende Ostseeautobahn A20 von der A 1 nach Westen fort. Das Projekt ist von herausragender Bedeutung für den gesamten Norddeutschen Raum und stellt darüber hinaus einen wichtigen Baustein für das Transeuropäische Verkehrsnetz dar. Ihre Weiterführung in Niedersachsen ist im geltenden Bedarfsplan für Bundesfernstraßen über die Küstenautobahn A22 und eine Anbindung an die A26 vorgesehen. Der Deutsche Bundestag hat die A 20, entsprechend ihrer hohen Bedeutung im geltenden Bedarfsplan für Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein, in gesamter Länge und in Niedersachsen bis zur A26 bei Stade in den vordringlichen Bedarf eingestuft.

Die A 20 ist für die Landesregierung von Schleswig-Holstein ein Schlüsselprojekt und besitzt deshalb höchste Priorität. Zur ihrer beschleunigten Realisierung werden daher mehrere Abschnitte parallel vorbereitet. Die Realisierung erfolgt aus zwei Richtungen von der Elbe und von der A 1 aus in Richtung Bad Segeberg. Dabei ist im östlichen Teil bereits am 5. Oktober 2004 der Baubeginn für den Teilabschnitt zwischen A 1 und Geschendorf (B 206) erfolgt. Für den sich anschließenden Teilabschnitt liegt der Bauentwurf bis Bad Segeberg vor. Ziel ist es, die Verknüpfung der A20 mit der A21 bis zum Jahr 2010 zu realisieren. Für den westlichen Abschnitt der Nordwestumfahrung konnte nach länderübergreifender Abstimmung zwischen Niedersachsen, der

Freien und Hansestadt Hamburg und Schleswig-Holstein im März 2004 der Antrag auf Linienbestimmung der Nordwestumfahrung der Metropolregion Hamburg mit Elbquerung bei Glückstadt beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen gestellt werden. Die formale Linienbestimmung durch den Bund erfolgte im 28. Juli 2005.

Im Rahmen der Linienfindung wurden umfangreiche fachliche Untersuchungen in Auftrag gegeben, in denen neben den ökologischen, verkehrlichen, städtebaulichen, raumstrukturellen und agrarstrukturellen Wirkungen einer Autobahn auch die Umwelt- und FFH-Verträglichkeit, die Wirtschaftlichkeit und die Möglichkeiten der Privatfinanzierung der Elbquerung geprüft wurden. Die Bauvorbereitung erfolgt abschnittsweise vom Elbtunnel bei Glückstadt in Richtung Bad Segeberg. Die parzellenscharfe Entwurfsbearbeitung ist bereits in mehreren Bereichen begonnen worden. Erste Planfeststellungsverfahren beginnen in 2006. Ziel ist es, in 5 Jahren für alle Streckenabschnitte die erforderlichen Planfeststellungsbeschlüsse zu erhalten. Für den länderübergreifenden Abschnitt ist vorgesehen, dass Niedersachsen und Schleswig-Holstein den Bauwerksentwurf gemeinsam erarbeiten und die Planfeststellung in ihrer jeweiligen Zuständigkeit ab 2008 durchführen. Parallel soll für die Privatfinanzierung der zusätzlichen Elbquerung bei Glückstadt eine Konzession für private Betreiber, die sich auf den Bau, Betrieb und Unterhaltung des Tunnels erstrecken wird, ausgeschrieben werden.

Die Wakenitzquerung – eine ökologisch sensible Baumaßnahme

Die Wakenitzniederung stellt im Streckenabschnitt zwischen der Bundesstraße B207 (Schleswig-Holstein) und der Landesstraße L2 (Mecklenburg-Vorpommern) aufgrund der ökologischen Bedeutung den herausragenden Konfliktschwerpunkt dar. Das Bundesverwaltungsgericht (BVG) konnte in seinem Urteil vom 19. Mai 1998 nicht abschließend klären, ob eine EU-rechtliche Relevanz im Sinne der Flora-Fauna-Habitat- (FFH-) Richtlinie oder der Vogelschutz- (VS-) Richtlinie gegeben ist, kommt aber zu der Bewertung, daß die Wakenitz „kein unüberwindliches Hindernis“ darstellt.

Zur Klärung der Frage, wie die Wakenitzniederung gequert werden kann, wurden umfangreiche ergänzende ökologische Untersuchungen (Kartierungen und Gutachten) in Auftrag gegeben mit dem Ergebnis: durch das Vorhaben sind prioritäre Lebensraumtypen und Arten nach der FFH-Richtlinie nicht, Arten gemäß VS-Richtlinie nicht erheblich betroffen. Diese ergänzenden und vertiefenden ökologischen Untersuchungen haben Eingang gefunden in die Variantenuntersuchung zur Querung der Wakenitz. Die möglichen Alternativen (Tunnel oder Brücke) wurden in Bezug auf die ökologischen, wirtschaftlichen, technischen und verkehrlichen Anforderungen gegeneinander abgewogen.

Im Ergebnis erwies sich der Bau einer Talbrücke als die letztlich überlegene Lösung. Die Wirtschaftlichkeit des Brückenbauwerks verdeutlicht ein Blick auf die Kostenrelation:

- ca. 14 Mio. € Brücke
- ca. 77 Mio. € Tunnel/offene Bauweise
- ca. 179 Mio. € Tunnel/Schildvortrieb

Diese erheblichen Mehrkosten für eine Tunnelnollösung wären nur dann zu vertreten gewesen, wenn der Nachweis erbracht worden wäre, dass mit dem Bau einer Talbrücke unüberwindliche Nachteile für den Naturraum entstehen und damit eine Unverträglichkeit des Vorhabens objektiv gegeben ist. Das war jedoch nicht der Fall.



Die Köpfe der Ortbetonrammpfähle, auf denen Stützen und Widerlager gegründet sind.

Begleitende Maßnahmen

Der Umfang der vorgesehenen Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist im Vergleich zur sonst üblichen Planungspraxis überdurchschnittlich hoch und wird so der

Bedeutung des Gebiets gerecht. Der Bau der Talbrücke wurde durch eine Reihe weiterer Ausgleichs-, Schutz- und Minimierungsmaßnahmen begleitet:

- Das Bauwerk erhielt in Längsrichtung einen 3 m breiten Lichtschlitz zwischen den Richtungsfahrbahnen, so dass die Entwicklung der Vegetation unterhalb der Brücke erhalten bleibt.
- Die Wakenitz und ihre Uferzonen blieben un-



Die Stahlträger der Überbauten kurz vor dem großen Brückenschlag über die Wakenitz.



angetastet und wurden durch Baumaßnahmen nicht beeinträchtigt.

- Durch Verwendung undurchsichtiger, heller Schutzwände wird die Gefährdung von Vögeln und Insekten beim Überfliegen der Brücke gemindert.
- Derzeit noch unvorhersehbare Beeinträchtigungen der Vogelwelt durch den Betrieb der A20 werden beobachtet und ggf. erfasst (Monitoring), damit, falls erforderlich, in Abstimmung mit den Umweltbehörden weitere Schutzmaßnahmen ergriffen werden können.

strengstens untersagt war, um den Schutz von Flora und Fauna während der Arbeiten zu gewährleisten.

Harmonisch fügt sich die Wakenitzbrücke in die Landschaft.

Durch die Brückenlösung eines Stahlverbund-Bauwerks konnte auf Lehrgerüst und Hilfskonstruktionen für den Überbau im Niederungsbereich unter der Brücke verzichtet werden. Nachdem die Stützen fertiggestellt waren, wurden spezielle Stahlträger mit einem Querschnitt von 2 m Breite und 1,50 m Höhe auf ihnen befestigt. Die einzelnen Stahlträger wurden zu vier Längsträgern von je 295 Länge luftdicht miteinander verschweißt. Anschließend wurde auf den Stahlträgern die Fahrbahnplatte betoniert.

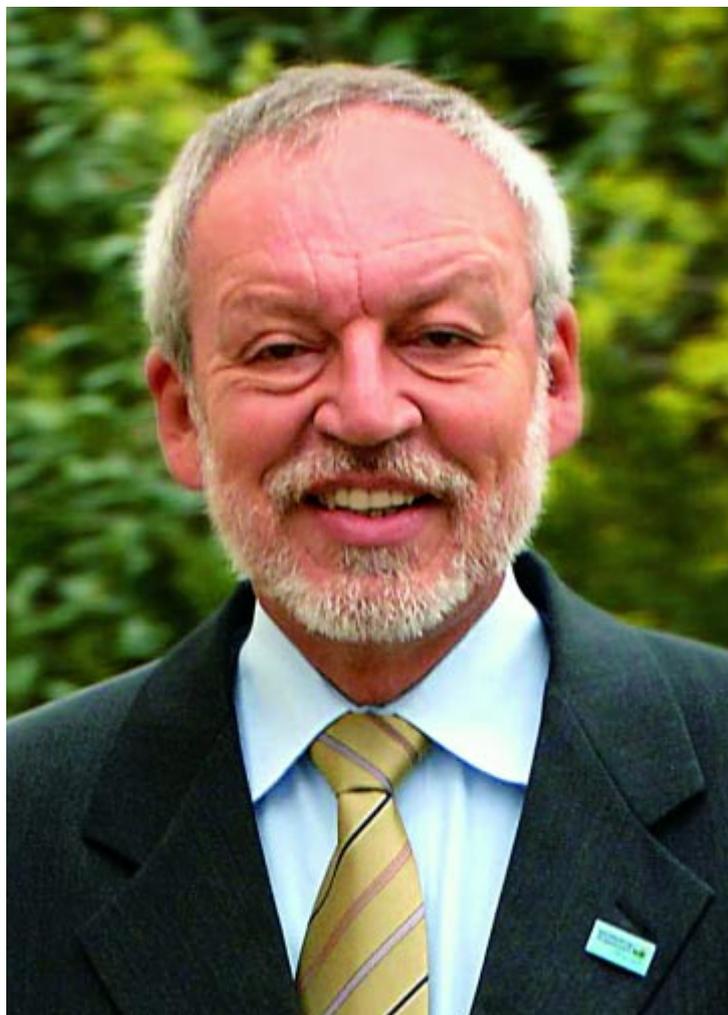
Das Bauwerk

In einer Bauzeit von nur 20 Monaten wurde die Brücke über die Wakenitz errichtet. Es handelt sich um ein Stahlverbund-Bauwerk mit einer Gesamtlänge von 295 m und Stützweiten zwischen 32,5 und 55 m, wobei das größte Feld die Wakenitz überspannt.

Zuerst wurden die beiden Widerlager und die sechs Stützenreihen auf einer Gründung aus Ortbetonnrammpfählen hergestellt. Zwischen den Stützen wurden vor Baubeginn Tabuzonen eingerichtet, deren Betreten oder Befahren



Der Höhepunkt im Baugeschehen: Die großen Überbau-segmente über der Wakenitz werden eingehoben.



Fünfzehn Jahre nach der Grenzöffnung haben Autofahrer jetzt auch auf Deutschlands nördlichster Ost-West-Autobahn freie Fahrt.

Die Ostsee-Autobahn A20 verbindet in einem Bogen unsere alten Hansestädte und neuen Wirtschaftszentren Wismar, Rostock, Stralsund und Greifswald und die Stadt Neubrandenburg sowohl mit den Regionen des Landes vom

Klützer Winkel bis nach Uecker-Randow als auch mit den Metropolen Hamburg, Stettin und Berlin.

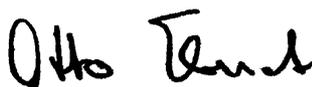
Die A20 ist die in unserem dünn besiedelten Land von den Menschen und der Wirtschaft dringend benötigte Lebensader.

Ergänzt durch die A19, der noch fertigzustellenden A241 und der geplanten A14 nach Magdeburg verbindet sie unser Land mit den

Für Mecklenburg-Vorpommern hat mit der Gesamtfreigabe der Ostseeautobahn ein weiterer Abschnitt Zukunft begonnen. Allen am Bau Beteiligten sei an dieser Stelle herzlich für ihre Arbeit gedankt. Und den Nutzern dieser Autobahn wünsche ich allzeit gute und unfallfreie Fahrt!

Regionen in Deutschland und Europa. Unsere Häfen erhalten die notwendigen Hinterlandverbindungen.

Mecklenburg-Vorpommern wird zur Drehscheibe der Verkehre in alle Himmelsrichtungen. Die Märkte in Polen sowie in den baltischen Staaten rücken näher an Mecklenburg-Vorpommern heran. Dies wird die wirtschaftliche Entwicklung des Landes massiv fördern. Das Land ist darauf vorbereitet und hat im Rahmen der Standortoffensive Mecklenburg-Vorpommern acht Großstandorte für Gewerbe- und Industriegebiete im Bereich dieses Autobahnnetzes entwickelt.



Dr. Otto Ebnet
Wirtschaftsminister
Mecklenburg-Vorpommern

2. Abschnitt: (56,2 km)

Von der Landesgrenze SH/MV bis zum Autobahnkreuz Wismar

Mit dem 1. Rammschlag an der Talbrücke Triwalk am 25. Mai 1994 haben die Bauarbeiten im Zuge der A20 offiziell begonnen. Dem vorausgegangen war bereits im Dezember 1992 – unmittelbar nach Übertragung der Projektverantwortung an die DEGES – der vorgezogene Baubeginn eines Überführungsbauwerks im Zuge der B208 im Bereich der AS Wismar-Mitte. Diese frühen Baubeginne waren möglich, nachdem die Bundesregierung und das Parlament per Investitionsmaßnahmegesetz (IMG) die Zulässigkeit für den Bau des 10 km langen Abschnitts zwischen der AS Wismar-Mitte und dem AK Wismar festgestellt hatten.

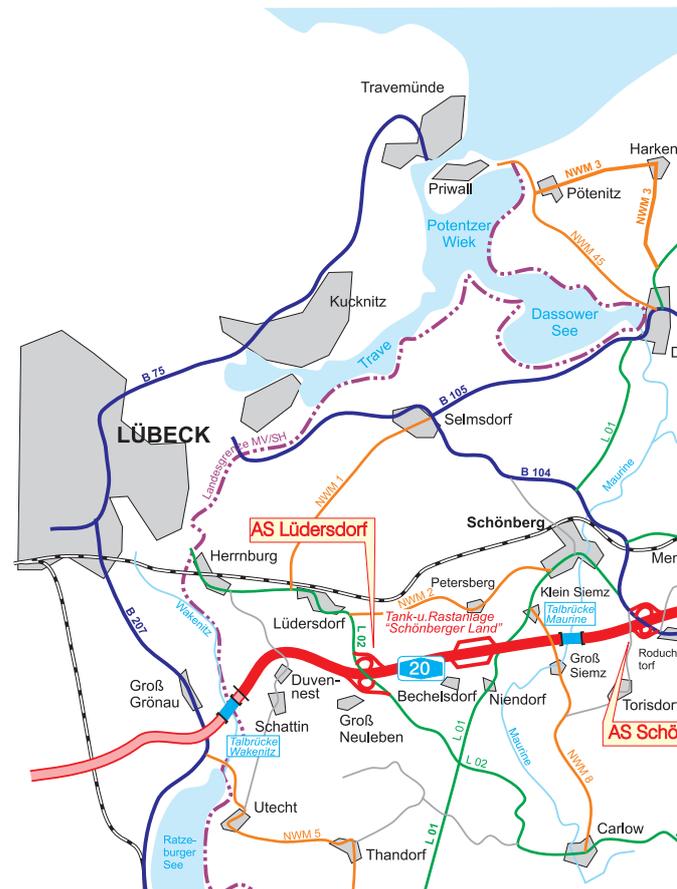
Die umfangreichen planerischen Vorleistungen für die Vorbereitung des IMG ermöglichten – nach Abschluss der Optimierung der Linienführung – im westlich anschließenden Abschnitt bis Grevesmühlen (16,4 km) kurzfristig das Planfeststellungsverfahren vorzubereiten. Aufgrund der positiven Wirkung des zwischenzeitlich wirksamen Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes konnte auch für diesen Abschnitt bereits im Juli 1994 Baurecht erlangt werden. Ziel war es, den Abschnitt Grevesmühlen–Wismar-Mitte und den IMG-Abschnitt Wismar-Mitte–AK Wismar gleichzeitig fertigzustellen, um den Innenstadtbereich der Hansestadt nicht zusätzlich zu belasten.

Südfahrt Wismar bringt frühzeitig Entlastung

Dieses ehrgeizige Ziel wurde erreicht. Mit der Verkehrsfreigabe für das insgesamt 26,4 km lange Teilstück im Dezember 1997 erhielt Wismar die dringend benötigte Südfahrt. Damit wurden das nachgeordnete Straßennetz (insbesondere die Bundesstraße B 105), die Ortsdurchfahrten und die Innenstadt von Wismar spürbar vom Durchgangsverkehr entlastet.

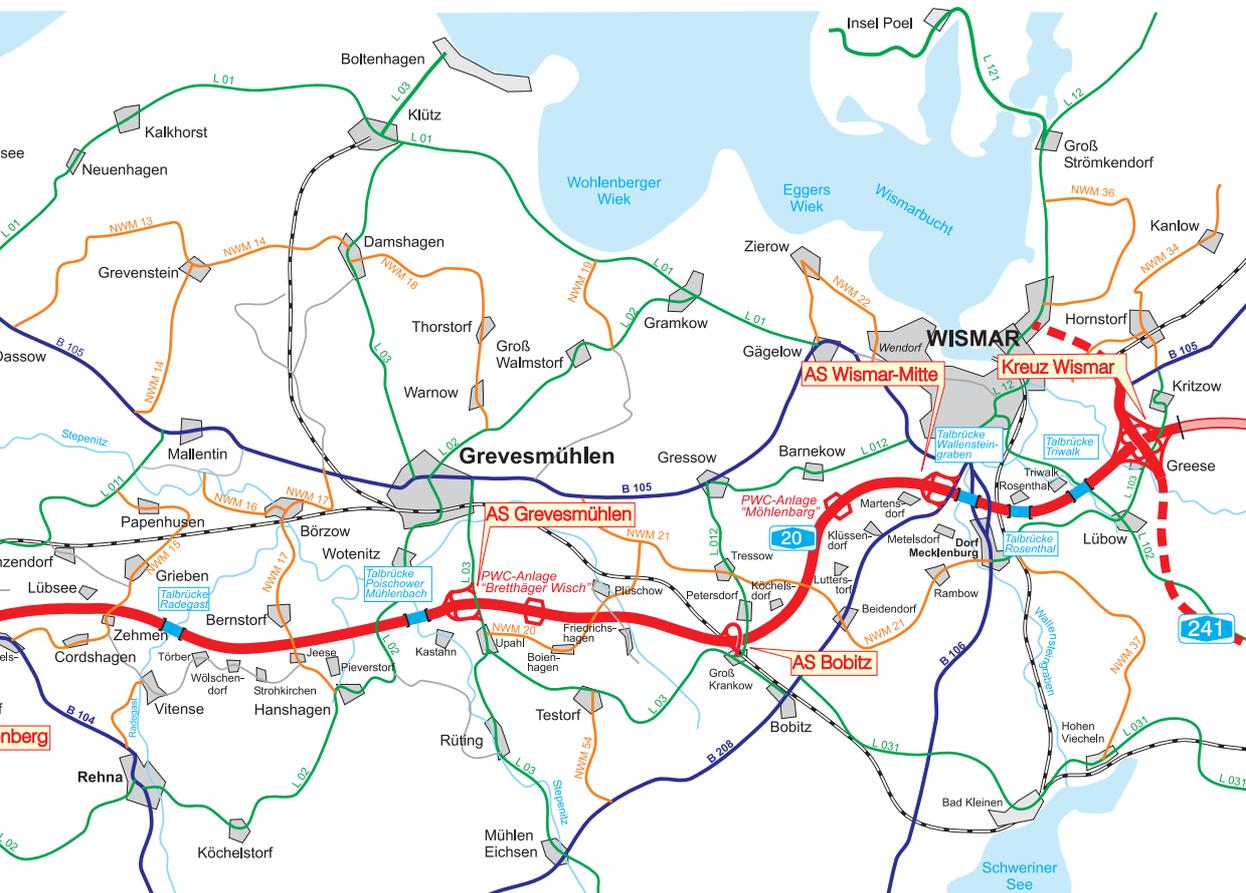
Mit der Freigabe des ersten Teilstücks zwischen Grevesmühlen und dem AK Wismar war ein wichtiger erster Schritt auf dem Weg zur vollständigen Realisierung der BAB A20 erreicht. Unterdessen gingen westlich und östlich des fertiggestellten Abschnitts die Pla-

Für die Seehäfen (hier Wismar) ist der unmittelbare Zugang zum Fernstraßennetz außerordentlich wichtig.



nungs- und Bauarbeiten zügig voran. Im Frühjahr 2000 konnte dann auch der 15,6 km lange Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Schönberg und Grevesmühlen in Betrieb genommen werden.





Verzögerungen gab es bei der Realisierung des westlichen Abschnitts der A 20 in Mecklenburg-Vorpommern zwischen der Landesgrenze und der AS Schönberg.

Beschilderung, Schutzplanken, Wildschutzzäune und Lärmschutzwände) termingerecht bis zur Verkehrsfreigabe im Dezember 2004 ausgeführt werden konnten.

Nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses im Februar 2001 wurde zwei Monate später Klage beim Bundesverwaltungsgericht erhoben mit der Folge eines vorübergehenden Baustopps ab August 2001. Nachdem die Klage im Januar 2002 abgewiesen wurde, konnten die Bauarbeiten beginnen. Um nun einen möglichst zügigen Bauablauf zu gewährleisten, wurde einige Bauwerke als „vorgezogene Maßnahmen“ ausgeführt: die Grünbrücke und eine Baustraße zur Wakenitzbrücke (Juli 2002) sowie die Talbrücke Maurine (Oktober 2002). Der Streckenbau in diesem Abschnitt begann im März 2003 und war im August 2004 weitgehend abgeschlossen, so dass die Ausstattungsarbeiten (Markierung,



Lärmschutzwand.

Die Maßnahme im Überblick

Länge:	56,2 km
Knotenpunkte:	AS Lüdersdorf (L 02) AS Schönberg (B 104) AS Grevesmühlen (L 03) AS Bobitz (L 031) AS Wismar-Mitte (B 208) AK Wismar (B 105 n/A 241)
Bauwerke:	40 Überführungsbauwerke, darunter 3 Grünbrücken 34 Autobahnbrücken, darunter die Talbrücken – Maurine (190 m) – Zehmen (140 m) – Radegast (450 m) – Stepenitz (85 m) – Poischower Mühlenbach (318 m) – Barnekow (105 m) – Wallensteingraben (264 m) – Rosenthal (220 m) – Triwalk (395 m) – Greese (170 m)
Anlagen:	– Tank- und Rastanlage „Schönberger Land“ – 2 PWC-Anlagen bei Plüschow und Barnekow
Entwässerung:	– 152 km Rohrleitungen – 34 Regenrückhaltebecken
Bodenbewegung:	ca. 4,73 Mio. m ³
Flächenbedarf:	– ca. 242 ha Trasse und Anlagen – ca. 1.102 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Bauzeit:	1994 bis 2004
Kosten:	344 Mio. € (Bau und Grunderwerb)

Knotenpunkte

AS Lüdersdorf

Südlich von Lüdersdorf bindet hier die Landesstraße L 02 an die Autobahn an.

AS Schönberg

Hier erfolgt die Verknüpfung der Bundesstraße B 104 Schwerin–Schönberg–Lübeck mit der A 20. Der Knotenpunkt ist als unsymmetrisches halbes Kleeblatt angelegt, wobei die Autobahn in Einschnittlage von der Bundesstraße überführt wird. Schönberg, Rehna und die umliegenden Ortschaften erhalten so einen unmittelbaren Zugang zum Autobahnnetz; die Erreichbarkeit von lokalen Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen wird damit erheblich verbessert.

AS Grevesmühlen



Die Anbindung der Landesstraße L 03 Grevesmühlen–Upahl erfolgt über ein westlich der Straße liegendes symmetrisches „halbes Kleeblatt“. Die Autobahn kreuzt die Landesstraße in Tieflage, wobei die L 03 geringfügig angehoben wurde.

AS Bobitz

Mit dem Ziel, das nachgeordnete Straßennetz weitestmöglich zu entlasten, wurde der Anschluss einer neuen Kreisstraße zwischen Gressow und Groß Krankow an die Autobahn gebaut. Da die vorhandene Landesstraße L 031 infolge der zu schützenden Allee nicht ausbaufähig war und eine durchgehende westliche Verlegung zwischen Petersdorf und Groß Kran-

kov im Bereich nördlich der A20 aus Gründen der Umweltverträglichkeit ausschied, war die Verlegung der L031 um ca. 100 m nach Osten erforderlich.

AS Wismar-Mitte



Die Anschlussstelle (ursprünglich: „Wismar-West“) ist als symmetrisches „halbes Kleeblatt“ ausgebildet. Hier bindet die Bundesstraße B 208 Bobitz–Wismar an die Autobahn an.

AK Wismar

Der ursprünglich nur als Anschlussstelle („Wismar-Ost“) vorgesehene Verknüpfungspunkt wird als Autobahnkreuz ausgebaut, an dem die BAB A241 von Schwerin bis Wismar mit der A20 verknüpft wird. Vorerst schafft hier die verlegte und ausgebauten Bundesstraße B 105 n/B 105 die Verbindung vom nachgeordneten Straßennetz im Südosten Wismars zur neuen Autobahn.

Tanken und Rasten

Östlich der AS Lüdersdorf entstand auf Höhe der Gemeinde Bechelsdorf die Tank- und Rastanlage „Schönberger Land“. Westlich von Plüschow und südlich von Barnekow wurden jeweils beidseitig der Autobahn PWC-Anlagen angelegt. Bei Plüschow gibt es Parkplätze für 35 Pkw, 16 Lkw sowie 2 Behindertenstellplätze, bei Barnekow für 32 Pkw, 18 Lkw sowie 3 Behindertenstellplätze. Alle Parkplätze sind mit WC-Gebäuden und behindertengerechtem WC ausgestattet.

Brücken mindern Trennwirkung

Mit Rücksicht auf Natur und Umwelt wurde selbst an flachen Talniederungen mit kleinen Bachläufen auf Dammschüttungen verzichtet zugunsten von niedrigen Brückenbauwerken. Diese Vorgehensweise erklärt die hohe Zahl von zehn Talbrücken (> 80 m) in einer vergleichsweise sehr ebenen Landschaft. Die Trennwirkung der Autobahn wird so auf ein Mindestmaß reduziert; die Brücken selbst fallen in der Umgebung kaum auf.

Zehmen (140 m)

In einer max. Höhe von nur 6 m quert das Sechs-Feld-Bauwerk eine Niederung zwischen Zehmen und Grieben. Die Brücke verfügt über zwei getrennte Überbauten, die je als zwei-stegige Plattenbalken mit Lehrgerüst hergestellt wurden.

Maurine (190 m)

Der ökologisch hohen Wertigkeit der zu kreuzenden Maurine-Niederung wurde mit dem Bau einer 190 m langen Talbrücke Rechnung getragen. Die in der Vorschlagsliste zur Umsetzung der FFH-Richtlinie in Mecklenburg-Vorpommern vom 15. März 1999 am Oberlauf der Maurine aufgeführten Gebiete werden aufgrund des relativ großen Abstandes zur Autobahn nicht beeinträchtigt.

Die Talbrücke Maurine.



Radegast (450 m)



Nördlich Vitense-Parber überspannt das Bauwerk mit Stützweiten von 15 bis 34 m das Radegasttal in einer maximalen Höhe von 7 m. Die getrennten Überbauten wurden im Takt-schiebeverfahren hergestellt.

Stepenitz (85 m)

Südlich Grevesmühlen führt das Bauwerk zwischen Büttlingen und Kastahn über das Kerbtal der Stepenitz. Maximale Höhe: 9 m.

Poischower Mühlenbach (318 m)



Die Brücke war aus landschaftspflegerischer Sicht erforderlich, um das flache Tal des Bach-laufs zu queren. Mit einer lichten Höhe von max. 10 m liegt das Bauwerk flach in der Landschaft.

Barnekow (105 m)

Auch hier wurde aus Gründen des Land-schaftsschutzes auf eine Dammschüttung ver-zichtet zugunsten eines sehr flachen Bauwerks (maximale lichte Höhe: 7,60 m).

Wallensteingraben (264 m)



Unmittelbar östlich der AS Wismar-Mitte führt das Bauwerk die A20 über einen Bachlauf und einen Wirtschaftsweg. Maximale Höhe: 6 m.

Rosenthal (220 m)



Westlich der Eisenbahnstrecke Grevesmühlen-Wismar, die über die A20 geführt wird, quert das Bauwerk den Wasserlauf des Rosenthaler Grabens. Maximale lichte Höhe: 5 m

Greese (170 m)

Das Bauwerk mit einer maximalen lichten Höhe von nur 6,50 m kreuzt den Greeser Bach.

Grünbrücke

Im Bereich des ehemaligen Grenzkontrollstrei-fens unmittelbar westlich der Talbrücke Wake-nitz sorgt eine weitere Grünbrücke wieder für die Verbindung der von der A20 zerschnit-tenen ökologisch hochwertigen Flächen.

Triwalk (395 m)

Mit knapp 400 m Länge ist dies das größte Brückenbauwerk im vorliegenden Streckenabschnitt. Unter der Brücke kreuzen ein Wasserlauf und die Landesstraße L 102 Lübow–Wismar. Maximale lichte Höhe: 8 m

Besonderer Wert wurde auf eine Gestaltung des Bauwerks gelegt, die landestypische Merkmale aufgreift und so eine einfühlbare Einbindung der Bauwerke in das Landschaftsbild herstellt. Das dafür entwickelte Gestaltungskonzept wurde bei der Talbrücke Triwalk mit folgenden Gestaltungselementen berücksichtigt:

- Steile Stellung der Stegseitenflächen mit geringem Anzug von 10 cm bis zur Fahrbahnplatte,
- Schalung der Untersicht des Plattenbalkenquerschnitts mit gehobelter Brettschalung,
- Sichtflächenschalung der Pfeiler aus gehobelten, lotrecht verlaufenden Brettern und Betonung der Pfeilerköpfe mit Strukturschalung,
- Verblendung der Widerlagerflügel und der Pfeiler neben Verkehrswegen mit roten Klinkersteinen,

- Gliederung der Widerlagerwandansicht mit lotrechter Brettschalung und Strukturschalung,
- Ausbildung vorgezogener Auflagerbänke an den Widerlagern,
- Ausführung des Stahlholmgeländers mit Doppelpfosten und zwei Holmen,
- Farbgebung der Geländer, die die Farbspiele der nahen Ostsee und der Landschaft aufgreifen.



Daten und Fakten

Länge:	395 m
Stützweiten:	20,7 + (14 ×) 25 + 19,7 m
Breite:	2 × 15,00 m
Fläche:	11.776 m ²
Konstruktionshöhe:	1,25 m
Lichte Höhe:	3 m–8 m
Überbau-Bauweise:	Spannbeton-Plattenbalken
Herstellungsverfahren:	Taktschiebeverfahren
Bauzeit:	1994–1996
Kosten:	ca. 9,5 Mio. €



3. Abschnitt: (49,9 km)

Vom Autobahnkreuz Wismar zum Autobahnkreuz Rostock

Auch östlich des Autobahnkreuzes Wismar gingen die Planungen zügig voran, so dass in diesem Abschnitt bis zum AK Rostock im Jahr 1998 an verschiedenen Stellen mit den Bauarbeiten begonnen werden konnte. So an den Talbrücken Nevern (Abschnitt Wismar–Neukloster), Warnkenhagen (Abschnitt Neukloster–Kröpelin), Mühlenbach und Waidbach (beide Abschnitt Kröpelin–Bad Doberan). Bereits 1997 war mit dem vorgezogenen Bau der 930 m langen Warnowbrücke begonnen worden.

Optimale Anbindung für die Hansestadt Rostock

Eine hohe Priorität hinsichtlich der Realisierung hatte der Abschnitt Ziesendorf–Rostock (A 19). Mit prognostizierten 59.000 Kfz/24 h im Jahresmittel wird dies einer der am stärksten belasteten Streckenabschnitte der A 20 sein. Über die drei Anschlussstellen:

- Bad Doberan (Anbindung der Landesstraße 13)
- Rostock-West (Anbindung der Bundesstraße B 103n bei Buchholz)
- Rostock-Südstadt (Anbindung der Landesstraße 132)



Zügig und störungsfrei fließt der Verkehr auf der fertiggestellten A 20.

sowie über das Autobahnkreuz Rostock (A 20/ A 19) werden die Hansestadt Rostock und ihr Umland mit 350.000 Einwohnern optimal an die neue West-Ost-Autobahn angebunden. Um größtmögliche Verkehrswirksamkeit zu erreichen, war eine zeitgleiche Fertigstellung und Verkehrsfreigabe dieses Teilabschnitts der A 20 und der Westanbindung Rostock (B 103n) bis zur AS Kessin, deren Bau in der Zuständigkeit des Landes lag, angestrebt. Durch diese abge-

Anschlussstelle Rostock-West kurz vor Fertigstellung.

stimmte Maßnahme konnte die Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrten und die Innenstadt von Rostock deutlich erhöht werden. Der rund 50 km lange Streckenabschnitt verfügt über drei weitere Anschlussstellen (Zurow, Neukloster und Kröpelin), über die das nachgeordnete Straßennetz mit der A 20 verknüpft wird.

Mit dem AK Rostock – also der Verknüpfung der neuen A 20 mit der vorhandenen A 19 nördlich von Kavelstorf – entstand eine leistungsfähige Anbindung nach Rostock-Ost und zum Seehafen. Das Autobahnkreuz wurde in Form eines „Kleeblattes“ ausgebildet.



Die Maßnahme im Überblick

Länge:	49,9 km
Knotenpunkte:	AS Zurow (B 192) AS Neukloster (L 101) AS Kröpelin (L 11) AS Bad Doberan (L 13) AS Rostock-West (B 103 n) AS Rostock-Südstadt (L 132) AK Rostock (A 20/A 19)
Bauwerke:	26 Überführungsbauwerke, darunter 2 Grünbrücken 27 Autobahnbrücken, darunter die Talbrücken – Nevern (190 m) – Warnkenhagen (190 m) – Mühlenbach (235 m) – Waidbach (70 m) – Warnow (930 m)
Anlagen:	– Tank- und Rastanlage „Fuchsberg“ – 3 PWC-Anlagen „Selliner See“, „Quellentäl“ und „Warnowtal“
Besonderheiten:	Dreistufige Wasserbehandlungsanlagen zum Trinkwasserschutz der Warnow
Entwässerung:	– 218 km Rohrleitungen – 36 Regenrückhaltebecken
Bodenbewegung:	ca. 5,36 Mio. m ³
Flächenbedarf:	– ca. 335 ha Trasse und Anlagen – ca. 733 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Bauzeit:	1997 bis 2000
Kosten:	306 Mio. € (Bau und Grunderwerb)

Knotenpunkte

AS Zurow

Über die AS Zurow wird die B 192 an die A 20 angebunden. Das Seengebiet um Warin findet damit Anschluss an die Autobahn.

AS Neukloster

Hier werden regional die insbesondere durch Sand- und Kiesgewinnung geprägten Gebiete um Neukloster über die L 101 angebunden.

AS Kröpelin

Über diesen Knotenpunkt mit der L 11 werden die Ferienorte um Rerik und Kühlungsborn im Norden und die Stadt Bützow im Süden erschlossen.

AS Bad Doberan

Die hier kreuzende L 13 führt nach Norden zur Kreisstadt Bad Doberan und zur Ostsee bei Heiligendamm, nach Süden zur Stadt Schwaan und der dortigen nächstgelegenen Querungsmöglichkeit der Warnow.

AS Rostock-West

Von dieser Anschlussstelle führt die B 103n autobahnmäßig bis Warnemünde. Sie ist der Hauptanschluss für Rostock westlich der Warnow.

AS Rostock-Südstadt

Über diese Anschlussstelle sind durch die L 132 die Südstadt von Rostock mit ihrem Umland an die A 20 (noch westlich der Warnow) angebunden.

AK Rostock

In der Verknüpfung der neuen A 20 mit der vorhandenen A 19 nördlich von Kavelstorf entsteht eine leistungsfähige Anbindung nach Rostock-Ost und zum Seehafen. Das Autobahnkreuz wurde in Form eines „Kleeblattes“ ausgebildet. Die Gemeindeverbindungen Damm–Niex und Kavelstorf–Hohen Schwarfs blieben über die A 20 hinweg aufrechterhalten. Bei Niex entstanden beiderseits der Trasse Parkplätze mit Sanitäreinrichtungen.

Vielfältige Maßnahmen zum Schutz von Natur und Umwelt

Die umfangreichen Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit der A20 hatten für den Raum zwischen Wismar und Rostock Beeinträchtigungen ermittelt, die auch mit der Auswahl der umweltverträglichsten Variante nicht vollständig vermieden werden konnten. Großräumig betrachtet sind das die Zerschneidung und Überbauung von großflächig störungsarmen Landschaftsräumen, von besonderen Tierlebensräumen und von überregionalem Fernwildwechsel sowie die Querung des Flussaltmoores der Warnow mit seinen Funktionen als Naturschutz- und FFH- (Flora-Fauna-Habitat-) Gebiet sowie als Wassergewinnungsgebiet.

Die im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens formulierten Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich der Umweltbeeinträchtigungen wurden durch die DEGES und die beauftragten Ingenieurbüros und Gutachter in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden auf Landes-, Kreis- und kommunaler Ebene konsequent in den an die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) anschließenden Phasen der Projektrealisierung umgesetzt. Insbesondere in den Landschaftspflegerischen Begleitplänen zum Planfeststellungsverfahren und in den Landschaftspflegerischen Ausführungsplänen zur Bauausführung wurden detaillierte Problemlösungen erarbeitet. Hierzu einige Beispiele:

Kleinräumige Linienoptimierung

Insbesondere im Hinblick auf das „Schutzgut Mensch“ wurde die Trasse durch kleinräumige Linienoptimierung soweit wie möglich aus siedlungsnahen Bereichen abgerückt, z. B. in den Abschnitten südlich von Glasin und Warnkenhagen sowie nördlich Hohen Luckow.

Minimierung der Zerschneidungswirkung

Bereits durch die Auswahl der Vorzugstrasse konnte die Zerschneidung hochwertiger Bereiche minimiert werden. Zur konsequenten Umsetzung des naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebotes – das jedoch auch im Rahmen der Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes die Kosten zu berücksichtigen hat – wurde erstmalig auf rd. 80 km Länge ein groß-

räumiges Gutachten zur Ermittlung von Standorten für Wildtierpassagen (Grünbrücken, Talbrücken, Wilddurchlässe) beim Institut für Landschaftsplanung und -ökologie der Universität Rostock beauftragt.

Das Ergebnis war ein Gesamtvernetzungs-konzept, das neben der Ausweisung reiner Grünbrücken- und Wilddurchlass-Standorte auch andere Brückenbauwerke mit einbezieht und für diese hinsichtlich Lage und Dimensionierung ökologische Optimierungsvorschläge erstellt. In Konsequenz dieses Gutachtens wurden im Abschnitt Wismar–Rostock mit erheblichem Kostenaufwand Bauwerke errichtet, denen u. a. eine wichtige Funktion zur Minderung der Zerschneidungswirkung zukommt. Hierzu gehören zwei Grünbrücken bei Glasin (nordöstl. Neukloster) und im Fahrenholzer Holz (südwestl. Rostock) sowie die fünf Talbrücken Nevern, Warnkenhagen, Mühlenbach, Waidbach und Warnow.



Talbrücke Nevern.



Talbrücke Warnkenhagen.

Das Waidbachtal vor der Renaturierung.



Bündelung von Ausgleichsmaßnahmen

Ein Teil der Maßnahmen zur Kompensation der Eingriffe in Natur und Umwelt liegt im näheren Trassenbereich, um bestehende ökologisch bedeutsame Flächen in ihrer Funktion zu schützen oder auch miteinander zu vernetzen. In Abstimmung und Kooperation mit den Naturschutzbehörden wird der überwiegende Teil der Ausgleichsmaßnahmen an der A20 jedoch großflächig in geeigneten trassenferneren Bereichen durchgeführt. Hierfür wurden relativ störungsarme Landschaftsräume mit einem hochwertigen Entwicklungspotenzial gewählt. Für die 50 km lange Strecke zwischen AK Wismar und AK Rostock sind das die Maßnahmenkomplexe:

- Neverner Bach, Graben bei Zurow, Hopfenbach (ca. 280 ha)
- Groß Tessiner See und Beeke (110 ha)
- Waidbachtal (220 ha)

Im Wesentlichen geht es in den drei Maßnahmenkomplexen um die Extensivierung und Vernässung von Wiesen, um die Entwicklung von artenreichen Laubwäldern und Gehölzstrukturen sowie um die Schaffung naturnaher Flachwasserzonen und Fließgewässer.

Die Renaturierung von fluss- und bachbegleitenden Niedermooren bietet u. a. folgende Vorteile:

- als Ausgleich für die großräumige Zerschneidungswirkung wird der Biotopverbund aufgebaut bzw. stabilisiert,
- Eingriffe in Lebensräume großraumbeanspruchender und störepfindlicher Tierarten werden ausgeglichen,
- im Vergleich zu kleinflächigen, verstreuten Ausgleichsmaßnahmen werden ökologische Wertigkeit und Störungsempfindlichkeit deutlich erhöht,
- der Landschaftswasserhaushalt z. B. in

entwässerten Niedermooren wird nachhaltig saniert; die Torfzersetzung und die damit verbundene Freisetzung von Treibhausgasen kann so gestoppt bzw. erheblich reduziert werden,

- die Landwirtschaftsbetriebe im Trassenumfeld werden von zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen durch Ausgleichsmaßnahmen entlastet.

So sieht es im Waidbachtal nach erfolgter Renaturierung aus.



Umfassende Vorkehrungen zum Trinkwasserschutz

Die Trinkwasserversorgung der Hansestadt Rostock erfolgt aus der „fließenden Welle“ der Warnow. Bei der Querung des Tals mit der A20 waren deshalb auf dem Brückenbauwerk besondere bauliche Vorkehrungen zur Vermeidung eines zusätzlichen Schadstoffeintrages zu treffen. Das Niederschlagswasser wird in einer geschlossenen Brückenentwässerung

falls planfestgestellten Eigenüberwachungswerte wurden durch die dreistufige Reinigungsanlage nicht nur eingehalten, sondern weit unterschritten.

Zum Schutz des Trinkwasserschutzgebietes wurde außerdem an beiden Seiten der Brücke eine 2,5 m hohe Spritzschutzwand errichtet, um Schadstoffeintrag ins Warnowtal zu vermeiden. Unter Berücksichtigung der Anforderungen des Vogelschutzes wurde die Wand semitransparent mit vertikal verlaufenden Streifen ausgeführt.



Wasserbehandlungsbecken an der Warnowbrücke.

geführt und hinter dem Widerlager Ost in das Streckenentwässerungssystem eingeleitet. In Regenrückhaltebecken wird das Oberflächenwasser der Autobahn gesammelt und mittels Absetz-, Rückhalte- und Sandfilterbecken gereinigt. Das vorgereinigte Wasser kann nun zeitlich verzögert (zur Vermeidung der Überlagerung von Abflussspitzen) schadlos den Vorflutern zugeführt werden.

Nachfolgende Messungen der Wasserqualität haben gezeigt, dass die Anforderung an die Reinigungsleistung hinsichtlich der Kohlenwasserstoffe weit übertroffen wurde. Die behördlich vorgegebenen Grenzwerte sowie die eben-

Aber schon während der Bauphase waren hier besondere Vorkehrungen erforderlich. So musste aufgrund der schwierigen, ökologisch sensiblen Bodenverhältnisse zur Erschließung des Baufeldes im Tal eine eigene Baustraße angelegt werden. Auf einer Trennschicht aus Geotextil wurde diese Straße unter der künftigen Brücke geführt. Zum Schutz des Grundwassers war die Oberfläche der Straße mit ölresistenten und undurchlässigen Materialien versehen. Die Baustraße wurde um knapp die Hälfte ihrer Breite rückgebaut und kann künftig als Unterhaltungsweg für das Bauwerk genutzt werden.

Die Warnowbrücke – ein Bauwerk der Besonderheiten

Das herausragende Ingenieurbauwerk in diesem Abschnitt ist die 930 m lange Warnowbrücke. Zwischen der AS Rostock-Südstadt und dem AK Rostock quert das Bauwerk die Niederung der Warnow, einige Wirtschaftswege und eine Eisenbahnlinie. Um die rechtzeitige Fertigstellung der Brücke sicherzustellen, haben die Bauarbeiten bereits im August 1997 auf der Grundlage einer Plan genehmigung begonnen. Dabei bildete die Erreichbarkeit des Warnowtals eine besondere Schwierigkeit.

Weder die vorhandenen Gemeinde- und Wirtschaftswege noch die bestehenden Brückenbauwerke über die Eisenbahnlinien waren geeignet, die Lasten des Baustellenverkehrs aufzunehmen. Beiderseits des Warnowtals mussten deshalb sowohl von Niendorf als auch von der A 19 bei Kavelstorf aus mehrere km Baustraße überwiegend parallel zur Autobahntrasse sowie vorübergehend Behelfsbrücken über drei Bahnlinien gebaut werden. Trotz dieser Schwierigkeiten konnte die Warnowbrücke nach nur 30-monatiger Bauzeit im November 1999 fertiggestellt werden. Der Streckenbau in diesem Bereich hatte im Oktober 1998 begonnen und war 21 Monate später abgeschlossen.

Aufwändige Gründung im weichen Boden

Die Beschaffenheit des Untergrundes im Warnowtal ist gekennzeichnet von unterschiedlichen weichen Bodenschichten. Entsprechend tief müssen die Pfahlgründungen für die Pfeiler

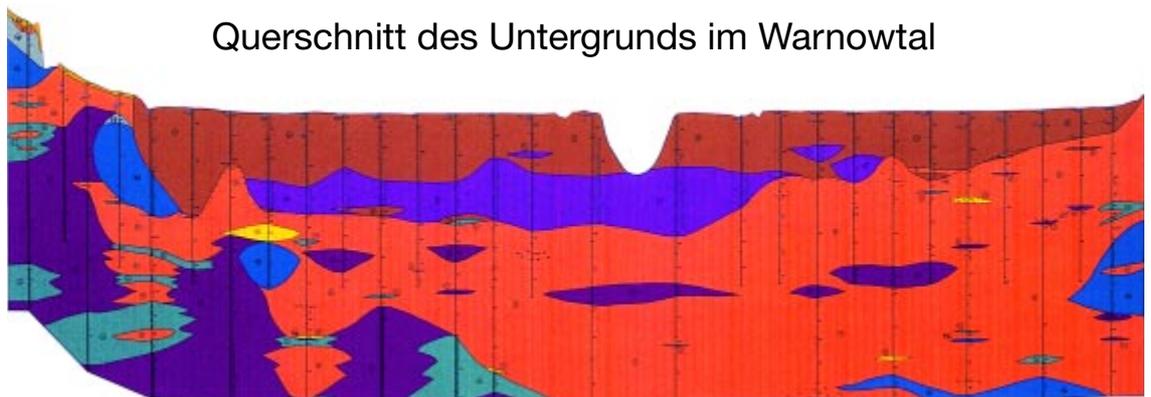
sein, um dem Bauwerk die nötige Stand sicherheit zu geben. Für die Gründung der Brückenpfeiler kamen Ortbetonrammpfähle mit einem Durchmesser von 56 cm zum Einsatz.

- Im westlichen Bereich (Widerlager bis 4. Pfeiler) herrschen Geschiebelehm sowie Schichten aus eingelagertem Sand und aus schluffigem, tonigem Material vor. Absetztiefe für die Pfahlgründung: ca. 10 m unter Geländeoberfläche.
- Im mittleren Bereich (5. bis 21. Pfeiler) bildet torfiges Material mit darunterliegender Mudde bzw. Faulschlamm eine ca. 8 bis 10 m dicke Schicht. Darunter befindet sich wiederum eine mehrere Meter dicke Sandschicht, so dass hier die Rammpfähle 12 bis 19 m in die Tiefe reichen müssen, um auf eine tragende Schicht zu treffen.
- Im östlichen Bereich (22. Pfeiler bis 28. Pfeiler) besteht die Bodenschicht ebenfalls aus Torf und Sand. Die Absetztiefen liegen hier zwischen 12 und 17 m.

Unterbauten

Die beiden Kastenwiderlager sind auf Ortbetonrammpfähle gegründet. Die Kammer des Widerlagers ist von vorn über eine Tür zugänglich. Über eine Leiter ist so die Zwischendecke (z. B. für Wartungsarbeiten) erreichbar. Außerdem können über eine (abgedeckte) Transportöffnung Bauteile angeliefert werden. Die Vorlandpfeiler (Regelpfeiler) haben einen achteckig doppelsymmetrischen Querschnitt (1,50 × 1,50 m) und wirken mit den gerundeten Pfeilerköpfen sehr schlank und leicht. Die Flusspfeiler dagegen, die die längsten Überbausegmente und damit die größten Lasten zu

Querschnitt des Untergrundes im Warnowtal





tragen haben, zeigen eine massivere Ausformung. Ihr Querschnitt ist achteckig einfach symmetrisch ($2,50 \times 1,70$ m) bis zum Pfeilerkopf.

Überbau

Die auf ganzer Länge getrennten Überbauten wurden als durchlaufende zweistegige Plattenbalken in Spannbeton hergestellt. Die Gesamtbreite der Brücke zwischen den Geländern beträgt 28 m. Die Überbauten der Vorlandbrücken wurden mit feldweiser Vorschubrüstung hergestellt, die Überbauten der Flussbrücke im Freivorbau.



Daten und Fakten

Länge:	930,10 m
Stützweiten:	20 + (2×) 24,6 + (10×) 32,3 + 37,3 + 50,5 + 74 + 50,5 + (9×) 32,3 + 26,8 m
Breite:	11,82 m je Richtungsfahrbahn
Brückenfläche:	ca. 26.000 m ²
Bauhöhe:	1,80 m–3,90 m
Höhe max. über Tal:	13 m
Überbauten:	Zweistegiger Plattenbalken in Spannbetonbauweise
Herstellungsverfahren:	Vorschubrüstung (Vorlandbrücken) Freivorbau (Flussbrücke)
Beton:	ca. 40.000 m ³
Bauzeit:	30 Monate
Kosten:	ca. 24,3 Mio. €

Die Hauptbrücke mit dem 74,0 m langen Flussfeld wurde im Freivorbau hergestellt.

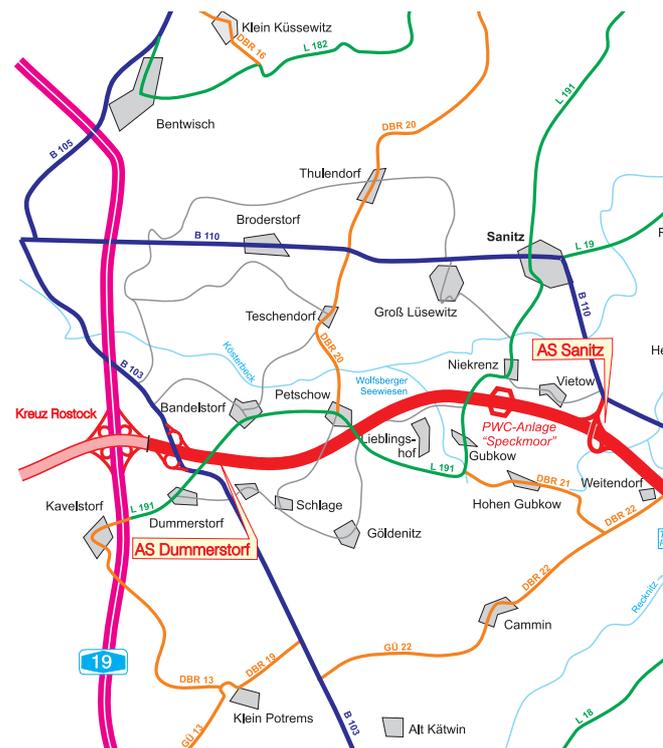
4. Abschnitt: (54,5 km)

Vom Autobahnkreuz Rostock zur AS Grimmen-West

Die Maßnahme im Überblick	
Länge:	54,5 km
Knotenpunkte:	AS Dummerstorf (B 103/L 191) AS Sanitz (B 110) AS Tessin (B 110) AS Bad Sülze (L 23) AS Tribsees (L 19/L 192)
Bauwerke:	29 Überführungsbauwerke, darunter 1 Grünbrücke 16 Autobahnbrücken, darunter die Talbrücken – Recknitz (700 m) – Trebel (530 m)
Anlagen:	– Tank- und Rastanlage bei Grammow – 2 PWC-Anlagen „Speckmoor“ und „Trebeltal“
Besonderheiten:	– Umverlegung der L 19 bei Wendisch-Baggendorf und bei Siemersdorf – Renaturierung „Wolfsberger Seewiesen“ – Wiederherstellung „Richtenberger See“
Entwässerung:	– 166 km Rohrleitungen – 31 Regenrückhaltebecken
Bodenbewegung:	ca. 5,4 Mio. m ³
Flächenbedarf:	– ca. 324 ha Trasse und Anlagen – ca. 1.100 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Bauzeit:	1997 bis 2005
Kosten:	284 Mio. € (Bau und Grunderwerb)

Im mittleren Bereich zwischen Rostock und Stralsund/Greifswald leistet die neue Autobahn einen wichtigen Beitrag zur verkehrlichen Erschließung der Küstenregion. In Verbindung mit dem im Bau befindlichen Rügenzubringer B 96n inkl. der 2. Strelasundquerung (siehe hierzu S. 64 f.) schafft die A 20 nicht zuletzt auch eine deutliche Verbesserung der Anbindungssituation nach Westen und Süden für die Ferieninsel Rügen und die strukturschwachen Regionen Vorpommerns. Über fünf Anschlussstellen werden Laage, Sanitz, Tessin, Bad Sülze, Gnoien und Tribsees sowie die umliegenden Gemeinden hervorragend an die A 20 angebunden.

Gleichzeitig werden die Innenstädte und die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlastet. Die Bundesstraße B 110 beispielsweise müsste ohne die A 20 im Jahr 2010 – je nach Abschnitt – zwischen 6.000 und 20.000 Kfz/24 h verkräften. Dabei beziehen sich diese Verkehrsprognosen nur auf freie Streckenabschnitte. Das bedeutet, in den Ortslagen wären die Verkehrsbelastungen noch deutlich höher. Die neue Autobahn hingegen bündelt den überregiona-



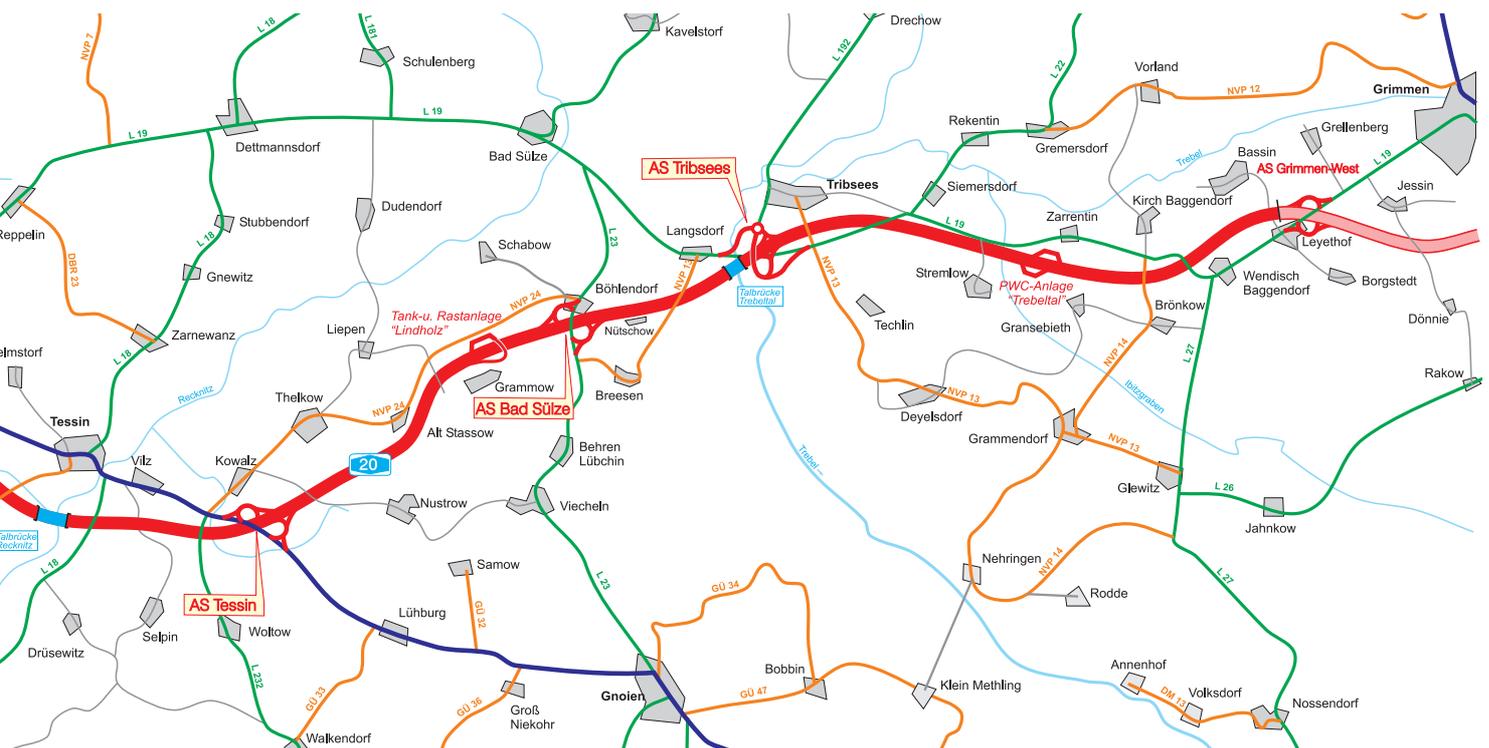
len Verkehr und entlastet die Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr. Sie wird in den vorliegenden Streckenabschnitten zwischen 23.000 und 33.000 Kfz/24 h aufnehmen. Ab dem AK Rostock führt die Autobahn zunächst in östliche Richtung. Nach der AS Dummerstorf beschreibt sie einen leichten Bogen nach Norden bzw. Nordosten bis zur AS Sarnitz. Von hier aus verläuft die Trasse südlich von Tessin und quert das Recknitztal an seiner schmalsten Stelle mit einem 700 m langen Bauwerk. Im weiteren Verlauf führt die A20 durch das „Drüsewitzer Holz“ und nördlich von Reddershof vorbei bis zur AS Tessin. Südlich von Kowalz verläuft die Trasse in Richtung Grammow, das nördlich umfahren wird, und erreicht südlich von Böhlendorf die AS Bad Sülze mit der Anbindung der Landesstraße L23 Bad Sülze–Gnoien. Bei Langsdorf quert die Autobahn mit einem 530 m langen Bauwerk die Trebelniederung und verläuft dann südlich von Tribsees parallel zur L 19 bis zur Anschlussstelle, über die außer Tribsees auch der Raum Richtenberg/Franzsburg erschlossen wird. Nördlich des Waldgebietes „Hohes Holt“ schwenkt die Trasse nach



Südosten, quert den Ibitzgrund und führt dann weiter in östliche Richtung.

Die L 19 mit der Trebelbrücke im Hintergrund.

Auf der Höhe von Grammow wurde auf der Nordseite der A20 eine einseitige Tank- und Rastanlage gebaut. Über eine Brücke ist die Erreichbarkeit auch für Fahrzeuge, die in Richtung Osten fahren, gegeben. Der Parkraum bietet 60 Pkw-Stellplätze, 20 Pkw-Kurzzeitstellplätze (inkl. Schwerbehinderte- und Frauemparkplätze), 25 Lkw- und 5 Bus-Stellplätze, 5 Stellplätze für Pkw mit Anhänger sowie Abstellflächen für Großraum- und Schwertransporter. Möglichkeit zur Rast bieten außerdem die jeweils beidseitigen PWC-Anlagen bei Niekrenz und östlich des Ibitzgrabens.



Natur- und Landschaftsschutz

Auch in diesem Streckenabschnitt wurden vielfältige Maßnahmen ergriffen, um die Zerschneidungswirkung durch die A 20 in ökologisch besonders sensiblen Bereichen (insbesondere Recknitztal, Trebeltal und Ibitzgraben) zu minimieren und seltene Tierarten wie Biber, Fischotter und Schreiadler besonders zu schützen. Der Bau der Grünbrücke bei Vietow, mehrere Wilddurchlässe, Amphibienleiteinrichtungen und -durchlässe

sowie der Bau von zwei großen Talbrücken dienen diesem Ziel.

Ein Großteil der landschaftspflegerischen Maßnahmen wurde in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden in trassenfernen, großflächigen Gebieten durchgeführt. Dies sind die Polderflächen im Trebeltal bei Rodde, Annenhof, Volksdorf und Nossendorf, die u. a. durch Deichrückbau und Stilllegung der Schöpfwerke wieder vernässt wurden.

Talbrücke Trebel (530 m)

Mit dem Trebeltal wird ein Flusstalmoor von sehr hohem naturschutzfachlichem Rang gequert. Hierbei handelt es sich um ein europäisches Vogelschutzgebiet und ein vom Land gemeldetes Gebiet nach der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie als Teil des Schutzgebietskonzeptes „Natura 2000“ (FFH-Gebiet). Der Talraum wird durch eine 530 m lange Brücke

gequert, im westlichen Bereich entstand zusätzlich eine 9 m breite Brücke über den Prahmgraben. Im Trebeltal stehen 8–10 m mächtige Torf- und Muddeschichten an. Für die Gründung der Brücken und der dazwischenliegenden Dammsrecken wurden umweltschonende Bauverfahren gewählt, um die Eingriffe im Talraum möglichst gering zu halten.

Talbrücke Recknitz (700 m)

Mit einer Länge von 700 m hat das Bauwerk eine multifunktionale Wirksamkeit und eine hohe ökologische Bedeutung. Mit Stützweiten zwischen 26 m und 32,5 m und einer lichten Höhe zwischen 4,20 m und 9,40 m gewährleistet es den weitestgehenden Erhalt wertvoller Feuchtbiotope und ökologischer Durchlässigkeit (Lebensräume für Amphibien, Fischotter, Vögel und Wild).

Eine Dammschüttung hätte zur Zerschneidung der hochwertigen Niederung geführt und das Durchströmungsmoor negativ beeinflusst. Aufgrund der Torfmächtigkeit von über 4 m auf mindestens 700 m Länge wäre ein Bodenaustausch außerdem sehr aufwändig und kostspielig geworden. An beiden Widerlagern wird jeweils ein Wirtschaftsweg unter der Brücke durchgeführt.



Die Recknitztalbrücke mit der Stadt Tessin im Hintergrund.

Renaturierung Trebelpolder

Die Maßnahme beinhaltet den Rückbau der Eindeichung, die Beseitigung des Schöpfwerkes sowie die Anhebung des Grundwassers in den Trebelpoldern Rodde, Tannenwiese, Volksdorf, Nossendorf und Wiesen unterhalb Nossendorf.

In den Poldern entsteht aufgrund der Öffnung der Deiche und der Nutzungsaufgabe großräumig (auf ca. 490 ha) eine naturnahe Landschaft, die dem Charakter einer häufig überfluteten Talau entspricht. Die für diese Landschaft typischen Lebensräume wie Erlenbruchwald, Röhrichtzonen, vernässes Grünland, Flach- und Standgewässer werden aufgewertet.

Mit der weitgehenden Überflutung der Polderfläche wird eine langfristige Moorrenaturierung initiiert. Die weitere Moorzersetzung wird gebremst und die Wiederausbreitung einer moortypischen Vegetation ermöglicht. Dies bietet

bedrohten Arten wie Biber und Fischotter, Schreiadler, Rohrdommel, Rohrweihe, Brachvogel u. a. neue Lebensräume.



Wiederherstellung Richtenberger See

Ein weiteres interessantes Projekt ist die Wiederherstellung des Richtenberger Sees (inkl. Randgestaltung) an historischer Stelle in der Niederung zwischen den Städten Franzburg und Richtenberg. Hier entsteht eine Wasserfläche von rd. 150 ha und damit neuer Lebensraum für Flora und Fauna.

Die Städte befürworteten das Projekt und unterstützten es nach Kräften bei der Genehmigung und der Ausführung.



Renaturierung Wolfsberger Seewiesen

Im Gebiet der Wolfsberger Seewiesen zwischen den AS Dummerstorf und Sanitz wird der Grundwasserspiegel wieder angehoben, wodurch eine Moorschonung bzw. -renaturierung erreicht wird. Mit dieser Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme ist ein großräumiger Lebensraum für moor- und feuchtwiesentypische

Pflanzen- und Tierarten wieder hergestellt worden. Es entstand ein Rastplatz für Zugvögel und neuer Lebensraum für im Bestand gefährdete Arten wie Eisvogel und Weißstorch, Meerforelle und Bachneunauge sowie für bestimmte Orchideen.

5. Abschnitt: (33,9 km)

Von der AS Grimmen-West zur AS Gützkow

Ab der AS Grimmen-West führt die A20 nach Osten und umfährt in einem Bogen die Kreisstadt Grimmen. Nach der AS Grimmen-Ost nahe Klevenow, wo die B 194 an die Autobahn anbindet, verläuft die Trasse weiter in östliche Richtung über die als Autobahndreieck ausgebildete AS Stralsund. Hier bindet der neue Rügenzubringer B 96 n nach Norden an die A20 an. Im Bereich der AS Greifswald schwenkt die Trasse in südöstliche Richtung ab und erreicht schließlich die AS Gützkow. Der Abschnitt von AS Grimmen-Ost bis AS Strasburg wird von der EU durch EFRE-Mittel kofinanziert.

Knotenpunkte

AS Grimmen-West

Über die Verknüpfung der A20 mit der Landesstraße L 19 erhielt die Stadt Grimmen hier eine von zwei Anbindungen an die Autobahn. Die Anschlussstelle wurde als halbes unsymmetrisches Kleeblatt gebaut. Das Kreuzungsbauwerk wurde vorgezogen 1998 begonnen. Die L 19 Tribsees–Grimmen blieb in ihrer Linienführung erhalten und wurde im Anschlussstellenbereich über die Autobahn geführt. Entsprechend der Radwegekonzeption des Landes Mecklenburg-Vorpommern wurde auf der nördlichen Seite der Brücke ein Radweg angelegt.



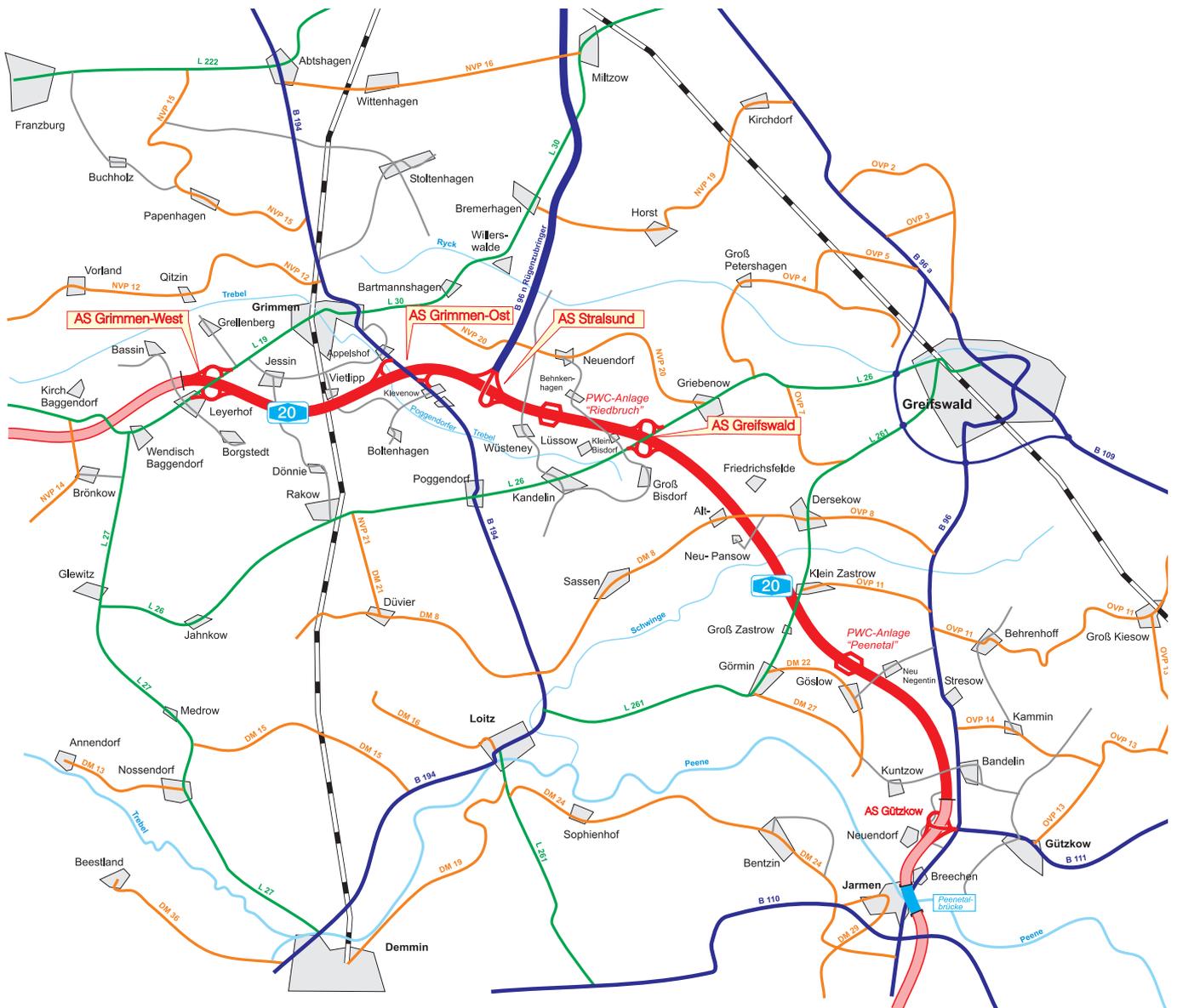
Mühlentor und St. Marienkirche in Grimmen.

Die Maßnahme im Überblick

Länge:	33,9 km
Knotenpunkte:	AS Grimmen-West (L 19/L 27) AS Grimmen-Ost (B 194) AS Stralsund (B 96 n) AS Greifswald (L 26) AS Gützkow (B 96/B 111)
Bauwerke:	14 Überführungsbauwerke, darunter 1 Bahnbrücke 10 Autobahnbrücken
Anlagen:	– 2 PWC-Anlagen „Riedbruch“ und „Peenetal“
Besonderheit:	Rügenzubringer B 96 n
Entwässerung:	– 81,5 km Entwässerungs- u. Meliorationsleitungen – 20 Regenrückhaltebecken
Bodenbewegung:	ca. 2,2 Mio. m ³
Oberbau:	ca. 900.000 m ³
Flächenbedarf:	– ca. 123 ha Trasse und Anlagen – ca. 285 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Bauzeit:	1998 bis 2005
Kosten:	131 Mio. € (Bau und Grunderwerb)

AS Grimmen-Ost

Die zweite Anbindungen für die Stadt Grimmen. Über die Nord-Süd verlaufende Bundesstraße B 194 erhält darüber hinaus der Raum Demmin im Süden direkten Zugang zur A20. Die B 194 wird in ihrer vorhandenen Lage im spitzen Winkel über die Autobahn geführt und durch zwei diagonal gegenüberliegende Rampen an die A20 angeschlossen. Mit dieser Lage der Rampen konnte der Flächenbedarf möglichst gering gehalten werden.



AS Stralsund

Mit dem neuen Rügenzubringer B 96 n inkl. der 2. Strelasundquerung wird die Verbindung zur Insel Rügen sowie zu den Fährhäfen Sassnitz/Mukran wesentlich verbessert. Die zweibahnige B 96 n wird aus Norden kommend über die Autobahn geführt und als „linksliegende Trompete“ an die A 20 angeschlossen.

AS Greifswald

An diesem Schnittpunkt mit der Landesstraße L 26 erhält die Stadt Greifswald eine direkte Verbindung zur A 20 und damit zum Fernstraßennetz. Die Anschlussstelle ist als unsymme-

trisches Kleeblatt geplant, wobei das vorhandene Biotop (Wäldchen) erhalten wurde und von der nördlichen Verbindungsrampe umfahren wird.

AS Gützkow

Über einen kurzen Zubringer erfolgt hier die Anbindung der Bundesstraßen B 96 und B 111. Durch die Verknüpfung der B 111 erhält die Ferieninsel Usedom über Wolgast einen unmittelbaren Zugang zum Fernstraßennetz. Im Zuge der Baumaßnahme wurde der Knoten B 96/B 111 zu einer vierarmigen Kreuzung mit Lichtsignalanlage ausgebaut.

Optimale Verkehrsanbindung für Stralsund und die Insel Rügen

Im Zusammenhang mit dem Neubau der „Ostseeautobahn“ A20 wird das VDE-Zubringerprojekt „B 96n Zubringer Stralsund/Rügen“ realisiert. Ziel dieser Maßnahme ist es, eine leistungsfähige Verkehrsanbindung für die Stadt Stralsund und die Insel Rügen an das deutsche/europäische Fernverkehrsnetz zu schaffen. Für den Fremdenverkehr und für die Hafenvirtschaft (Sassnitz) ist dieser Brückenschlag vom Festland zu Deutschlands größter Insel außerordentlich wichtig. Insbesondere für Urlauber aus den Ballungsgebieten Hamburg/Lübeck und Berlin wird die Attraktivität der Ferieninsel Rügen durch die um ein Vielfaches verbesserte Erreichbarkeit deutlich erhöht.

Mit der B 96n wird der Verkehr von der A20 nach Stralsund bzw. Rügen gebündelt und so das vorhandene Straßennetz, insbesondere das „Nadelöhr“ Rügendamm sowie die Bundesstraßen B 96, B 194 und B 105 mit ihren zahlreichen Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr entlastet.

*Ortsumgehung
Stralsund.*

Südöstlich von Grimmen nahe der Gemeinde Neuendorf bindet der Zubringer B 96n über die AS Stralsund an die A 20 an und führt dann weiter in nördliche Richtung über Wilmshagen und Teschenhagen nach Stralsund. Parallel zur vorhandenen Strelasundquerung wird die B 96n über eine neue Brücke (2. Strelasundquerung) geführt und verläuft schließlich auf der Insel Rügen ab Altefähr in nordöstliche Richtung bis Bergen.

Beeindruckende Fortschritte im Baugeschehen

Planerisch ist der insgesamt 55,1 km lange Rügenzubringer dreigeteilt.

1. Der insgesamt 28,6 km lange Festlandsabschnitt ab der AS Stralsund (A 20) bis zur AS Bahnhof Rügendamm einschließlich der Ortsumgehung Stralsund.
2. Die 2. Strelasundquerung inkl. einer Hochbrücke über den Ziegelgraben mit einer Gesamtlänge von 4,7 km (plus 1,6 km B 96 AS Altefähr).
3. Der 20,5 km lange Inselabschnitt zwischen AS Altefähr und AS Bergen.



Abgesehen von der Ortsumgehung Stralsund (16,3 km), die vom Straßenbauamt Stralsund realisiert wurde, liegen Planung und Bau der B 96n in der Zuständigkeit der DEGES. Das VDE-Zubringerprojekt wird – mit Ausnahme der 2. Strelasundquerung – von der EU mit Mitteln aus dem EFRE-Strukturfonds gefördert, um zur beschleunigten Realisierung dieser international und regionalpolitisch bedeutenden Bundesstraße beizutragen.

Der landseitige Streckenabschnitt von der A20 nach Stralsund ist bereits seit Ende 2004 unter Verkehr. Eine in diesem Abschnitt erstmalig in Holzbauweise errichtete Grünbrücke wurde mit Design- und Ingenieurpreisen ausgezeichnet. Die Arbeiten an der 2. Strelasundquerung werden planmäßig u. a. mit der Errichtung des Pylons fortgesetzt. Die Rohbauarbeiten an den Brückenbauwerken werden Ende 2006 weitestgehend abgeschlossen sein. Mit den Bauarbeiten an der B 96n auf Rügen wird voraussichtlich im Jahr 2006 begonnen.

Die 2. Strelasundquerung – das neue „Tor nach Rügen“

Das Kernstück der insgesamt 4.100 km langen 2. Strelasundquerung zwischen der OU Stralsund und der AS Altefähr bildet ein rund

2.830 m langer Brückenzug. Das parallel zum bestehenden Rügendamm verlaufende Gesamtbauwerk setzt sich aufgrund unterschiedlicher Überbaukonstruktionen aus sechs Einzelbauwerken zusammen, nämlich den Vorlandbrücken Stralsund, der Ziegelgrabenbrücke, der Vorlandbrücken Dänholm und Strelasund sowie der Strelasundbrücke. Ingenieurtechnisch herausragend ist die ca. 600 m lange Schrägseilbrücke, die den Ziegelgraben zur Freihaltung für die Schifffahrt mit 198 m bzw. 126 m bei 42 m Durchfahrtshöhe stützenfrei überspannt.

Mit seinem markanten, 128 m hohen Pylon bildet dieses Bauwerk auch den architektonischen Höhepunkt des Brückenzugs, der als das „neue Tor nach Rügen“ zu einem weiteren Wahrzeichen der Hansestadt Stralsund werden dürfte.

Für die 2. Strelasundquerung – AS Bahnhof Rügendamm bis AS Altefähr – liegt das Baurecht mit Planfeststellungsbeschluss vom 30. März 2004 vor. Es beinhaltet die ergänzende Anlage eines dritten Fahrstreifens, der je nach Verkehrsbedürfnis jeweils der vorherrschenden Verkehrsrichtung zugeordnet werden kann. Feierlicher Baubeginn für das mit einer Gesamtlänge von 2.831 m derzeit längste Brückenbauwerk in Deutschland war am 31. Au-

gust 2004. Seitdem werden die Arbeiten sowohl von Stralsunder Seite als auch von Altefähr aus zügig vorangetrieben. Gleichzeitig wurde mit den Gründungsarbeiten am Pylon der Ziegelgrabenbrücke begonnen.

„Tropfenform“ als Gestaltungsmerkmal

Die Schrägseilbrücke überspannt die ca. 330 m weite Wasserfläche mit einem trotz der 198 m bzw. 126 m Spannweite noch sehr schlanken Stahlüberbau, der von einem 128 m hohen Pylon aus von Seilabspannungen getragen wird. Gerade durch die Asymmetrie ergibt dies ein elegantes und wohlproportioniertes Tragwerk. Die acht vom Pylon ausgehenden Seilpaare sind harfenförmig angeordnet und bilden einen besonderen Blickfang.

Der Gestaltung des 128 m hohen Pylons wurde größte Sorgfalt gewidmet. Nach einem eingehenden Variantenvergleich erwies sich ein zweigeteilter Pylon mit einem Sockel aus Beton und einem schlanken Oberbauteil aus Stahl als die überzeugendste Lösung. Auf diese Weise wird die Großstruktur aufgelöst und optisch verkleinert, der Eindruck von Massigkeit wird vermieden. Der Überbau wird dabei als „Überspannter Balken“ vom Unterbau getrennt und auf Brückenlagern abgesetzt.

Das besondere Gestaltungsmerkmal ist die „Tropfenform“ als prägendes Strukturelement der Pfeiler und des Pylons. Die einem Wassertropfen nachempfundene Form erwies sich wegen der günstigen Strömungswerte im Windkanal zudem als statisch vorteilhaft und damit wirtschaftlich.

Mit der konsequenten Übertragung der am Pylon der Schrägseilbrücke definierten Gestaltungselemente auf sämtliche Vorlandbrücken wird die erwünschte harmonische Bindung der sechs Einzelbauwerke trotz unterschiedlicher Bauart erreicht.



Die Brücke über den Ziegelgraben mit dem markanten Pylon (Computersimulation).

6. Abschnitt: (85 km)

Von der AS Gützkow zur AS Pasewalk-Süd

Aus nördlicher Richtung von Gützkow kommend, quert die Trasse das europäische Schutzgebiet Peenetal und verläuft dann östlich der Bundesstraße B 96 in südliche Richtung. Unmittelbar hinter der AS Anklam quert sie den Großen Landgraben, wenige Kilometer weiter südlich hinter der AS Altentreptow den Kleinen Landgraben.

Nach dem Knotenpunkt mit der Landesstraße L 28 an der AS Neubrandenburg-Nord umfährt die A 20 die Ortslage Rossow und quert die Kreisstraße K 48 Staven-Rossow. Von Neuenkirchen aus verläuft die Trasse südlich der Ansiedlungen Magdalenenhöh und Luisenhof, fällt dann zur Datzeniederung ab und erreicht am östlichen Rand der Niederung die AS Neubrandenburg-Ost.

Die Autobahn führt nun in einem weiten Bogen in südöstliche bzw. östliche Richtung zu den Anschlussstellen Friedland bzw. Strasburg. Unmittelbar hinter der AS Pasewalk-Nord wird sie über ein 1.190 m langes Brückenbauwerk über das Ueckertal geführt. Der Abschnitt endet vor der AS Pasewalk-Süd, dem Verknüpfungspunkt mit der B 109. Dieser Streckenabschnitt wird bis zur AS Strasburg mit EFRE-Mitteln von der EU kofinanziert.

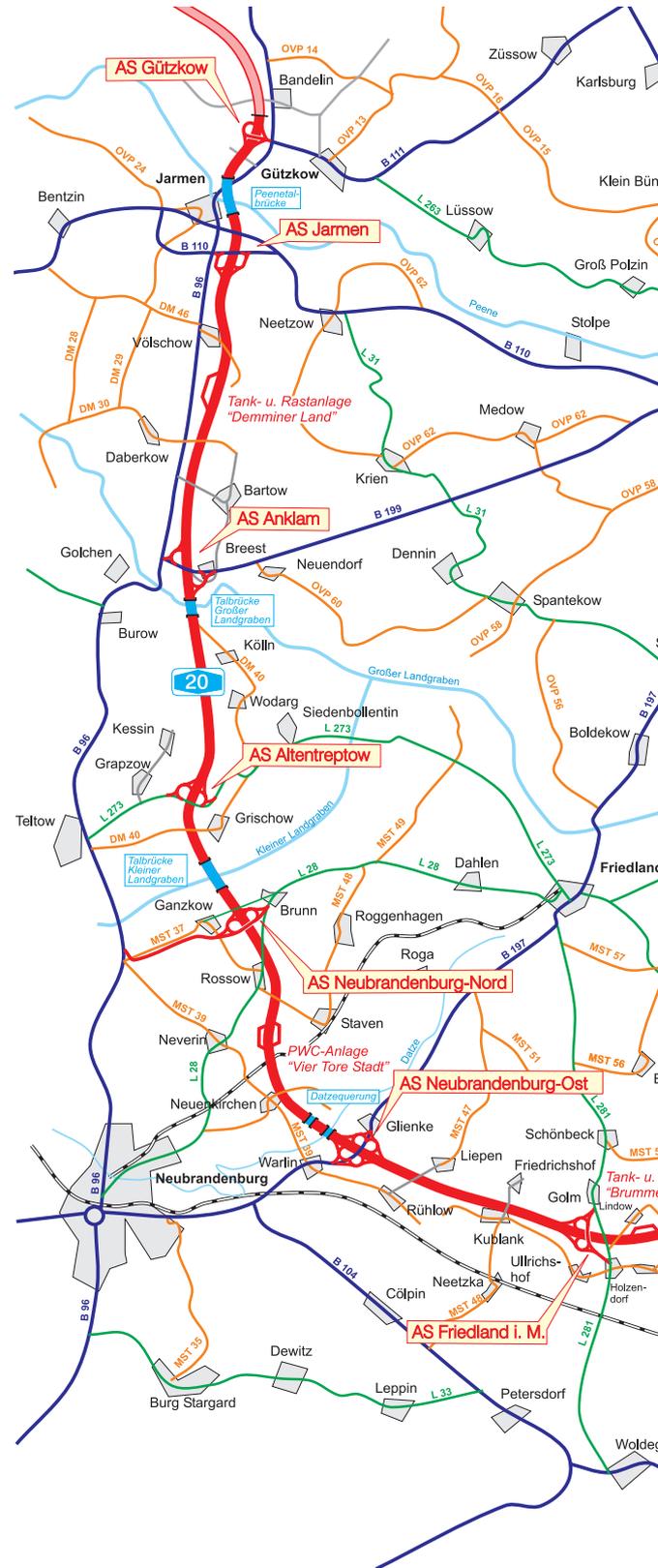
Knotenpunkte

AS Jarmen

In Abstimmung mit dem Flächennutzungsplan der Gemeinde Jarmen, der hier ein Gewerbegebiet vorsah, wurden die Auf- und Abfahrampen südlich der B 110 n gelegt. Diese Lösung ist gleichermaßen günstig für den regen Lkw-Verkehr von und zum ALDI-Logistikzentrum.

AS Anklam

Hier bindet die A 20 direkt an die Bundesstraßen B 96 und die B 199 an. Im Bereich der geplanten AS Anklam verlief die bestehende Bundesstraße B 199 ungünstig in einer engen S-Kurve mit Gefälle. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und wegen der unbefriedigenden Anbindung an die B 96 im Ort Klempenow wurde die B 199 nördlich der vorhandenen Trasse verlegt und neu gebaut. Die Orte Klempenow oder Breest werden vom Zubringerverkehr nicht berührt. Die AS ist als unsymmetrisches halbes Kleeblatt ausgelegt.





In Form eines vierblättrigen Kleeblattes ausgebildet die AS Neubrandenburg-Ost während der Bauphase.

AS Altentreptow (L 273)

Diese AS in Form eines symmetrischen halben Kleeblatts ist der Verknüpfungspunkt mit der Landesstrasse L 273 und stellt damit die direkte Verbindung der Stadt Altentreptow sowie der Gemeinden Grapzow und Werder an die A20 dar.

AS Neubrandenburg-Nord

Der Knoten südwestlich der Ortslage Brunn wurde als unsymmetrisches halbes Kleeblatt gebaut. Die Anbindung der A20 an das nachgeordnete Straßennetz erfolgt hier über einen ca. 5 km langen Zubringer direkt an die B96. Außerdem wurde der Zubringer gebraucht, um den Verkehr von der A20 auf die B96 bzw. von der B96 auf die A20 zu führen, solange die

Autobahn in nördliche Richtung noch nicht fertiggestellt war.

AS Neubrandenburg-Ost

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens wurde die Bundesstraße B 197 zwischen Neubrandenburg und der Anschlussstelle neu trassiert. Im Bereich der AS wurde sie bereits im Zuge der Bauarbeiten an der A 20 als Kraftverkehrsstraße B 197 n ausgebaut. Der Knotenpunkt wurde als vierblättriges Kleeblatt – also in Form eines Autobahnkreuzes – ausgebildet. Die alte B 197 wurde zu einem Hauptwirtschaftsweg abgestuft, der die Verkehrsarten aufnimmt, die auf der Kraftverkehrsstraße nicht zugelassen sind (z. B. landwirtschaftliche Fahrzeuge, Fahrräder).

AS Friedland i. M.

Hier verknüpft die Landesstraße L 281 zwischen Friedland (in Mecklenburg) und Woldegk mit der A 20. Im Anschlussstellenbereich wurde die L 281 verlegt und über ein ca. 45 m langes Bauwerk über die Autobahn geführt.

AS Strasburg (Uckermark)

Die Landesstraße L 282 Strasburg–Friedland, die hier an die A 20 anbindet, wurde im Anschlussstellenbereich verlegt, ausgebaut und über die Autobahn geführt. Über diesen Knotenpunkt wird die Erreichbarkeit der Stadt Strasburg deutlich verbessert.

AS Pasewalk-Nord

An dieser Anschlussstelle, etwa auf Höhe Papendorf, wird die vielbefahrene Bundesstraße (B 104) Strasburg–Pasewalk mit der A 20 verknüpft. Aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung wurde die B 104 ausgebaut und über die Autobahn geführt. Im Zuge des Ausbaus erhielt die Bundesstraße auf der Südseite einen Geh- und Radweg. Die Gemeindestraße Stolzenburg–Brietzig (jetzt Kreisstraße) wurde verlegt und quert östlich der AS über ein zusätzliches Bauwerk die Autobahn.

Die Maßnahme im Überblick

Länge:	85 km
Knotenpunkte:	AS Jarmen (B 110 n) AS Anklam (B 96/B 199) AS Altentreptow (L 273) AS Neubrandenburg-Nord (L 28) AS Neubrandenburg-Ost (B 197) AS Friedland i. M. (L 281/L 341) AS Strasburg (L 32/B 104) AS Pasewalk-Nord (B 104)
Bauwerke:	46 Überführungsbauwerke, darunter 2 Grünbrücken bei Kublank und Wilsickow 26 Autobahnbrücken, darunter die Talbrücken – Peenetal (1.110 m) – Großer Landgraben (530 m) – Kleiner Landgraben (306 m) – Datzetal (60 m + 90 m) – Ueckertal (1.190 m)
Anlagen:	– Tank- und Rastanlage „Demminer Land (einseitig) u. „Brohmer Berge“ (einseitig) – 2 PWC-Anlagen „Vier Tore Stadt“ und „Ravensmühle“
Besonderheiten:	Kompensationsmaßnahmen: – Polder Rustow-Randow – Großer Landgraben – Koblenzter Seewiesen Autobahnmeisterei Glienke
Entwässerung:	– 232 km Rohrleitungen – 45 Regenrückhaltebecken
Bodenbewegung:	ca. 6,7 Mio. m ³
Oberbau:	ca. 2,5 Mio. m ³
Flächenbedarf:	– ca. 550 ha Trasse und Anlagen – ca. 1.600 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Bauzeit:	1997 bis 2005
Kosten:	438 Mio. € (Bau und Grunderwerb)

Kompaktasphalt – innovative Technologie des Straßenbaus

Neubauprojekte wie die A 20 bieten die Möglichkeit, auch innovative Technologien einzusetzen und Erfahrungen bei deren Anwendung zu gewinnen.

Neben den besonderen Herausforderungen, die die ökologische Hochwertigkeit des Naturraumes und das Bauen auf wenig tragfähigem Baugrund für die A 20-Planer und -erbauer bereithielten, mussten sie sich auch den Aufgaben stellen, die steigende Verkehrsbelastungen (vor allem auch durch den Schwerlastverkehr) und Reduzierungen der Fahrbahnbreiten generell mit sich bringen.

In drei Verkehrseinheiten der A 20 zwischen Tribsees und Grimmen sowie zwischen Jarmen und Neubrandenburg-Nord wurde deshalb der Oberbau der Autobahn auf einer Länge von ca. 45 km in Kompaktasphaltbauweise hergestellt. Das entspricht einer Fläche von ca. 1 Mio. m².

Bei einem bituminösen Aufbau der Straße werden Trag-, Binder- und Deckschicht in einzelnen Lagen zeitlich nacheinander auf dem vorbereiteten Erdplanum hergestellt. Beim Kompaktasphalt hingegen werden Binder- und Deckschicht in einem Einbauvorgang unmittelbar aufeinanderfolgend heiß auf heiß aufgebracht.

Das erspart einen Arbeitsgang und somit natürlich auch Arbeitszeit. Die wesentlichen Vorteile liegen jedoch in einem Gewinn an Qualität des Asphaltbelages. Beim Einbau als Kompaktasphalt kann die bituminöse Deckschicht wesentlich dünner aufgebracht werden. Bei der A 20 wurde aus der Kombination von 8 cm Binder- und 4 cm Deckschicht ein Aufbau von nur 2 cm Deckschicht auf einer 10 cm starken Binderschicht.

Das Auskühlen der nur 2 cm dünnen Deckschicht wird beim Aufbringen auf die heiße Binderschicht verlangsamt, d. h., der Zeitraum, um eine optimale Verdichtung dieser Decke zu erreichen, wird größer, das Einbauverfahren witterungsunabhängiger und der Verbund der beiden Schichten wird optimiert.

Im Ergebnis entsteht ein Straßenaufbau, der eine große Dauerhaftigkeit, hohe Standfestigkeit und geringe Empfindlichkeit gegen Spurrinnen erwarten lässt. Die bereits durchgeführten Kontrollprüfungen bestätigen das. Der Nutzen liegt auch in einem geringeren Unterhaltungsaufwand für die Straßenbauverwaltung. Beim Bau der drei Streckenabschnitte konnte aufgrund von Nebenangeboten der Baufirmen darüber hinaus Kosten in Höhe von mehr als 1 Mio. € eingespart werden.

Binder- und Deckschicht werden in einem Einbauvorgang heiß auf heiß aufgebracht.



Eine besondere Herausforderung für Planer, Ingenieure und Bauleute

Das nur ca. 7 km lange Teilstück Gützkow-Jarmen mit der Peenequerung stellte eine der größten Herausforderungen für Planer, Ingenieure und Bauleute bei der Realisierung der A20 dar. Schließlich ist der gesamte Talverlauf zwischen dem Kummerower See bis zur Mündung in das Oderhaff auf ca. 70 km als Europäisches Vogelschutzgebiet ausgewiesen. Gleichzeitig ist das Peenetal Bestandteil des ökologischen Netzes „Natura 2000“ und damit ein besonders schützenswerter Naturraum von europäischer Bedeutung.

Um die Eingriffe zu minimieren, wurden in der umfangreichen Umweltverträglichkeitsstudie und in den ergänzenden ökologischen Sonderuntersuchungen nur Querungsmöglichkeiten des Peenetales im Bereich bestehender Zerschneidungen durch Straßen und Ortslagen

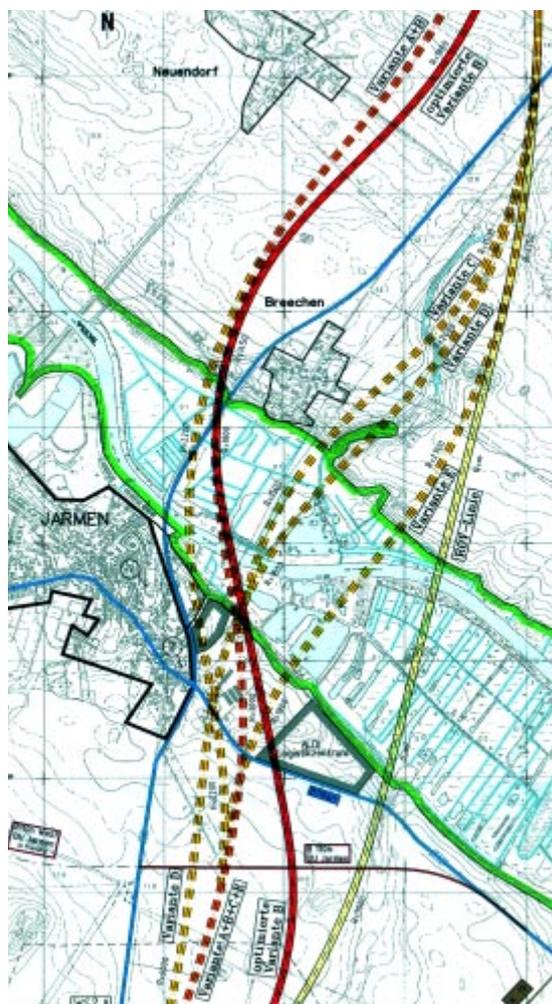
untersucht. Unter Berücksichtigung der maßgeblichen Belange Umwelt, Verkehr und Raumordnung hatte sich eine Querung östlich Jarmen als günstig erwiesen. Auf der Ebene der Linienplanung wurde eine FFH- (Flora-Fauna-Habitat-) Verträglichkeitsuntersuchung erarbeitet und die EU-Kommission informiert. Die Linienbestimmung der A20 für die rd. 200 km lange Teilstrecke von Neukloster bis zur Landesgrenze Brandenburg erfolgte durch das BMVBW, für den Querungsbereich der Peene jedoch mit besonderen Auflagen:

- Optimierung der Trasse östlich Jarmen
- Querschnittsreduzierung des Brückenbauwerkes
- umweltschonende Bauverfahren

Im Zuge der Trassenoptimierung bei Jarmen wurde erneut geprüft, durch welche Querungsvariante die Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutz- und FFH-Gebietes minimiert werden können. Ergebnis war eine optimierte Variante in enger Bündelung mit der bestehenden Bundesstraße 96 und der Stadt Jarmen. Da auch prioritäre Lebensräume entsprechend der FFH-Richtlinie betroffen waren, stimmte die EU-Kommission der Peenequerung bei Jarmen erst nach intensiver Prüfung der eingereichten Unterlagen und nach einer Ortsbesichtigung unter Maßgabe zusätzlicher Umweltauflagen im Dezember 1995 zu.

Um die Einhaltung und Umsetzung der vielfältigen Umweltauflagen in den nachfolgenden Phasen der Entwurfs- und Ausführungsplanung sowie in der Bauausführung zu gewährleisten, wurde frühzeitig eine Arbeitsgruppe aus den zuständigen Umweltbehörden, den planenden und bauenden Ingenieuren und Landschaftsplanern sowie den beratenden Umweltgutachtern gebildet, die das Projekt Peenequerung mit der dazugehörigen Ausgleichsmaßnahme Polder Rustow-Randow bis zur Fertigstellung begleiteten.

Nach einer Abschlussbegehung durch die „Arbeitsgruppe Peenequerung“ wurde von den zuständigen Naturschutzbehörden bestätigt, dass die umfangreichen Umweltauflagen vollständig umgesetzt wurden und die Integration des Bauwerks in den sensiblen Naturraum gelungen ist.



	optimierte Variante B
	Variante B
	Varianten A, C, D, E
	ROV-Linie
	Bundesstraße
	Gewerbegebiet



Die Peeneniederung mit dem großen Brückenbauwerk und der Stadt Jarmen im Vordergrund.

Vorgezogene Maßnahme

Um die durch den Bau der Autobahn unterbrochene Verkehrsbeziehung zwischen B 110 und B 96 aufrechtzuerhalten, wurde die Verlegung der B 110 als B 110n östlich der B 96 einschließlich einer Brücke über die A 20 im Bereich der AS Jarmen bereits 1995 von der DEGES in Angriff genommen. Diese Maßnahme erfolgte auf der Grundlage einer Plangenehmigung. Im Juli 1997 waren dieses 1,7 km lange Teilstück der B 110 n und das Überführungsbauwerk für die spätere AS Jarmen fertiggestellt.

Die Fortführung dieser Bundesstraße westlich der A 20 Richtung Demmin, die nunmehr als Ortsumfahrung von Jarmen dient und erheblich zur Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr beiträgt, wurde in Zuständigkeit des Straßenbauamtes Neustrelitz gebaut.

Das Brückenbauwerk

In den Planungsunterlagen der Ingenieure hatte diese imposante Brücke die schlichte Bezeichnung BW (Bauwerk) 3. Doch hinsichtlich Bauleistigkeit und Bauablauf, Herstellungsverfahren und Konstruktion ist die Peenebrücke ein Bauwerk der Superlative. Im März 1998 erfolgte der 1. Spatenstich.

Gründung/Baustraße

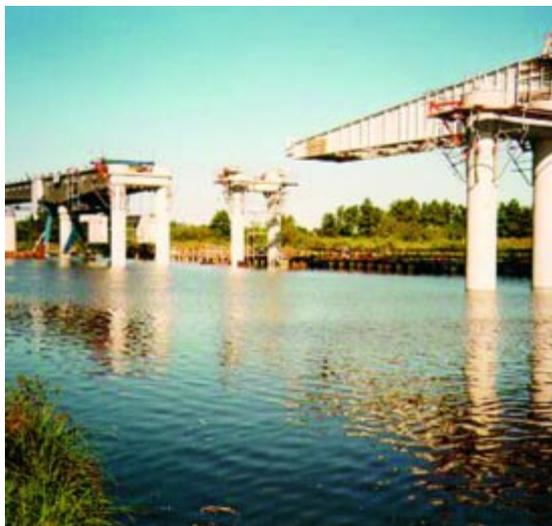
Aufgrund der schwierigen Bodenverhältnisse mit bis 10 m mächtigem Torf, stark wechselnden Bodenschichten und Grundwasser bis Geländeoberkante mussten alle Pfeiler und das Widerlager Süd auf insgesamt 338 Großbohrpfählen (\varnothing 1,30 m) tief gegründet werden. Die maximale Gründungstiefe erreichte dabei 18 m. Gründung und Bau der Brückenpfeiler erfolgten überwiegend wasserseitig von Pontons aus. Um die dafür notwendige durchgehende Wasserfläche im Brückenbereich zu erhalten, wurde ein umfangreicher Torfstich (ca. 700.000 m³)



Pfahlherstellung vom Ponton aus.



Einschwimmen des Stahltroges.



Brückenschlag zwischen Vorland- und Strombrücke.

angelegt. Damit konnten die Beeinträchtigungen des Talraums in der Bauzeit gering gehalten und die Anlage von Baustraßen vermieden werden.

Die Bohrplattformen für die Gründungspfähle wurden vom Wasser aus auf Stelzenpontons errichtet; die Pfähle, auf denen die Brückene Pfeiler stehen, wurden mit Unterwasserbeton hergestellt.

Lediglich im Bereich der B 96-Querung erfolgte die Gründung der Pfeiler von einer Baustraße aus. Diese wurde nach streng ökologischen Gesichtspunkten angelegt und nach Fertigstellung der Unterbauten vollständig zurückgebaut.

Unterbauten

Widerlager und Pfeiler wurden in Sichtbeton mit unterschiedlichen Schalungsstrukturen hergestellt. Die Regelstützen für das Bauwerk bestehen aus aufgelösten runden Doppelpfeilern (\varnothing 1,20 m) je Fahrtrichtung, die durch einen U-förmigen Quersteg als Besichtigung- und Wartungseinrichtung für die Lager verbunden sind. Nach oben hin sind die Pfeiler kegelförmig vergrößert bis zu einem Durchmesser von 1,80 m.

Ausnahmen:

- Beidseitig der B 96 wird jeder Überbau durch einen runden Einzelpfeiler getragen (\varnothing 1,60 m am Schaft; 2,30 m am Pfeilerkopf).
- Beidseitig der Peene entstanden Doppelpfeiler (wie bei den Regelstützen), allerdings mit den Abmessungen der Einzelpfeiler.

Überbauten

Das Bauwerk hat zwei getrennte Überbauten, die sich in je zwei getrennte Vorlandbrücken in Spannbeton und je eine Stahlverbundbrücke im Bereich der Peene gliedern.

Die Vorlandbrücken wurde im umweltschonenden Taktchiebeverfahren vom nördlichen bzw. südlichen Widerlager aus hergestellt. Die einzelnen Taktabschnitte (mittlere Länge 20 m) wurden in einer Feldfabrik betoniert und mit Pressen über die Pfeiler in die Endlage geschoben. Die Herstellung der Stahlverbund-Überbauten für die Flussbrücke erfolgte im Freivorbau. Hierbei wurden die mittleren Seg-

mente an Land zusammengeschweißt und dann mit Hilfe von Pontons vom Wasser her eingeschwommen.

Um Flächenverbrauch und Beeinträchtigungen auf das absolut notwendige Mindestmaß zu beschränken, wurde die Breite des Bauwerks durch den Verzicht auf Standstreifen und einen schmaleren Mittelstreifen auf 23 m (RQ 23,0) reduziert.

Durch die Vorgabe größtmöglicher Stützweiten: ca. 40 m für die Vorlandbrücke und 50 m bis 95 m für die Flussbrückenfelder wurde die Anzahl der Pfeilergründungen im Flusstalmoor auf ein Minimum reduziert. Gleichzeitig wurde so eine optimale Durchlässigkeit für wandernde Tierarten erreicht.

Schutzwände

Als Blendschutz und Überflughilfe für den Vogelzug wurden beidseitig auf dem Bauwerk transparente Schutzwände angebracht. In den Randbereichen der Brücke bieten darüber hinaus Lärmschutzwände auf ca. 400 m aktiven Schallschutz für die Anwohner in Jarmen und Breechen.

Daten & Fakten

Länge:	1.110 m
Stützweiten:	32,2 + (2×) 35 + (10×) 40 + (2×) 38,6 + (2×) 40 + 52,5 + 95 + 52,5 + (5×) 42 + 39,4 m
Breite:	23 m
Fläche:	ca. 26.000 m ²
Höhe max.	13 m
Bauweise:	Spannbeton (792 m) Stahlverbund (318 m)
Herstellung:	Spannbeton im Taktschiebeverfahren Stahlverbund im Freivorbau
Beton:	ca. 34.000 m ³
Baustahl/ Spannstahl:	ca. 5.250 t
Betonstahl:	ca. 3.700 t
Bauzeit:	36 Monate
Kosten:	ca. 32 Mio. €



Das fertiggestellte Bauwerk im Einklang mit seiner natürlichen Umgebung.

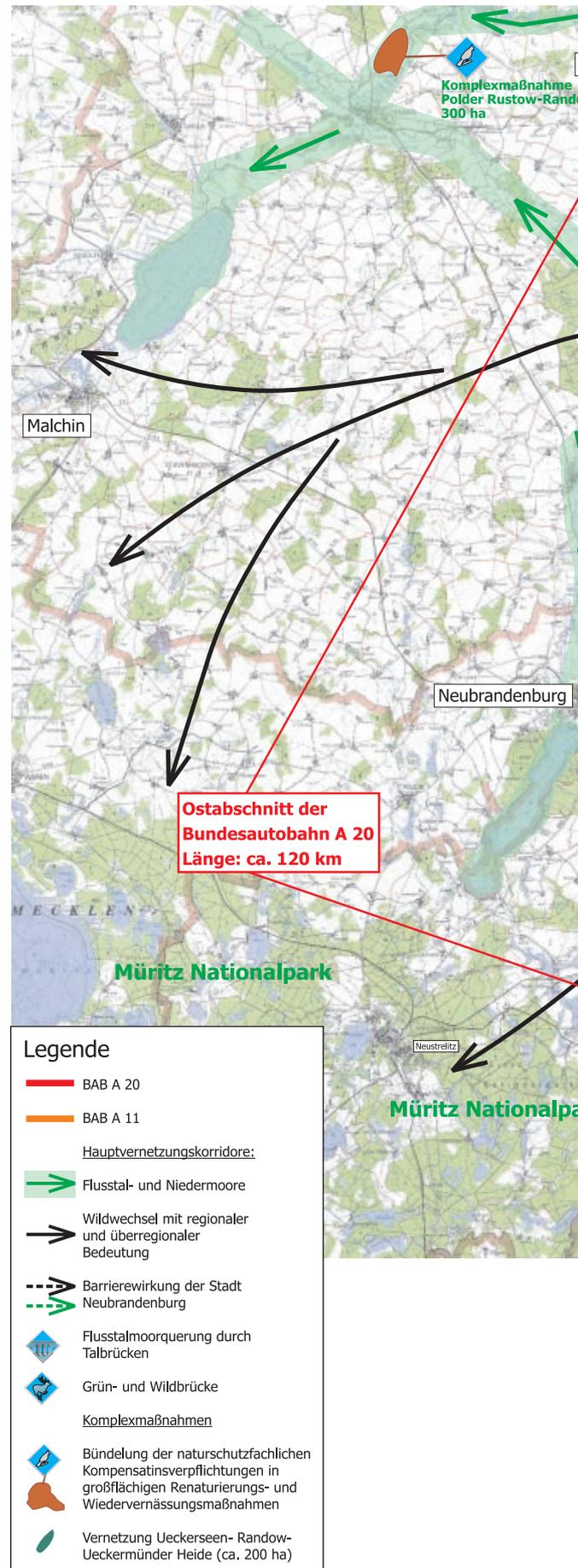
Um den großräumigen Biotopverbund zu sichern und die Wanderkorridore und Fernwildwechsel zu erhalten, wurde ein Gesamtvernetzungs-konzept (siehe Karte) erarbeitet, das bereits vorgesehene Über- und Unterführungs-bauwerke, Talbrücken und Bachdurchlässe mit einbezieht. In der Konsequenz dieses Konzeptes wurden zusätzliche Wildtierpassagen gebaut. Dies sind die Grünbrücken bei Kublank (östl. Neubrandenburg) und Wilsickow (westl. Pasewalk) sowie die Wilddurchlässe bei Grünow (östlich Prenzlau) und Voigt-dorf (westl. Strasburg). Auch bei der Konzeption und der Gestaltung der Talbrücken Ueckertal und Datzetal spielte der Aspekt der Biotopvernetzung eine wesentliche Rolle.

Um die Ausgleichswirkung zu erhöhen, sind die Maßnahmen für den gesamten Raum Ostvorpommern/Nordbrandenburg in vier große Komplexe aufgeteilt. Außer der Maßnahme 1 handelt es sich um großflächige Renaturierung von Niedermooren.

1. Vernetzung Ueckerseen-Randow Bruch- Ueckermünder Heide ca. 200 ha
2. Maßnahmenkomplex Koblentzer Seewiesen ca. 500 ha
3. Maßnahmenkomplex Großer Landgraben ca. 500 ha
4. Maßnahmenkomplex Polder Rustow-Randow ca. 300 ha

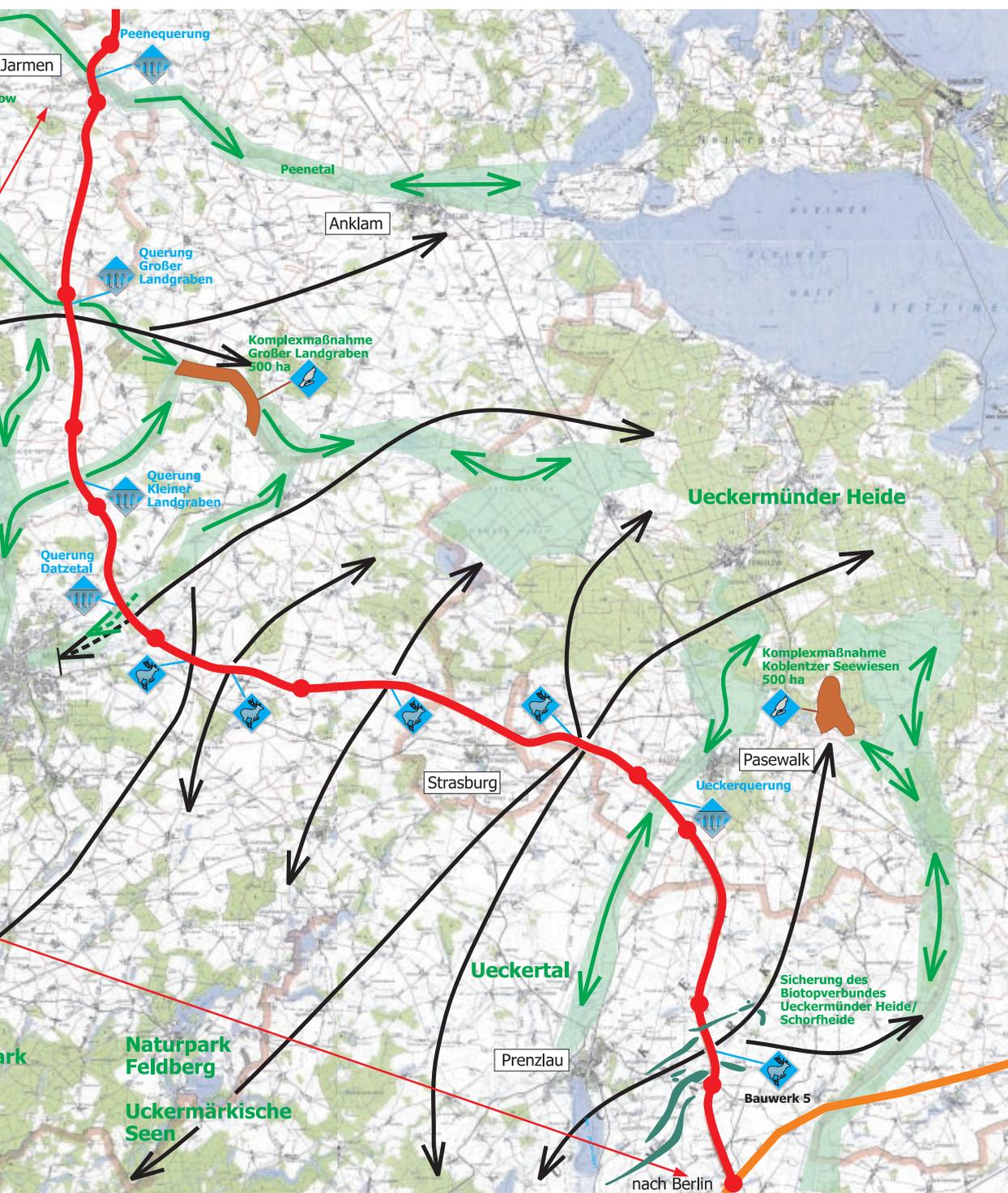
Das Bündeln von Ausgleichsverpflichtungen in großflächigen Maßnahmenkomplexen und insbesondere die Renaturierung von Niedermooren hat u. a. folgende Vorteile:

- Aufbau oder Stabilisierung des Biotopverbundes;
- Schaffung neuer Lebensräume für großraumbeanspruchende und störepfindliche Tierarten wie Seeadler, Schreiadler, Kranich, Fischotter, Biber;
- deutliche Erhöhung der ökologischen Wertigkeit und Störuneempfindlichkeit im Gegensatz zu kleinflächigen, verstreuten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen;
- nachhaltige Sanierung des Landschaftswasserhaushaltes;
- langfristige Erleichterung von Funktionskontrollen und Flächenunterhaltung.



Leitplan für eine großräumige Biotopvernetzung

Maßnahme



Weitere Kompensationsmaßnahmen

Neben den o. g. Komplexmaßnahmen, in denen die besonderen Ausgleichsverpflichtungen konzentriert wurden, erfolgt im Trassenbereich die Umsetzung von kleinflächigeren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Hinzu kommen Gestaltungsmaßnahmen im Bereich der Autobahnböschungen und deren Nahbereich, die unmittelbar nach Abschluss der Streckenbauarbeiten ausgeführt wurden.



Neu angelegte Laichgewässer sichern das Überleben der Amphibienpopulationen auch nach dem Bau der A20.

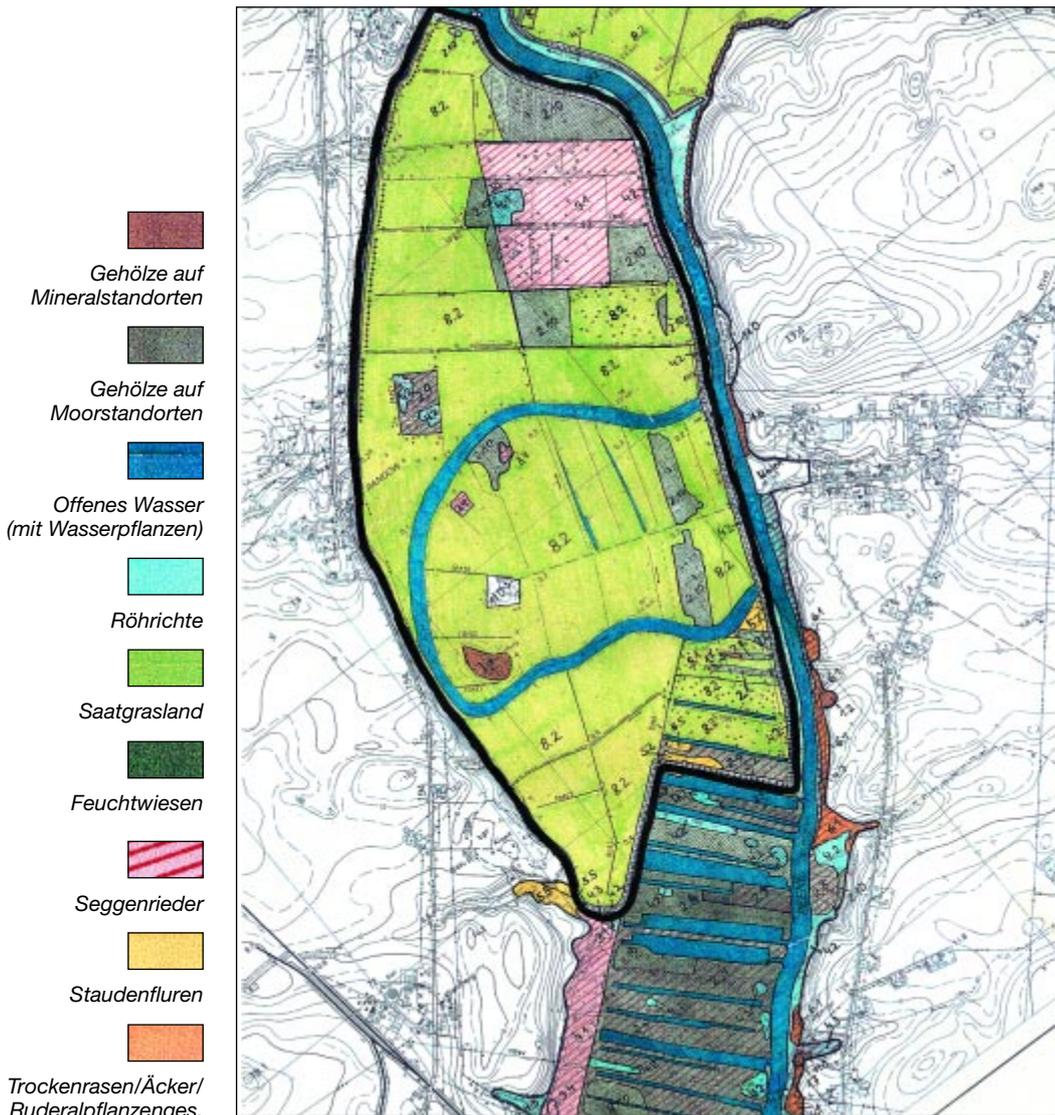
Gesteuerte Renaturierung des Polders Rustow-Randow

Im Zusammenhang mit der Peene-Querung waren erstmalig neben nationalen Naturschutzanforderungen auch die FFH- (Flora-Fauna-Habitat-) Richtlinien für ein europäisches Schutzgebiet zu berücksichtigen, da das Peenetal EU-Vogelschutzgebiet und darüber hinaus ein Naturschutzgroßprojekt von gesamtstaatlicher Bedeutung ist. Als bedeutende Maßnahme nach europäischem Naturschutzrecht erfolgte zur Kompensation des Autobahnbaus eine gesteuerte Renaturierung des Polders Rustow-Randow. Dies beinhaltet u. a.:

- Schaffung eines großflächigen neuen Lebensraumes für die betroffenen Arten und Lebensgemeinschaften, insbesondere für geschützte Vogelarten,
- Wiederherstellung der Vernetzung im Peenetal (Biotopverbund),
- Beseitigung einer Barriere für großräumige Wander- und Ausbreitungsbewegungen.

Der ca. 310 ha große Polder Rustow-Randow liegt zwischen Loitz und Demmin. Die Polderfläche ist eingedeicht, die Entwässerung erfolgte über Schöpfwerke. Dies hat zu starker Zersetzung und Sackung des Moorkörpers geführt, so dass die Polderfläche bis zu 1 m

unter dem Peene-Wasserspiegel liegt. Mit der Renaturierung wird die Moorabsackung gestoppt, die Mooreneubildung beschleunigt und stabilisiert. Dies geschieht durch gesteuerte Wiedervernässung, d. h. durch stufenweise Anhebung des Wasserspiegels über einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren. Durch die Moorrenaturierung wird die Freisetzung von CO₂ im Polder gestoppt, wodurch eine ausgezeichnete Ausgleichsmöglichkeit für die CO₂-Emissionen des Autoverkehrs auf der A20 geschaffen wird. Die für die Peene-Querung erforderlichen Kompensationsfläche umfasst insgesamt ca. 230 ha. Auf den restlichen Polderflächen werden Ausgleichsverpflichtungen aus anderen Abschnitten der A20 realisiert.



Maßnahme



Intensive Grünlandnutzung kennzeichnete den Polder vor der Renaturierung (oben). Durch die Renaturierungsmaßnahmen wurde der Polder zu einem neuen Lebensraum für Flora und Fauna.



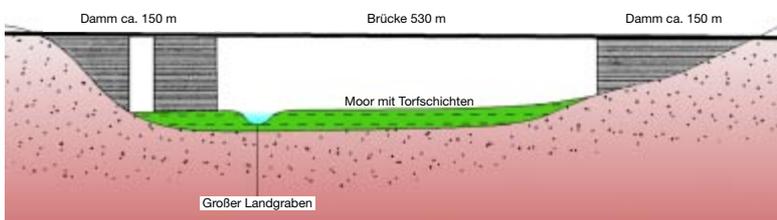
Untersuchungen, die in Zusammenarbeit mit der Universität Greifswald durchgeführt wurden, zeigten bereits den Erfolg der Maßnahmen seit Renaturierungsbeginn im Jahr 2000. So konnten 6 der 7 Arten, denen im Rahmen der Kohärenzausgleichsverpflichtungen neue

Lebensräume geboten werden müssen, schon in der 1. Phase im Polder brütend nachgewiesen werden (z. B. Rohrweihe, Blaukehlchen, Eisvogel, Rohrdommel). Fischotter und Biber kommen inzwischen wieder flächendeckend vor. Bis zu 1.500 Kraniche nutzen das Gebiet als Rastplatz.



Die beiden Flussmoore des Großen und Kleinen Landgrabens sind wesentliche Bestandteile eines großräumigen ökologischen Verbundnetzes, welches das Land durchzieht. Vor dem Hintergrund der technischen, wirtschaftlichen und ökologischen Anforderungen wurde in enger Abstimmung mit den

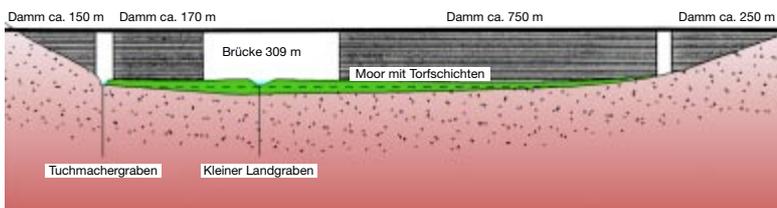
Umweltbehörden die detaillierte Entwurfsplanung erarbeitet. Erste Planungslösungen wurden hinterfragt und weitreichend optimiert, Ergebnis dieses Planungsprozesses ist eine Kombination aus Dämmen und Brückenbauwerken, so dass die Funktion der Täler als großräumige Biotopverbundachsen erhalten bleibt.



Großer Landgraben

Ein ausgedehntes Niedermoor bildet den Talraum des Großen Landgrabens. Es ist ein Zufluchtsort für zahlreiche geschützte Arten. Zusätzlich begünstigt durch die geringe Siedlungsdichte, hat sich in diesem Bereich sogar ein wichtiger Fernwechsel des Rotwildes etabliert.

Damit die für den Erhalt der Populationen wichtigen Austauschbeziehungen durch den Autobahnbau nicht gestört werden, entstand zur Querung des rd. 800 m breiten Talraumes ein 530 m langes und bis zu 13 m hohes Brückenbauwerk. An beiden Widerlagern wurden Dammschüttungen vorgenommen. Diese Lösung lässt genügend Platz für Wanderwege – z. B. von Rotwild, Bibern und Fischottern.



Kleiner Landgraben

Das weite und ebene Tal des Kleinen Landgrabens ist durchzogen von einem verzweigten Gewässernetz, an dem zahlreiche gefährdete Vogelarten brüten oder ihre Nahrung finden. Zur Querung des ca. 1.500 m breiten Talraumes wurde schließlich eine Lösung gewählt, die ökologisch verträglich und gleichzeitig wirtschaftlich sinnvoll ist. So entstanden drei Bauwerke über den Tuchmachergraben, den Kleinen Landgraben und einen Wirtschaftsweg, dazwischen wurden Dämme geschüttet und begrünt, um sie der Landschaft anzupassen. Die Brücken haben eine Gesamtlänge von ca. 360 m, wobei das mittlere Bauwerk mit 309 m das größte ist. Damit sind auch für Tierarten mit größerem Aktionsradius die nötigen Wanderwege und Austauschbeziehungen gewährleistet.



Komplexmaßnahme Großer Landgraben

In dieser 500 ha großen Komplexmaßnahme werden die Ausgleichsverpflichtungen für den Streckenabschnitt zwischen den Anschlussstellen Jarmen und Neubrandenburg-Ost gebündelt und die Eingriffe aus den Querungen der Flusstalmoore des Großen und Kleinen Landgrabens sowie der Datze kompensiert.

Der Maßnahmenraum liegt in einem besonders abgelegenen, störungsarmen und steil eingeschnittenen Abschnitt des Tals des Großen Landgrabens nordwestlich von Friedland (siehe Übersichtsplan S. 75). Auf den Steilhängen, die das Tal einrahmen, stocken Schluchtwälder mit alten Baumbeständen. Als besonders günstig für die Vermeidung von wasserwirtschaftlichen Auswirkungen erwiesen sich ferner die außergewöhnlichen Höhenverhältnisse im Tal. Von dem am höchsten Punkt des gesamten Tals gelegenen Maßnahmenraum fließt der Landgraben sowohl nach Westen Richtung A20 und Tollense als auch nach Osten Rich-

tung Friedland und Friedländer Große Wiese. Oberlieger können daher nicht durch Aufstau und Rückstau des Wassers betroffen werden. Abflussspitzen, von denen Unterlieger betroffen sein könnten, werden durch die Renaturierungsmaßnahme deutlich reduziert.

Ziel der Maßnahmen ist die tiefgreifende Sanierung des gesamten Moorkomplexes. Dazu wird der Wasserspiegel bis zu 1 m angehoben und wieder auf das ursprüngliche Niveau gebracht. Die tiefgreifende Moorersetzung kann so gestoppt und großflächig Lebensräume für die vom Autobahnbau betroffenen Arten geschaffen werden. Nach Durchführung der Wasserspiegelanhebung wird – unterstützt durch Biotoppflege- und Entwicklungsmaßnahmen – ein großräumiger Lebensraumkomplex mit hoher ökologischer Vielfalt und Störungsarmut entstehen. So bietet das Gebiet z. B. zusammen mit den angrenzenden Schluchtwäldern ideale Lebensraumbedingungen für die Ansiedlung des besonders seltenen Schreiadlers (Pommern-Adler) und die anderen vom Bau der A 20 betroffenen Tierarten.

Bestandskarte Flora/Fauna (Reliktvorkommen typischer Moorarten)

Die durchgehend hellgrüne Farbe des Talraumes steht für intensiv genutzte, entwässerte und artenarme Grünlandflächen. Typische Moorarten kommen nur noch in Relikten an Gräben und Kleingewässern vor.



Datze-Querung

Bereits im Sommer 1998 wurde mit den Bauarbeiten zur Querung des Datzetals begonnen. Zu Beginn der Planung war man zunächst davon ausgegangen, dass das an dieser Stelle ca. 1.000 m breite Tal mit einem durchgängigen Brückenbauwerk zu überführen sei. Umfassende Umwelt- und Baugrunduntersuchungen haben dann allerdings ergeben, dass eine Kombination von Brücken- und Dammbauwerken auch den ökologischen Anforderungen gerecht werden kann und dabei wesentlich wirtschaftlicher ist. In Abstimmung mit den Naturschutzbehörden erfolgte die Querung des Talraumes schließlich durch zwei Bauwerke – der Wilddurchlass (BW 01) am nordwestlichen Talrand, das andere (BW 02) im Bereich der Datze. Beide Bauwerke sind durch einen Damm verbunden, der bis zur Anschlussstelle Neubrandenburg-Ost weiter geführt wird. Bauwerk (BW) 01 ist eine Vierfeldbrücke mit einer lichten Weite von 90 m. Es dient neben



der Unterführung des Hauptwirtschaftsweges vor allem der Aufrechterhaltung der am Talrand verlaufenden ökologischen Vernetzungsbeziehungen zwischen Neuenkirchner und Werliner Wald.

BW 02 führt über die Datze und den parallel verlaufenden Hauptwirtschaftsweg. Damit auch dieses Bauwerk Wechselfunktionen übernehmen kann, erhielt es als Dreifeldbrücke eine lichte Weite von 60 m.

Grünbrücke/Wilddurchlässe

Zur Aufrechterhaltung von überregional bedeutendem Wildwechsel und des Biotopverbundes wurde zwischen Kublank und Liepen eine Grünbrücke gebaut. Diese ca. 50 m breite Überführung ist begrünt und naturnah bepflanzt und steht ausschließlich dem Wild und den Kleintieren zur gefahrlosen Überquerung der A20 zur Verfügung. Außerdem entstand im Datzetal östlich Rühlow und am Milzower Bach südlich Golm je ein Wilddurchlass.

Die Datzequerung aus der Vogelperspektive: Brücke-Damm-Brücke (rechts). Die Vierfeldbrücke und der Damm im Vordergrund (unten).



Kompensationsmaßnahme Koblentzer See

In Abstimmung mit der Umweltverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern erfolgt eine Bündelung der nicht in unmittelbarem Eingriffszusammenhang (Wirkraum der A20) ausgleichbaren Eingriffe in der aus naturschutzfachlicher Sicht besonders geeigneten rd. 500 ha großen Ersatzmaßnahme Koblentzer Seewiesen. Die Eignung ergibt sich aus dem besonderen Aufwertungspotenzial, der Störungsarmut und der Unzerschnittenheit des Maßnahmenraumes und der umgebenden Landschaft.

Die tiefgreifende Entwässerung und die landwirtschaftliche Nutzung des Niederungsmoores, das das Naturschutzgebiet (NSG) Großer Koblentzer See umgibt, haben seit den 70er Jahren zu großflächiger Moorzersetzung geführt, die beständig voranschreitet. Die Moorflächen im Renaturierungsgebiet waren inzwischen auf ca. 150 ha unter den Wasserspiegel von 6,80 m gesackt, der für das NSG Großer Koblentzer See vorgesehen ist. Da es sich bei dem Großen Koblentzer See um einen Flachsee mit z. T. sehr geringer Wassertiefe handelt, gefährdete diese Entwicklung in starkem Maße seinen Fortbestand.

Die im Jahr 2005 umgesetzte Ersatzmaßnahme „Koblentzer Seewiese“ besteht aus drei Maßnahmenteilen:

1. Wasserbau

Wiedervernässung der derzeit stark degradierten großflächigen Niedermoorbereiche
Im zeitigen Frühjahr 2005 wurden die umfangreichen Erd- und Wasserbaumaßnahmen zur Sicherung des Seewasserspiegels und zur Vernässung des Moores in den 500 ha großen angrenzenden Seewiesen durchgeführt.

2. Weidezaunbau

Als Voraussetzung für die extensive Pflege der großflächigen Wiesenlandschaft in den Seewiesen erfolgt eine Einfriedung des gesamten Maßnahmenraumes mit einer festen Zaunanlage zur Gewährleistung der Hütensicherheit. Aus Rücksicht auf die Wildtiere und das sensible EU-Vogelschutzgebiet kam eine mo-



Das dichte Netz der Entwässerungsgräben in den Seewiesen wird mit ca. 200 Grabenver-schlüssen aufge-staut, um das trocken gefallene Moor zu vernässen.

derne, sehr transparente Zaunanlage zum Einsatz.

3. Grünlandpflege

Durch eine extensive landwirtschaftliche Pflegenutzung wird eine artenreiche, reich strukturierte Wiesenlandschaft entwickelt und gepflegt. Diese ist Voraussetzung für die Schaffung neuer Lebensräume für die vom Autobahnbau beeinträchtigte Fauna und Flora und damit der planfestgestellten Ausgleichsverpflichtungen.

Mit der Durchführung der Ersatzmaßnahmen wird die ökologische Situation in einem Raum von ca. 5 km² im Umfeld des NSG Koblentzer See wesentlich verbessert: Die positiven Umwelteffekte werden räumlich und funktional deutlich über die eigentlichen Maßnahmengrenzen hinaus wirksam.

Ein weiteres Absinken des Wasserspiegels des Koblentzer Sees wurde verhindert.



Ueckertalbrücke – ein Bauwerk der Superlative



Aufgrund der Tatsache, dass zwischen Pasewalk-Nord und Pasewalk-Süd die Querung des Ueckertals zu realisieren war, wurde der 4,6 km lange Streckenabschnitt aus dem Planungsgeschehen dieser Verkehrseinheit herausgenommen und einem Plangenehmigungsverfahren unterzogen. Durch dieses beschleunigte Genehmigungsverfahren war es möglich, bereits im Sommer 1998 mit dem Bau der riesigen Brücke über das Ueckertal beginnen zu können und einen Zeitvorsprung herauszuarbeiten, damit im Zeitplan für den Gesamtabschnitt keine Verzögerungen entstanden.

Ebenfalls als vorgezogene Maßnahme wurde in diesem Teilabschnitte mit dem Bau von drei Überführungsbauwerken begonnen.

Mit knapp 1.190 m Länge ist die Ueckertalbrücke das längste Brückenbauwerk im Zuge der A20 (und zugleich aller VDE – Straße). Es waren vor allem ökologische Aspekte, die Dimension und Gestaltung des Bauwerks bestimmten.

Um den ökologisch sensiblen Talraum mit seinen großflächigen Quellmooren möglichst zu schonen, wurde auf Anregung des Geologischen Landesamtes Mecklenburg-Vorpommern auch eine Verschiebung der Trasse in diesem Bereich eingehend geprüft. Im Ergeb-

nis dieser Prüfung wurde deutlich, dass mit einer Trassenverschiebung im Ueckertal aus naturschutzfachlicher Sicht keine Verringerung von Eingriffswirkungen zu erzielen ist, sondern zum Teil sogar Konfliktverschärfungen zu erwarten wären. Eine vollständige Umgehung der Quellmoorbereiche war wegen deren langgestreckten Ausdehnung an beiden Talrändern nicht machbar.

Mit der Neukonzeption des Brückenbauwerks wurde schließlich eine möglichst umweltverträgliche und dabei auch noch kostengünstige Lösung gefunden. In den Planungsunterlagen zum Linienbestimmungsverfahren war die Ueckertalbrücke mit einer Länge von nur 760 m vorgesehen. Umfangreiche Baugrunduntersuchungen wiederum haben gezeigt, dass eine Dammschüttung mit Bodenaustausch im Bereich der Quellmoore bautechnisch sehr aufwändig und kostenintensiv geworden wäre. Darüber hinaus hätte diese Lösung einen schwerwiegenden Eingriff in die Ökologie des gesamten Talraumes bedeutet. Das 1.190 m lange Bauwerk überspannt den gesamten Talraum der Uecker einschließlich der beidseitigen Quellmoorbereiche. Unter der Brücke führen die Uecker, die Eisenbahnlinie Pasewalk–Prenzlau sowie zwei Wirtschaftswege hindurch.

Transparente Gestaltung und schonende Bauweise

Beim Entwurf des über einen Kilometer langen Brückenbauwerks haben die Ingenieure größten Wert darauf gelegt, das Landschaftsbild durch eine schlanke, transparente und unaufdringliche Konstruktion so gering wie möglich zu beeinträchtigen.

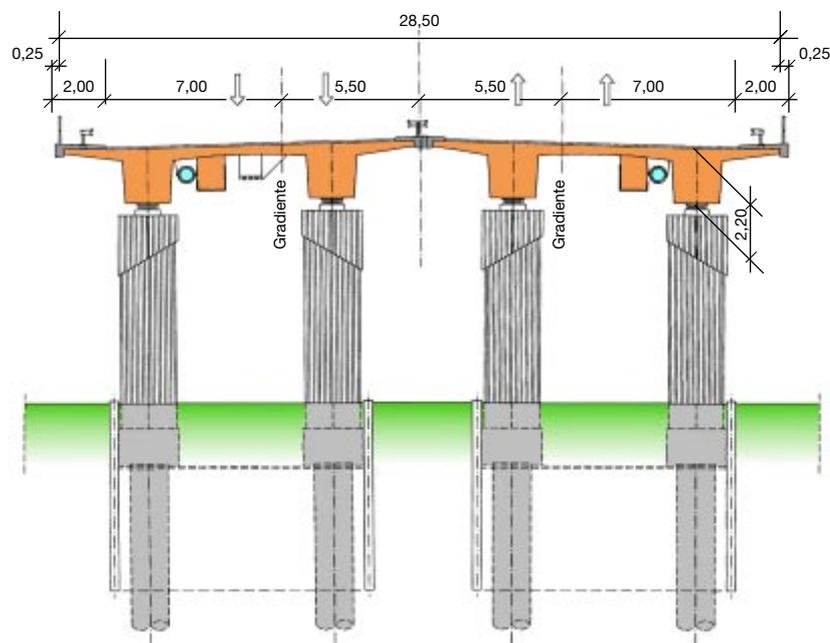
- Die vorhandenen Untergrundverhältnisse erforderten eine Tiefgründung der Stützfundamente. Die Betonbohrpfähle reichen in Tiefen bis zu 30 m unter dem anstehenden Gelände.
- Große Stützweiten zwischen 32,5 m und 45 m bedeuten ein hohes Maß an Durchlässigkeit und minimale Trennwirkung für die Lebensräume der vorhandenen Arten.
- Die Überbauten ruhen auf schlanken Rundpfeilern. Pro Pfeilerachse tragen jeweils zwei Pfeilerpaare die Last. Indem die Einzelpfeiler nicht miteinander verbunden sind, wirken sie leicht wie allein stehende Säulen und bieten den größtmöglichen Freiraum unter dem Bauwerk.
- Abweichend von der ursprünglich vorgesehenen Stahlverbund-Bauweise wurden die Überbauten aus wirtschaftlichen Gründen als durchlaufende zweistufige Plattenbalken hergestellt. Um auch bei der Herstellung den sensiblen Naturraum so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, wurden die Überbauten feldweise auf einer Vorschubrüstung betoniert. Der Materialtransport zur Einbaustelle erfolgte jeweils über den bereits fertiggestellten Überbauabschnitt und ist dort unter Einsatz von Kränen und Betonpumpen eingebaut worden.

Daten und Fakten

Länge:	1.182,50 m
Breite:	28,50 m
Querschnitt auf der Brücke:	RQ 26
Stützweiten:	32,5 + 40,0 + (3×) 42,5 + (21×) 45,0 + 37,5 m
Konstruktionshöhe:	2,20 m
Bauweise:	zweistufiger Spannbe- ton-Plattenbalken
Höhe über Gelände:	6,0 m–16,0 m
Bauzeit:	36 Monate
Kosten:	ca. 31,3 Mio. €

Beim Baustellenbesuch im August 2001 zeigte sich der damalige Bundeskanzler Gerhard Schröder besonders beeindruckt von der Ueckertalbrücke. Die A20 insgesamt bezeichnete er bei dieser Gelegenheit als ein Musterbeispiel für den ökologischen Straßenbau.

Querschnitt





Der Neubau der A20 ist eines der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ im Land Brandenburg.

Durch die Verknüpfung mit der A 1 bei Lübeck und der A 11 am Dreieck Uckermark schließt die A20 eine große Lücke im deutschen und europäischen Fernstraßennetz. Über ihre

raumerschließende Funktion hinaus hat die A20 auch überregionale Bedeutung. Sie unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung, sichert Standorte für die Wirtschaft und stärkt die Verbindung nach Osteuropa.

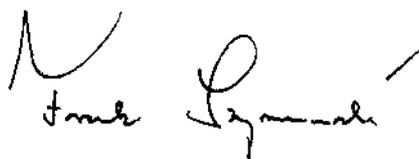
Eine leistungsfähige und moderne Verkehrsinfrastruktur ist ein wesentlicher Standortfaktor und erhöht die Investitionsbereitschaft. Gute

Rahmenbedingungen zu schaffen für eine positive wirtschaftliche Entwicklung ist gerade im Osten Deutschlands zwingend notwendig, um den Wirtschaftsstandort Deutschland insgesamt zu stärken.

Die verkehrliche Erschließung der Uckermark gleicht vorhandene Standortnachteile für die regionale Wirtschaft aus und schafft Anreize für potenzielle Investoren. Über die A20 wird die Uckermark unmittelbar an die Ballungszentren Lübeck, Hamburg, Berlin und Stettin sowie an das transeuropäische Fernstraßennetz angeschlossen. Damit werden aus unserer Sicht die Entwicklungschancen der Region Uckermark und die Anbindung Brandenburgs und Berlins in Richtung Ostsee erheblich verbessert.

Mein Dank gilt allen, die tatkräftig dazu beigetragen haben, den heutigen Ausbaustand in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein zu erreichen.

Allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern wünsche ich eine sichere und unfallfreie Fahrt.



Frank Szymanski
Minister für Infrastruktur und Raumordnung
des Landes Brandenburg

7. Abschnitt: (26,8 km)

Von der AS Pasewalk-Süd zum AD Kreuz Uckermark

Rund 4 km dieses überwiegend im Land Brandenburg verlaufenden Abschnitts führen durch Mecklenburg-Vorpommern. Da die Durchführung von Planfeststellungsverfahren in der Hoheit des jeweiligen Bundeslandes liegt, waren in den Abschnitten zwischen Strasburg und Pasewalk-Süd sowie zwischen Prenzlau-Ost und Prenzlau-Süd jeweils zwei Planfeststellungsbeschlüsse notwendig, um durchgehend Baurecht zu erlangen. Die Beschlüsse beider Länder lagen zeitgleich Ende April 1999 vor, so dass im November desselben Jahres mit dem Bau von zwei Brücken zur Querung des Dauergrabens begonnen werden konnte.

Auch dieser Abschnitt ist mit EU-Mitteln (TEN) kofinanziert, um die Realisierung zu beschleunigen.

Die Trassenführung der A20 in Lage und Höhe wurde in diesem Abschnitt durch verschiedene Zwangspunkte bestimmt. Zu beachten waren insbesondere verschiedene geschützte Biotop, die nahe Wohnbebauung von Rollwitz, Damerow, Schönfeld, Klockow und Dauerthal sowie die Querung des Dauergrabens und

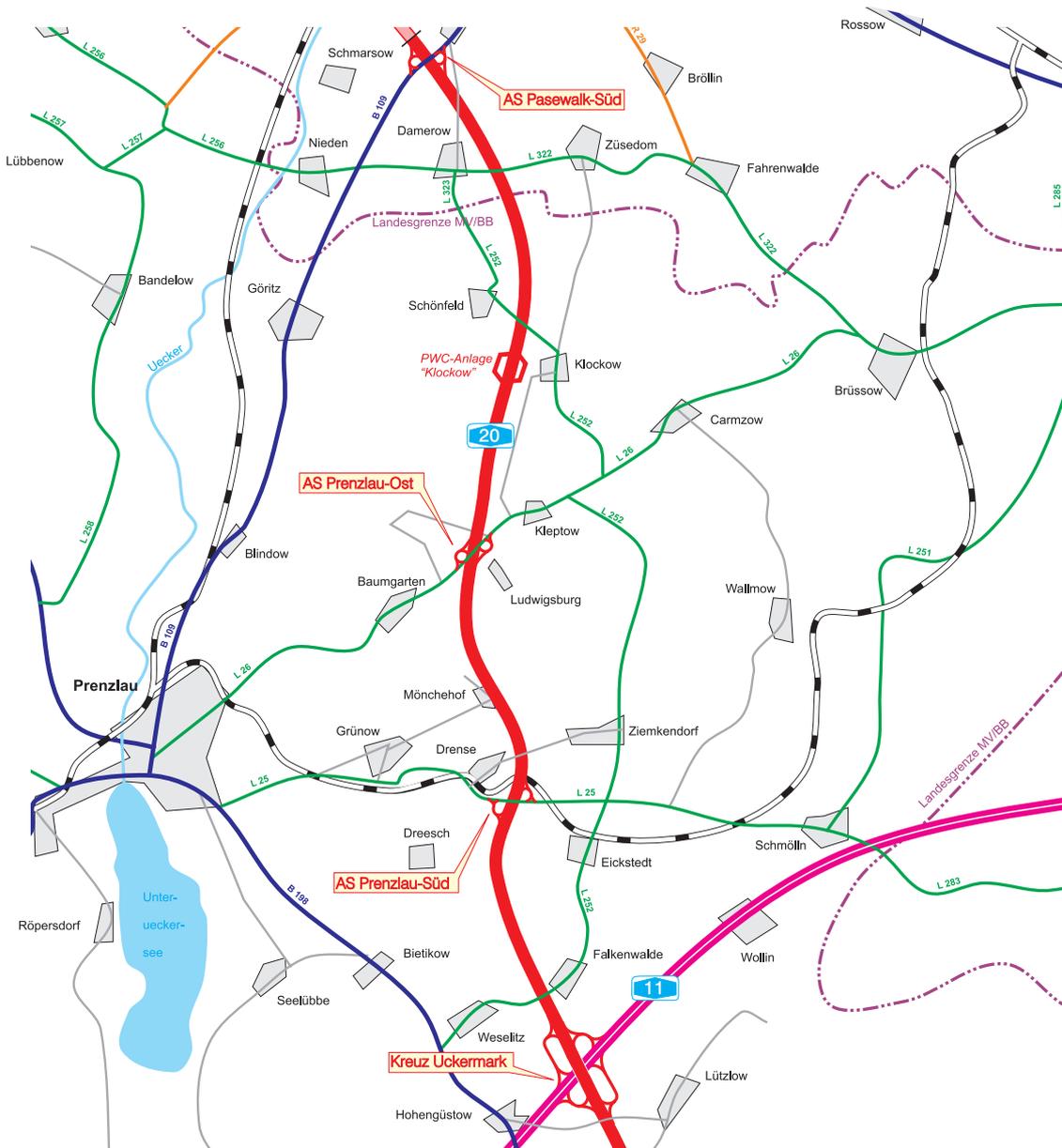
Seegrabens. Um die Beeinträchtigungen durch die Autobahn für die betroffenen Gemeinden so gering wie möglich zu halten, wurde eine möglichst weiträumige Umfahrung der geschlossenen Ortslagen angestrebt. Auch die vorhandenen Biotop wurden, soweit es aufgrund der trassierungstechnischen Randbedingungen möglich war, unbeeinträchtigt gelassen.

Zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen im nachgeordneten Straßennetz war in diesem Abschnitt der Bau von 24 Brücken und Durchlässen erforderlich.

Am nördlichen Ende dieses Abschnitts wird die A20 an der AS Pasewalk-Süd mit der Bundesstraße B 109 verknüpft. Prenzlau und die umliegenden Gemeinden sind durch die AS Prenzlau-Ost bei Ludwigsburg über die Landesstraße L26 und durch die AS Prenzlau-Süd südlich Drense über die Landesstraße L25 bestens an die Autobahn angebunden. Im Zuge des Baus der AS Prenzlau-Süd wurde der niveaugleiche Bahnübergang der stillgelegten Eisenbahnlinie Prenzlau-Damme beseitigt und die Linienführung der L25 deutlich verbessert.



Das Autobahndreieck Kreuz Uckermark unter Verkehr.



Bei Klockow entstand eine PWC-Anlage mit 18 Stellplätzen für Pkw, 12 für Lkw und 2 Behindertenparkplätze.

Autobahndreieck Kreuz Uckermark

Wichtigste Einzelmaßnahme in diesem südlichsten Abschnitt der A20 war der Bau des Autobahndreiecks Kreuz Uckermark. Hier verknüpft sich die neue Autobahn mit der vorhandenen A11 Berlin–Stettin. Das Autobahndrei-

eck ist gleichzeitig der Endpunkt der A20. In der Zuständigkeit des Landes Brandenburg erfolgte die Weiterführung nach Süden als Bundesstraße B 166n bis Schwedt. Aufgrund dieser Verlängerung wurde das AD in Form eines „vierblättrigen Kleeblatts“ als Kreuz angelegt und trägt auch diese Bezeichnung. Da die Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der A11 während der gesamten Bauzeit zu gewährleisten war, mussten die einzelnen Bauphasen für das Autobahndreieck nach einem ausgeklügelten Ablaufplan sorgfältig aufeinander-



Die fertiggestellte A20 an ihrem südlichen Ende.

der abgestimmt werden. Die Baudurchführung erfolgte in enger Abstimmung mit der brandenburgischen Straßenbauverwaltung, insbesondere mit dem damaligen Autobahnamt und der Autobahnmeisterei Gramzow. Außerdem wurde im Kreuzungsbereich die alte A 11 saniert. Trotz dieser erschwerten Bedingungen konnte das AD Kreuz Uckermark nach dreijähriger Bauzeit zusammen mit der B 166 n im Juli 2001 für den Verkehr freigegeben werden.

Knotenpunkte

AS Pasewalk/Süd

Die Einbindung in das vorhandene Straßennetz erfolgt hier über die Bundesstraße B 109 Pasewalk–Prenzlau. Im Anschlussstellenbereich wird die B 109 über die Autobahn geführt. Die Autobahn liegt zum Schutz der Ortslage Rollwitz im Einschnitt.

AS Prenzlau-Ost

Bei Ludwigsburg wird die Landesstraße L 26 an die A20 angebunden. Damit ist ein unmittelbarer Zugang zur Autobahn für den Raum Prenzlau im Südwesten, für Brüssow im Nordosten und für die umliegenden Gemeinden gegeben.

AS Prenzlau-Süd

Südlich Drense entstand an der L 25 diese Anschlussstelle, über die ebenfalls Prenzlau angebunden wird. Der niveaugleiche Bahnübergang der stillgelegten Eisenbahnlinie Prenzlau–Damme im Bereich der AS wurde beseitigt, die Linienführung der L 25 damit deutlich verbessert.

Die Maßnahme im Überblick

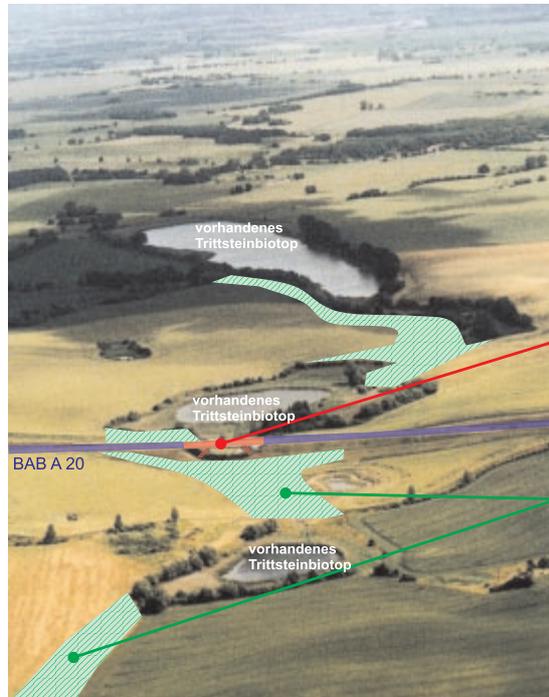
Länge:	26,8 km
Knotenpunkte:	AS Pasewalk-Süd (B 109) AS Prenzlau-Ost (L 26) AS Prenzlau-Süd (L 25) AD Kreuz Uckermark A 20/A 11
Bauwerke:	19 Überführungsbauwerke, 7 Autobahnbrücken, darunter 1 Wilddurchlass
Anlagen:	PWC-Anlage „Klockow“
Besonderheiten:	Verknüpfung mit der B 166 n Richtung Schwedt am AD Kreuz Uckermark
Entwässerung:	– 76 km Rohrleitungen – 9 Regenrückhaltebecken
Bodenbewegung:	ca. 2,3 Mio. m ³
Oberbau:	ca. 720.000 m ³
Flächenbedarf:	– ca. 173 ha Trasse und Anlagen – ca. 211 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Bauzeit:	1998 bis 2001
Kosten:	117 Mio. € (Bau und Grunderwerb)

LBP-Maßnahmen in der weiträumigen Agrarlandschaft

Zwischen Prenzlau und Strasburg verläuft die A20 durch die weiträumige und besonders fruchtbare Ackerlandschaft der nördlichen Uckermark. Eine Vielzahl von Kleinseen und Söllen (Relikte aus der Eiszeit) bilden das wichtige „ökologische Netzwerk“ zwischen den großen Ackerflächen.

Ziel der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hier sind die Aufrechterhaltung und der Ausbau des Biotopverbundes in dieser Agrarlandschaft. Zum Schutz vor Wildunfällen wird die A20 beidseitig durchgehend mit einem in Bodennähe engmaschigen Wildschutzzaun versehen, der verhindert, dass Wild und Kleintiere in den Straßenraum gelangen. Die Wildschutzzäune leisten so auch einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Grünbrücken, Wilddurchlässe und zahlreiche Amphibiendurchlässe ermöglichen den Tieren eine gefahrlose Querung der Autobahn.



Wilddurchlass Bauwerk 5

geplante und zum Teil umgesetzte Ausgleichsmaßnahmen verbinden die einzelnen Trittsteinbiotope und Wilddurchlass zu einem durchgehenden Biotopkorridor

Sicherung von überregionalem Biotopverbund und Fernwildwechsel zwischen Ueckermünder Heide und Schorfheide (siehe auch S. 75).



Der Wildtierdurchlaß bei Grünow mit seinen z. T. bereits neu angelegten linienhaften Gewässer- und Extensivgrünlandstrukturen verbessert kleinräumig den Biotopverbund zwischen Mönchehof See und Ziemken See. Großräumiger betrachtet sind diese LBP-Maßnahmen wichtige Bausteine des rd. 200 ha großen Maßnahmenkomplexes zur Sicherung von Fernwildwechseln und zur Stärkung des überregionalen Biotopverbundes zwischen den Uecker-Seen, dem Randowbruch und der Ueckermünder Heide.

Rastende Kibitze fühlen sich wohl im neu angelegten Biotop Mönchehof See.



Innerhalb des bereits angelegten Netzes linienhafter Biotopstrukturen zählt der ca. 20 ha große Maßnahmenraum am Mönchehof See zu den größeren störungsarmen Rückzugsräumen für Tiere und Pflanzen. Im Sommer 2002 – wenige Monate nach Beendigung der umfangreichen Erd- und Wasserbauarbeiten und den anschließenden Gehölzpflanzungen und Ein-saaten – rasteten bereits Hunderte Kiebitze und zahlreiche Wildgänse an den insgesamt fünf neu angelegten Gewässern und auf den angrenzenden Sukzessionsflächen.

Der Wildtierdurchlaß bei Grünow mit neugeschaffenen Leitstrukturen.

Innovative Gründungsverfahren bei schwierigen Bodenverhältnissen

Freigelegte Köpfe der geokunststoffummantelten Sandsäulen.

Der Untergrund im überwiegenden Verlauf der A 20 wird von Grundmöränen der Weichselkaltzeit bzw. weiter südlich deren Zwischenstaffeln als Endmöränen gebildet. Nacheiszeitlich haben sich im Zuge der Flussalniederungen Durchströmungs- und Quellmoore mit bis über 20 m Mächtigkeit gebildet, die heute als besonders schützenswerte Biotope betrachtet werden. Eine weitere Besonderheit ist das sehr häufige und teilweise räumlich eng begrenzte Vorkommen von sog. Söllen oder Todeislöchern – z. T. sehr steile Mulden von 10 bis 50 m \varnothing bei Tiefen von 3 bis 10 m.

Die Torfe werden in allen Zersetzungsgraden angetroffen und zeichnen sich durch extrem hohe Wassergehalte, geringe Scherfestigkeit und mäßige Wasserdurchlässigkeit aus. Die Mudden haben geringere Wassergehalte und etwas größere Wichten, dafür aber wesentlich geringere Wasserdurchlässigkeiten. Fazit: Die organischen Böden sind nicht tragfähig und bringen bei Belastung sehr große Verformungen mit sich.

Konventionelle Bauverfahren

Bei begrenztem Vorkommen der Moorböden bzw. bei geringer Mächtigkeit in ökologisch unsensiblen Bereichen werden diese ausgehoben und durch tragfähige mineralische Böden ersetzt. Das ist in der Regel das wirtschaftlichste Verfahren. Wenn die Randbedingungen (z. B. Umweltbelange oder Verfügbarkeit von Sandentnahmen und Deponieraum) das nicht zulassen, werden abschnittsweise Dämme geschüttet und ggf. mit Geokunststoff bewehrt, um deren Anfangsstandsicherheit zu gewährleisten. Ein Nachteil sind hier die langen Liegezeiten von 1 bis 2 Jahren zum Abklingen der Primärsetzungen.

Neue Gründungsverfahren

In Fällen, bei denen einerseits der Bau einer Brücke nicht erforderlich ist, und andererseits Bodenersatzverfahren nicht wirtschaftlich oder genehmigungsfähig sind, kommen kunststoffbewehrte Dämme über verschiedenartigen vertikalen Tragelementen zur Ausführung. Dabei nimmt die Geokunststoffbewehrung Schubkräfte in der Dammaufstandsfläche auf und verteilt die Lasten über die Köpfe der Trag-



elemente. Falls erforderlich, werden durch geeignete Bindemittelbehandlung stabile kohäsive Böden für die Dammschüttung hergestellt. An verschiedenen Baustellen kamen geokunststoffummantelte Sandsäulen mit Längen bis zu 15 m zur Anwendung. Dabei wird ein unten zunächst verschlossenes Rohr (\varnothing 80 cm) in die erforderliche Tiefe vibriert und ein geschlossener Schlauch aus hochfestem Geokunststoff eingehängt. Dann wird das Rohr mit Sand aufgefüllt und aus dem Boden vibriert. Unter der Last und den dazugehörigen Verformungen wird die Sandsäule steif und der umgebende Moorboden konsolidiert durch Entwässerung in die Sandsäule relativ schnell, d. h. die Setzungszeit ist deutlich weniger als ein Jahr.

Bei einer anderen Baustelle wurden Trockenmörtelsäulen ausgeführt. Bei diesem Verfahren wird mit einer lafettengeführten Endlosschnecke ein Gemisch aus Sand und Zement in den Untergrund eingebracht. Diese Säule aus verpresstem Trockenmörtel bindet durch Erdfeuchte oder Grundwasser ab und es entsteht eine verfestigte Säule. Diese schlanken Tragelemente (\varnothing 18–22 cm)* erfordern einen relativ engen Achsabstand, da sie starr sind, beanspruchen sie jedoch keine Konsolidierungszeiten.

Beim Einsatz dieser innovativen Verfahren sind weder Bodenaustauschmassen noch Deponieraum erforderlich; auf Grundwasserabsenkung kann verzichtet werden. Die Durchströmbarkeit der Talauen bleibt erhalten und es ergeben sich keine negativen Auswirkungen auf das Grundwasserregime. Geotechnische Experten und ständige messtechnische Überwachung sorgen für die Qualitätssicherung bei der Anwendung der neuen Gründungsverfahren.

Unterhaltung und Betriebsdienst

Nachdem eine Autobahn für den Verkehr freigegeben wurde, gilt es, die Funktionsfähigkeit der Straße und aller für einen reibungslosen Betrieb wichtigen Anlagen und Einrichtungen kontinuierlich aufrecht zu erhalten. Diese Aufgaben übernehmen zu einem großen Teil die Autobahn- bzw. Straßenmeistereien.

An erster Stelle steht die Verkehrssicherungspflicht. Tägliche Kontrollfahrten und Soforteinsätze nach Unfällen sind notwendig, um die Straße stets in einem verkehrssicheren Zustand zu erhalten. Dazu gehört u. a., dass beschädigte Schilder sofort wieder aufgerichtet oder ersetzt werden.

Von den Verkehrsteilnehmern am meisten wahrgenommen wird der Winterdienst.

Weitere Aufgaben der Autobahn- bzw. Straßenmeistereien sind:

- Beseitigung von akuten Straßenschäden
- Mäharbeiten und Gehölzpflege
- Überwachung der vielen Regenrückhaltebecken und der Rohrleitungen in den Wasserschutzgebieten
- Wartung und Reinhaltung der PWC-Anlagen

Die A20 wird insgesamt von 4 Autobahn- bzw. Straßenmeistereien betreut. Für die Streckenabschnitte in Schleswig-Holstein ist die Straßenmeisterei Bad Oldesloe zuständig.



Die Autobahnmeisterei Glienke bei Neubrandenburg.

In Mecklenburg-Vorpommern sind es die Autobahnmeistereien Upahl, Kavelstorf/Süderholz und Glienke, in Brandenburg die Autobahnmeisterei Gramzow.



Zu jeder Jahreszeit im Einsatz: die Mitarbeiter der Autobahnmeistereien.

Tanken, rasten und erholen

Im modernen Autobahnbau spielt der Aspekt von Rasten und Erholen eine wichtige Rolle. Dem Verkehrsteilnehmer soll ausreichend Möglichkeit geboten werden, um eine Fahrpause einzulegen, in angenehmer Umgebung zu entspannen und sich und sein Fahrzeug mit allem Notwendigen für die Reise zu versorgen. Um das zu gewährleisten, werden im Abstand von ca. 20 km PWC-Anlagen (unbewirtschaftete Rastanlagen mit WC) und im Abstand von ca. 50–60 km bewirtschaftete Tank- und Rastanlagen (T+R) eingerichtet. Neben diesen zweckmäßigen Abständen sind bei der Standortwahl die Wirtschaftlichkeit, die Möglichkeit der Ver- und Entsorgung sowie verkehrstechnische und bautechnische Aspekte entscheidend.

*PWC-Anlage Vier
Tore Stadt nahe
Neubrandenburg.*

Diesen Vorgaben entsprechend verfügt die A20 über insgesamt 12 PWC-Anlagen (jeweils beidseitig der Autobahn) mit ausreichend Stellplätzen für Pkw, Lkw, Busse und Behindertenstellplätze.

Für die A20 wurde eine neue Generation von PWC-Anlagen entwickelt. Als Pilotprojekt wurden drei Anlagen gebaut, die vollständig autark betrieben werden: die Energieversorgung mittels Windkraft und Photovoltaik, die Wasserversorgung mit einer Brunnenanlage



und die Abwasserentsorgung über Pflanzenkläranlagen. Damit sind diese Rastplätze unabhängig vom öffentlichen Ver- und Entsorgungnetz. Die WC-Gebäude fallen auf durch ihre besondere architektonische Gestaltung mit verklüfteten Wänden und markanten Dachkonstruktionen.

Komplettiert wird das Service-Konzept entlang der A20 durch fünf T+R-Anlagen bei Schönberg, Glasin, Grammow, Völsebow und Lindow. Auf dem Abschnitt östlich Rostock sind die jeweils einseitigen T+R-Anlagen mit Überfahrmöglichkeiten aus der Gegenrichtung versehen.



*T+R-Anlage
Fuchsberg.*

Land am Meer mit Flair und Perspektive

MVtut gut – dieser Werbeslogan für das nordöstlichste deutsche Bundesland trifft es genau: Immer ein bisschen als rückständig belächelt, ist Mecklenburg-Vorpommern mit der Osterweiterung aus der Randlage in eine zentralere Lage der Europäischen Union gerückt.

Zwischen den Metropolen Berlin und Hamburg, in Nachbarschaft zu Polen und inmitten des südlichen Ostseeraums ist das Land heute eine Wachstumsregion und ein hervorragender Produktionsstandort mit guter Verkehrsanbindung und mit optimalen Lieferbedingungen.

Neue, große Gewerbeparks, preiswerte Gewerbeimmobilien, kurze Verwaltungswege und günstige Förderkonditionen machen das Land sowohl für kleine Firmen als auch für Großkonzerne interessant. Einige Beispiele:

- Führende Unternehmen der Holzverarbeitung haben sich in Wismar zu einem Industriezentrum zusammengetan.
- Die aufstrebende Bio- und Medizintechnik erweitert ihre Netzwerke u. a. in Greifswald, Teterow und Rostock.
- Der Schiffs- und Bootsbau sowie die See- und Hafenwirtschaft legen an Umsatz zu.
- Logistikzentren boomen am Autobahnkreuz A20/A19 südlich von Rostock und entlang der A24 bei Zarrentin sowie in den Seehäfen.

Offshore-Unternehmen und Zulieferer siedeln sich verstärkt im Kompetenzzentrum in Rostock an. Für die Offshore-Branche ist Mecklenburg-Vorpommern ein Zukunftsmarkt: Mit dem Offshore-Windenergiepark Baltic I vor der Küste von Fischland-Darß-Zingst wird bundesweit erstmals eine Offshore-Anlage inklusive Kabeltrasse entstehen – vor den Anlagen in der Nordsee und eine große Chance für die Unternehmen auf dem weltweiten Markt.

Mecklenburg-Vorpommern hat ein Herz für Gründer: rund 20 Technologie- und Innovationszentren mit einer Nutzungsfläche von über 55.000 Quadratmetern stehen für junge Erfinder und technologieorientierte Unternehmen zur Verfügung.

Gleichzeitig bewahrt das Land bodenständige Traditionen: Zwei Drittel der Wirtschaftsfläche des Landes werden landwirtschaftlich genutzt, die Ernährungswirtschaft vom Anbau bis zur Lebensmittelveredelung ist einer der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren.

Mehr als in anderen deutschen Bundesländern tragen Dienstleister mit rund 78 Prozent zur Wirtschaftsleistung des Landes bei. Im Jahr 2004 gehörten Industrie und Verkehr jedoch zu den Wirtschaftsbereichen mit den größten Wachstumsbeiträgen für das Land. Von der nun vollständigen Verkehrsfreigabe der A20 werden beide Bereiche noch mehr profitieren.



Beim Weltwirtschaftsgipfel der acht führenden Industrienationen – die so genannten G8 – wird sich Mecklenburg-Vorpommern im Jahr 2007 der Welt von seiner schönsten Seite präsentieren. Nach Bonn, München und Köln reiht sich Heiligendamm – ältestes deutsches Seebad und „Weiße Stadt am Meer“ – in die Liste der deutschen Veranstaltungsorte des G8-Gipfels ein. Die Wahl der Bundesregierung fiel nicht ohne Grund auf Heiligendamm. Es lässt sich über die A20 gut erreichen.

Rückständig ist Mecklenburg-Vorpommern längst nicht mehr. Der nordöstliche Zipfel Deutschlands hat gewaltig aufgeholt.

Heiligendamm: die weiße Stadt am Meer – 1795 von Mecklenburgs Großherzog Friedrich Franz I. gegründet – ist Deutschlands erstes Seebad.

Seehäfen – die Tore zur Welt

Im Zuge einer expandierenden EU ist Mecklenburg-Vorpommern mit seinen See- und Fährhäfen eine bedeutende Verkehrsschnittstelle nationaler wie internationaler Transportketten. Die Häfen Mecklenburg-Vorpommerns verfügen mit einer großen Zahl an Liniendiensten bei hoher Abfahrtfrequenz in fast alle Ostseeanrainerstaaten und Shuttlezug-Verbindungen im Kombinierten Ladungsverkehr über sehr gute Wettbewerbsmerkmale. 2004 wurden insgesamt rund 34 Mio. Tonnen Güter und Transportmittel umgeschlagen sowie über 4 Mio. Passagiere im Verkehr über See abgefertigt. Im I. Halbjahr 2005 wurden mit 17,1 Mio. Tonnen ca. 1,2 Mio. Tonnen mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres (+ 7,5%) umgeschlagen. Gemäß einer im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erarbeiteten Prognose wird der Umschlag von Gütern und Transportmitteln in den Häfen Rostock, Sassnitz/Mukran, Wismar und Stralsund auf bis zu 48,7 Mio. Tonnen in 2015 steigen. Die A20 und die Fertigstellung des Lückenschlusses der A241 werden in entscheidendem Maße zur Erreichung dieser Prognose beitragen.

Leistungsfähige Verkehrs- und Hafeninfrastrukturen sind wesentliche Kriterien der Wettbewerbsfähigkeit von Häfen. Wichtigstes Straßenprojekt zur Verbesserung der Hinterlandanbindungen der Häfen in Mecklenburg-Vorpommern war daher der Bau der A20. Mit der Ostseeautobahn sind nun alle mecklenburg-vorpommerschen Seehäfen auch west-

Eine gute landseitige Verkehrsanbindung ist für die Ostseehäfen von existenzieller Bedeutung.



wärts mit dem deutschen Fernstraßennetz verbunden. Diese Lebensader der Wirtschaft wird mit dem Lückenschluss der A 241 zwischen Wismar und Schwerin sowie dem künftigen Bau der A 14 zwischen Schwerin und Magdeburg weiter optimiert.

Dabei spielt Rostock-Warnemünde mit seiner zentralen Lage als Ausgangspunkt für Kreuzfahrten in die Ostsee eine entscheidende Rolle. Der Kreuzfahrthafen hat sich in den letzten Jahren zu einer international anerkannten Adresse in der Ostseekreuzschiffahrt entwickelt. Mit 97 Anläufen von 29 Kreuzschiffen und mehr als 100.000 Passagieren wird sich der Rostocker Hafen in diesem Jahr zum begehrtesten deutschen Anlaufhafen für internationale Urlauberschiffe entwickeln. Für die bessere Abfertigung der Kreuzfahrtgäste wurde im Mai 2005 das Warnemünde Cruise Center, das neue Kreuzfahrt-Terminal, eröffnet.

Land der Seen und Wälder

Mit 1.700 Kilometern Ostseeküste mit Rügen als größter deutscher Insel und der mecklenburgischen Seenplatte einschließlich der Müritz als größtem deutschen Binnensee ist Mecklenburg-Vorpommern eine Perle für Naturfreunde. Allein drei der 15 deutschen Nationalparke liegen im Land. Hinzu kommen zwei Biosphärenreservate, sieben Naturparks, ein Geopark und 286 Naturschutzgebiete. Zu den Nationalparks gehören der Nationalpark Jasmund auf der Ostseeinsel Rügen mit seinem berühmten Kreidekliff, der Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft als Lebensraum Zehntausender von Strand- und Küstenvögeln mit dem Fischland-Darß und der idyllischen Insel Hiddensee und der Nationalpark Müritz mit seiner einmaligen Seenlandschaft.

Das Biosphärenreservat Südost-Rügen mit seinen Buchenwäldern der Granitz und das Biosphärenreservat Schaalsee mit seiner schönen Kulturlandschaft entlang der ehemaligen innerdeutschen Grenze sowie die Naturparks Nossentiner/Schwinzer Heide, Mecklenburgisches Elbetal, Mecklenburgische Schweiz und



Kummerower See, Feldberger Seenlandschaft, Insel Usedom, Am Stettiner Haff, Sternberger Seenlandschaft und der Geopark Mecklenburgische Eiszeitlandschaft sind ein Stück faszinierender Urnatur in Mecklenburg-Vorpommern.

Insgesamt beträgt der Flächenanteil dieser Großschutzgebiete ca. 410.927 ha. Das entspricht 13,4 Prozent der Gesamtfläche Mecklenburg-Vorpommerns.

Entlang der A 20 lassen sich diese unberührte Natur, feinsandigen Strände, unzähligen Seen und dichten Wälder, romantischen Schlösser, Gutshäuser und Gärten erreichen und genießen. Blühende Rapsfelder im Mai, Alleen, Radwanderwege sowie Wassersporthäfen und nicht zuletzt die wunderschön restaurierten, historischen Städte finden – verbunden mit einem vielfältigen Angebot an Qualitätshotels, Ferienparks, Pensionen, Jugendherbergen und Campingplätzen – bei unseren Gästen ungebrochenen Anklang.

Mecklenburg-Vorpommern bildet insgesamt eine unwiderstehliche Kombination, die von der steigenden Zahl der Urlauber geschätzt wird. Über 24 Millionen Übernachtungen zählen die Beherbergungsbetriebe im Jahr – Tendenz steigend.

Land der Gastlichkeit

Der Tourismus ist als Wirtschaftsfaktor für Mecklenburg-Vorpommern mit einem Bruttoumsatz von über 3,5 Mrd. € so wichtig wie in keinem anderen Bundesland. Mindestens

130.000 Personen erzielen in Mecklenburg-Vorpommern Einkommen aus einer Tätigkeit im Tourismus.

Mecklenburg-Vorpommern bietet als Urlaubs- und Erholungsland hervorragende natürliche und strukturelle Voraussetzungen. Feiner Ostseestrand, maritimes Flair, faszinierende Landschaft mit riesigen Flächen unberührter Natur, eine einzigartige Seenlandschaft, der Artenreichtum von Tier- und Pflanzenwelt und nicht zuletzt eine touristische Infrastruktur, die zu den modernsten in Europa gehört. Das sind nur einige Gründe, aus denen sich Mecklenburg-Vorpommern innerhalb der letzten Jahre auf einen Spitzenplatz unter den beliebtesten Ferienzielen der Deutschen entwickelt hat. Gute Verkehrsverbindungen zur besseren und schnellen Erreichbarkeit der Urlaubsziele im Land sind eine wichtige Voraussetzung für die Zufriedenheit unserer Gäste. Mit der A 20 rücken die Ausflugsziele an der Ostsee oder der Seenplatte deutlich näher.

Der Kreidefelsen auf Rügen – eines der bekanntesten und beliebtesten Touristenziele in Mecklenburg-Vorpommern.

Land der Kultur

Mecklenburg-Vorpommern ist altes Kulturland. Spuren der Hanse – ein im 13. Jahrhundert gebildeter Städtebund mit handels-politischer Bedeutung – prägte Hansestädte des Landes wie Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald, Wolgast, Demmin und Anklam mit maritimen Traditionen und zum größten Teil unter Denkmalschutz stehenden Altstädten, denen eine besondere touristische Bedeutung zukommt.

Der Schlosspark Prebberede gilt – neben zahlreichen anderen stimmungsvollen Orten – als exklusive Kulisse für besondere Konzerte.





Der Marktplatz in Wismar: hanseatisches Flair – von Gotik über Barock bis Klassizismus.

Anmutige Küstenstädte mit prächtigen Marktplätzen präsentieren sich wie Freilichtmuseen der Hanse. Romantische Gassen führen zu herrlichen Zeugen der Backsteingotik. In allen Städten und selbst in abgelegenen Dörfern lassen sich imposante Sakralbauten bewundern. Märchenschlösser in Schwerin, Ludwigslust oder Güstrow kündigen vom alten Glanz ehemaliger Residenzen. Museen offenbaren große und kleine Kunst sowie die Schätze des Meeres.

Bädervillen und Seebrücken geben den Ostseebädern einen unverwechselbaren Charme. Das stille Land steckt voller architektonischer Kleinode. Hier malten Caspar David Friedrich und Otto Niemeyer-Holstein. Hier dichteten Fritz Reuter und Ernst Moritz Arndt, Gerhart Hauptmann und Hans Fallada. In Güstrow schuf der berühmte Expressionist Ernst Barlach seine größten Werke. Der Gartenarchitekt Peter Joseph Lenné schuf im ganzen Land unverwechselbare Parkanlagen. In Deutschland einzigartige Alleen zeigen auf 2.300 Kilometern den Weg zu schönen Schlössern und Herrenhäusern, die vielerorts als Hotels zu neuem Leben erwacht sind.

In Mecklenburg-Vorpommern gibt es über 1.000 Schlösser und Herrenhäuser, meist umgeben von historischen Gärten oder Parkanlagen. Als Beispiele seien nur Burg Schlitz, Schloss Ulrichshusen, Schloss Teschow und Gutshaus Stolpe genannt. 400 Künstler aus dem ganzen Land laden jedes Jahr zu Pfingsten mit der Aktion „Kunst offen“ zahlreiche

Besucher in ihre Ateliers und Werkstätten ein und zeigen, wie groß das Potenzial für weitere Initiativen in Sachen Kultur ist.

Mecklenburg-Vorpommern wirbt mit neuen Schildern an den Autobahnen des Landes für das Festspielland Mecklenburg-Vorpommern. Die kulturellen Großveranstaltungen im Land wie die Störtebeker-Festspiele auf Rügen, das Usedomer Musikfestival oder die Schlossfestspiele in Schwerin ziehen jährlich hunderttausende Besucher an.

Land des Wassers

Mit der abwechslungsreichen Küstenlandschaft an seiner 1.712 km langen Ostseeküste, davon 354 km Außenküste und 1.358 km Bodden- und Haffküste, sowie den mehr als 2.000 Binnenseen und 26.000 km Fließgewässern ist Mecklenburg-Vorpommern eine der beliebtesten wassertouristischen Regionen Deutschlands. 18 Seebrücken, die „Flaniermeilen auf dem Meer“, bieten zu jeder Jahreszeit faszinierende Aus- und Augenblicke.

Die Binnenseen des Landes sind zumeist durch Wasserstraßen miteinander verbunden und mit einem dichten Netzwerk von großen und kleinen Häfen, Bootsanlegern sowie Wasserwanderrastplätzen ausgestattet. Alle Wasserstraßen, die bis hin nach Berlin und Hamburg führen, bieten beste Voraussetzungen für Wassersportmöglichkeiten. Auch maritime Veranstaltungen wie die Hanse Sail in Rostock, die Müritz Sail in Waren und die vielen kleinen Hafenfeste beleben den Wassertourismus. Die dauerhafte Einführung des „Charterscheins“ für Hausboote ist ebenfalls ein Vorteil auf den Gewässern des Landes.

Tagen und Golfen

Tagungen unterschiedlicher Größe finden in Mecklenburg-Vorpommern mit rund 650 modernen Tagungsstätten mit komfortabler Ausstattung und gutem Preis-Leistungs-Verhältnis ein großes Angebot. Auch außergewöhnliche Tagungsstätten wie Schlösser, Schiffe und Scheunen befinden sich im Land. Die mit

Mecklenburg-Vorpommern besonders stark identifizierten Stichworte Natur und Ruhe unterstreichen die Eignung für Seminare, Brainstorming und Board Meetings. Für die Gestaltung von Rahmenprogrammen und Incentives bieten die unzähligen Freizeitmöglichkeiten vom Radfahren über das Reiten, Wandern und Segeln bis hin zum Golfen hervorragende Möglichkeiten. In Norddeutschland einzigartig ist die im September 2005 eröffnete Yachthafenresidenz „Hohe Düne“ in Rostock-Warnemünde. Diese Hotelanlage direkt am Wasser verfügt neben einem Tagungs- und Kongresszentrum auf 3.200 qm für 450 Personen über einen Yachthafen mit 750 Liegeplätzen.

Mecklenburg-Vorpommern ist auch eine Top-Adresse für Golfer, wie eine aktuelle Umfrage eines Golf-Fachmagazins ergeben hat. Gegenwärtig sind im Land 12 Golfanlagen (sowohl 9-Loch als auch 18-Loch-Meisterschaftsplätze) in reizvoller Lage vorhanden. Im Land befinden sich zwei der weltweit besten Golfhotels – der Golf- und Countryclub Fleesensee und der Golfpark Balmer See auf der Insel Usedom.

MV tut gut – Gesundheitsland

Mecklenburg-Vorpommern blickt auf eine mehr als 200-jährige Tradition im Bädertourismus zurück. Im Jahre 1793 wurde in Heiligendamm das erste deutsche Seebad und heutige Seeheilbad gegründet. Nach erfolgreicher Rekonstruktion wurde das „Kempinski Grand Hotel Heiligendamm“ im März 2005 als schönstes Hotel der Welt ausgezeichnet.

Auf dieser Tradition fußend entwickelten sich bis heute insgesamt 57 anerkannte Kur- und Erholungsorte, 25 staatlich anerkannte Seebäder und 6 Seeheilbäder entlang der Ostseeküste. Des Weiteren verfügt das Land über 20 Erholungsorte, 4 Luftkurorte, ein Moor-Heilbad und einen Ort mit Peloidkurbetrieb.

Mecklenburg-Vorpommern ist ein Kurland, ein Land für Körper, Geist und Seele, ein Land zur Erholung und zum Gesundwerden. Neben der schönen Landschaft sind Heilmittel wie Kreide, Moor, Sole, Wasser und Luft die Erfolgsfaktoren. Die Wiege der Thalassotherapie war im

ältesten deutschen Seebad, in dem man frühzeitig die heilende Wirkung des Meeres erkannt hat. Die ortstypischen Heilmittel gepaart mit den neuesten wissenschaftlich-medizinischen Erkenntnissen, bilden die Säulen für Prävention, Rehabilitation und Wellnessangebote. Moderne Rehabilitationskliniken, Gesundheitszentren und Wellnesshotels stehen eingebettet in reizvoller Landschaft an den schönsten Plätzen der Natur.

Erlebnisbäder des Landes bieten Fitness, Wellness und Badespaß an 365 Tagen im Jahr. Die Standorte sind über das ganze Land verteilt. So befindet sich das Erlebnis- und Freizeitbad Wonnemar in Wismar, der Freizeit- und Erholungspark „Hansedom“ in Stralsund, ein Freizeitbad in Greifswald, die „Jasmund-Therme“ in Neddesitz auf Rügen, das Freizeitbad „Nemo“ im Seepark Sellin auf Rügen, die „Ostseetherme“ zwischen Heringsdorf und Ahlbeck auf Usedom, die „Bernstein-Therme“ in Zinnowitz auf Usedom, das „Badeparadies Oase“ in Güstrow, die „Müritz-Therme“ in Röbel, das „Fleesensee Spa“ in Göhren-Lebbin, das „Tropisches Erlebnisbad“ in Linstow, und das „Aquadrom“ in Graal-Müritz. Größere Ferienzentren insbesondere für den Familienurlaub sind das „Land Fleesensee“ und der Ferienpark Linstow sowie der „IFA Ferienpark“ in Binz auf Rügen.

*Wirtschaftsministerium
Mecklenburg-Vorpommern*

*Jahr für Jahr
genießen viele
tausend Besucher
einen erholsamen
Badeurlaub an der
Ostsee.*



Ein Land mit vielfältigen Möglichkeiten

Der Landkreis Uckermark – im Nordosten des Landes Brandenburg zwischen Mecklenburg-Vorpommern, Berlin und Polen gelegen – ist mit über 3.000 m² der größte Landkreis Deutschlands. Da in der Uckermark jedoch nur ca. 145.000 Menschen leben, gehört dieser Landstrich zu den am

dünnsten besiedelten Regionen Deutschlands.

Umso wichtiger ist für die wirtschaftliche Entwicklung die schnelle Erreichbarkeit und der unmittelbare Zugang zum Fernstraßennetz. Hierfür leistet die A20 einen wichtigen Beitrag.

Die malerische Landschaft mit über 400 Seen, ausgedehnten Wäldern, Feldern und Wiesen hat der Uckermark die Bezeichnung „Toskana des Nordens“ eingetragen und bietet vielfältige Möglichkeiten für einen entspannenden und erholsamen Urlaub. Ein gut ausgebautes Netz von Radwegen lädt dazu ein, weitgehend unberührte Naturlandschaften wie das Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin, eines der größten zusammenhängenden Waldgebiete Deutschlands, den Nationalpark „Unteres Odertal“ oder den Naturpark „Uckermärkische Seen“ hautnah zu erleben.

Gleichzeitig bietet das Naturreich auch ideale Möglichkeiten für spannendes Wasserwandern zwischen Berlin und der Ostsee. Eine Kanutour

auf dem bereits 1605 erbauten Finowkanal (Deutschlands älteste in Betrieb befindliche künstliche Wasserstraße) mit dem Besuch des Schiffshebewerks Niederfinow aus dem Jahre 1934 wird dabei zu einem besonderen Erlebnis.

Kultur und Geschichte bieten lohnende Ziele

Eine Vielzahl historischer Denkmäler und Sehenswürdigkeiten sowie hochkarätige Kultur-events bieten weitere gute Gründe für einen Besuch der Uckermark: Marienkirche und Dominikanerkloster in Prenzlau, der historischen Stadtkern von Templin mit der gut erhaltenen mittelalterlichen Stadt-

mauer, die Wagnerorgel in der Angermünder Marienkirche, die restaurierte Ruine des Nonnenklosters in Boitzenburg, Bernau mit dem Hungerturm und dem Museum Henkerhaus, die Stadt Eberswalde mit ihren zahlreichen Attraktionen sind nur einige Ziele, die einen Abstecher von der Autobahn lohnen. Und selbst die kleineren Ortschaften bieten manche kunsthistorische Überraschung wie die Feldsteinkirche in Lychen oder die Dorfkirchen in Liepe, Prennden und Tuchen.

Weit über die Grenzen Brandenburgs hinaus bekannt sind der Choriner Musiksommer im Kloster Chorin, die Inszenierungen der Uckermärkischen Bühnen Schwedt oder auch das Kammermusikfestival in Groß Dölln.



Kilometerlange Alleen sind eines der „Markenzeichen“ der Uckermark.

Attraktiver Standort für Industrie und Gewerbe

Aber nicht nur für Erholungssuchende und Kunstliebhaber ist die Uckermark eine Region, die Beachtung verdient, sondern auch als Standort für Industrie, Gewerbe und Dienstleistung. Die durch die A20 nunmehr optimierte Verkehrsanbindung ist eine wesentliche Voraussetzung für Unternehmer, an schon vorhandenen bzw. neu hinzukommenden Standorten zu investieren und so nachhaltig zu einer positiven Wirtschaftsentwicklung beizutragen.

In diesem Zusammenhang ist die Verlängerung der A20 über das Autobahndreieck Kreuz Uckermark als Bundesstraße B 166n bis Schwedt von besonderer Bedeutung. Damit erhält Schwedt als größte Stadt und wichtigster Industriestandort des Landkreises (Petrol- und Papierindustrie, Binnenhafen) eine direkte Anbindung an das Autobahnnetz. Schließlich ist die Nähe zu Polen (nach Stettin sind es von Schwedt aus nur 50 km) im erweiterten Europa ein nicht zu unterschätzender Standortvorteil für die Region.

Großflächiger Ackerbau prägt das Landschaftsbild

Ein bedeutender Wirtschaftszweig in der Uckermark ist die Landwirtschaft. Immerhin 60 % der Landkreisfläche werden intensiv landwirtschaftlich genutzt, wobei die wichtigsten Kulturen Getreide, Ölsaaten und Zuckerrüben sind. Der Anbau nachwachsender Rohstoffe spielt eine zunehmende Rolle. Bemerkenswert ist weiterhin der Tabakanbau zwischen Schwedt und Gartz. Von den Hugenotten um 1700 eingeführt, hat sich der Tabakanbau hier stetig weiterentwickelt und nimmt heute eine Fläche von ca. 75 ha ein – das zweitgrößte Tabakanbaugebiet in Deutschland.

In der Viehzucht spielen vor allem Schweine und Rinder eine wichtige Rolle. Ein nicht unerheblicher Teil der in der Landwirtschaft erzeugten Produkte werden in der Region selbst weiterverarbeitet.



Dorfkirche in Grapzow.



Das Schiffshebewerk Niederfinow am bereits 1605 erbauten Finowkanal.



Der Anbau von Raps hat in den vergangenen Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen.

Erfolgreiche Spurensuche nach vergangenen Kulturen

Der Bau der A20 stellte nicht nur Planungsbüros und Baubetriebe, sondern auch die archäologische Denkmalpflege vor enorme Aufgaben, denn von der unvermeidlichen tiefgreifenden Umgestaltung der Landschaft durch den Straßenbau waren zwangsläufig auch zahlreiche archäologische Fundstellen betroffen. Da ein Erhalt dieser Denkmale vor Ort nicht möglich war, musste eine pragmatische Vorgehensweise gefunden werden, durch die einerseits den Belangen des Denkmalschutzes, andererseits aber auch dem öffentlichen Interesse am Bau der Autobahn Rechnung getragen wurde, d. h. die betroffenen Fundplätze mussten vor ihrer Zerstörung in angemessenem Umfang untersucht werden, ohne dabei das Bauvorhaben über Gebühr zu behindern.

Da in Mecklenburg-Vorpommern mit den Bauarbeiten für die A20 auf dem Streckenabschnitt zwischen Grevesmühlen und Wismar-Ost begonnen wurde, fanden dort im Spätsommer 1994 auch die ersten archäologischen Arbeiten statt. Die letzten Grabungsarbeiten konnten dann im Mai 2004, also fast zehn Jahre später, bei Gützkow (Lkr. Ostvorpommern) abgeschlossen werden. Die archäologischen Untersuchungen folgten einem dreistufigen Verfahren:

PHASE I

Ermittlung der im Trassenverlauf vorhandenen archäologischen Fundstellen – vor allem durch Begehungen und durch die Auswertung von Luftbildern. Schnell wurde dabei deutlich, dass nur die wenigsten der tatsächlich vorhandenen Denkmale bislang bekannt waren. Die Gesamtzahl der im Trassenverlauf der A20 ermittelten Fundplätze beläuft sich auf fast 600, bekannt waren davon zuvor lediglich etwa 100.

PHASE II

Voruntersuchungen, bei denen mit Hilfe eines Baggers 2 m breite und bis zu 100 m lange Suchschnitte angelegt wurden, um den Erhaltungszustand des jeweiligen Denkmals zu klären.

PHASE III

Bei entsprechender wissenschaftlicher Bedeutung der aufgedeckten Befunde wurde in einer Hauptuntersuchung der Fundplatz vollständig freigelegt.

Bei den Ausgrabungen konnten aus nahezu allen Phasen der Besiedlungsgeschichte des südlichen Ostseeraums Spuren und Überreste von Siedlungen, Gräbern oder Werkplätzen freigelegt werden, die unser Wissen um das Leben in der Vergangenheit erheblich erweitern.

Steinzeit

Zu den ältesten Nachweisen menschlicher Besiedlung im Gebiet an der südwestlichen Ostseeküste gehören die Reste einer steinzeitlichen Jagdstation, die am Rande der Trebelniederung bei Langsdorf (Lkr. Nordvorpommern) ausgegraben werden konnten. Vor allem die aus Feuerstein hergestellten Pfeilspitzen zeigen, dass der Fundplatz erstmals bereits unmittelbar nach dem Ende der letzten Eiszeit, also vor mehr als 12.000 Jahren, von Jägern und Sammlern aufgesucht wurde. Aber auch als sich dann das Klima besserte kamen immer wieder Menschen zum Jagen und Fischen auf die Halbinsel an der Trebelniederung. Die in Langsdorf gefundenen Siedlungsspuren aus der Jungsteinzeit zeigen, dass hier auch noch die ersten Ackerbauern und Viehzüchter (ca.

Die ältesten Fundstücke der Grabungen auf der A20 stammen aus Langsdorf, Lkr. Nordvorpommern, und sind teilweise mehr als 10.000 Jahre alt.



4000 bis 2000 v. Chr.) die Vorzüge dieses Platzes zu schätzen wussten.

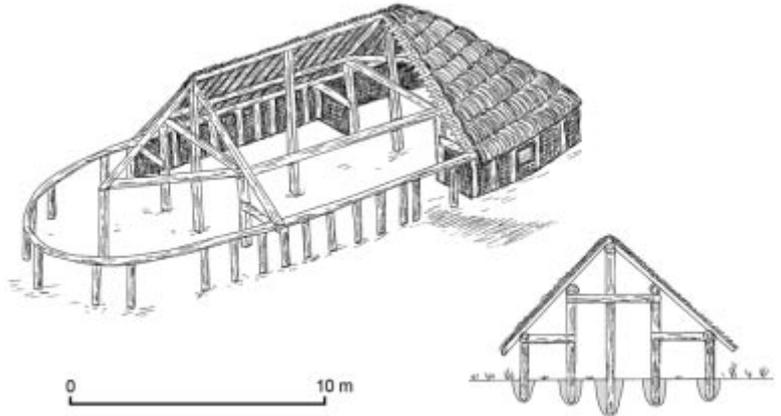
Etwa zur gleichen Zeit gab es eine Siedlung bei Brunn (Lkr. Mecklenburg-Strelitz). Bei den hier gefundenen Keramikgefäßen sind auch Formen vertreten, die aus dem Gebiet der mittel- und süddeutschen Michelsberger Kultur stammen und somit überregionale Kontakte belegen.

Noch deutlicher sind die weit reichenden Verbindungen der steinzeitlichen Bevölkerung im Nordosten Deutschlands an einem Fundenssemble aus Neuenkirchen (Lkr. Mecklenburg-Strelitz) ablesbar. Hier wurden in einer kleinen Grube mehrere aus Kupfer hergestellte Waffen, Werkzeuge und Schmuckbestandteile entdeckt, die sehr wahrscheinlich in der Zeit zwischen 3800 und 3700 v. Chr. im Karpatengebiet oder auf dem Balkan hergestellt worden sind. Im Norden waren Metalle zu diesem Zeitpunkt noch gänzlich unbekannt.

Bronzezeit

Waffen, Werkzeuge und Schmuck aus Metall werden erst in der Zeit um 2000 v. Chr. in Norddeutschland und Südschweden verstärkt verwendet. Sie bestehen aus einer Legierung von Kupfer und Zinn, die als Bronze bezeichnet wird und dieser bis in die Mitte des 6. Jh. v. Chr. reichenden Zeitstufe den Namen gab.

Bei den Untersuchungen auf der A20 wurden zahlreiche Fundplätze angetroffen, die in diese Epoche datieren. Dabei gelang es erstmals, weitgehend vollständige Gebäudegrundrisse freizulegen, so dass es nun möglich ist, Aussagen zum Hausbau und zur Siedlungsstruktur dieser Epoche zu machen. Bei Gützkow (Lkr. Ostvorpommern) wurde beispielsweise eine Siedlung aus der Zeit um 1000 v. Chr. aufgedeckt. Hier wurden u. a. ein vollkommen aus Holz und Lehm gebautes Gebäude sowie die Werkstatt eines Bronzeschmiedes nachgewiesen und Abfälle eines Bernsteinschnitzers freigelegt. Die Keramikfunde zeigen große Ähnlichkeiten zu Funden aus der Lausitz und belegen, dass auch in dieser Zeit überregionale Kontakte gepflegt wurden. Von besonderer Bedeutung ist auch der Nachweis eines vollständigen Gehöftes der Zeit um 600 v. Chr. bei Wüsteney (Lkr. Nordvorpommern).



Neue Erkenntnisse vermitteln die auf der A20-Trasse entdeckten bronzezeitlichen Gräber. So wurde in Stolzenburg (Lkr. Uecker-Randow) ein jungbronzezeitliches Flachgräberfeld der Zeit zwischen 1100 und 900 v. Chr. untersucht. Hier gelang die Bergung mehrerer Brandgräber, die um zwei so genannte Totenhäuser angeordnet waren. Eines dieser Gebäude war noch hervorragend erhalten.

So dürfte das Haus von Wüsteney (Lkr. Nordvorpommern) einst ausgesehen haben.



Im Zentrum der Steinkreise von Groß Siemz (Lkr. Nordwestmecklenburg) fanden sich gut erhaltene jungbronzezeitliche Grabgefäße.

Ein weiteres Gräberfeld dieser Zeitphase wurde nahe Groß Siemz (Lkr. Nordwestmecklenburg) ausgegraben. Hier hatte man die Verstorbenen sowohl in Flachgräbern als auch unter Grabhügeln begraben, wobei die Hügel nur noch anhand von Steinkreisen erkennbar waren, die ehemals den Hügel Fuß einfassten. Zu einer ganz besonderen Gruppe von Fundplätzen gehören Ansammlungen von Feuerstellen, wie sie beispielsweise in Jarmen (Lkr. Demmin) oder in Triwalk (Lkr. Nordwestmecklenburg) entdeckt worden sind. Es ist davon auszugehen, dass diese Feuerstellen in den Jahrhunderten um das Jahr 800 v. Chr. im Rahmen kultisch-religiöser Zeremonien entzündet wurden.

Vorrömische Eisenzeit

Auf den auf der A20-Trasse untersuchten Fundplätzen der vorrömischen Eisenzeit (550 v. Chr. – Christi Geburt) konnten vor allem neue Erkenntnisse zur Entwicklung von Produktions- und Handwerkstraditionen gewonnen werden. So gelang beispielsweise bei Ausgrabungen in Vietow (Lkr. Bad Doberan), Brunn (Lkr. Mecklenburg-Strelitz) und Groß Siemz (Lkr. Nordwestmecklenburg) die Untersuchung mehrerer Eisengewinnungsöfen aus dem 2. und

Ferner fanden sich hier die Überreste von zwei großen Kalkbrennöfen. Der gewonnene Branntkalk diente sowohl zum Weißen und Desinfizieren von Wänden als auch als Fließmittel bei der Eisengewinnung oder als Arznei.

Einzigartig ist eine in Neu Pansow (Lkr. Ostvorpommern) entdeckte weitläufige Einhegung. Es handelt sich dabei um eine mindestens 150 m lange Palisade, die während des 5. und 4. Jh. v. Chr. angelegt worden ist, um eine kleine Ansiedlung gegen Angriffe zu schützen.



Die Fehlbrände von Bartow, Lkr. Demmin, belegen das Missgeschick eines Töpfers vor mehr als 2000 Jahren.

1. Jh. v. Chr. – die bislang einzigen Nachweise für eine Eisenproduktion an der südlichen Ostseeküste vor der Zeitenwende. Dass in jener Zeit jedoch auch Eisen in den Norden Deutschlands importiert wurde, zeigt der Fund einer eisernen Pflugschar in Neuenkirchen (Lkr. Mecklenburg-Strelitz). Vergleichsfunde belegen, dass dieses Gerät in einer keltischen Werkstatt in England geschmiedet wurde. Damit ist es ein wichtiger Indikator für Kulturkontakte zwischen germanischen Stämmen Norddeutschlands und Kelten auf den britischen Inseln.

Ein Kalkbrennofen mit sorgfältiger Steinauskleidung in Neuleben, Lkr. Nordwestmecklenburg.

Bei mehreren Grabungen gelang auch der Nachweis von Töpferwerkstätten. So wurden beispielsweise in Bartow (Lkr. Demmin) mehrere Gruben freigelegt, in denen unzählige deformierte oder aufgeblähte Gefäßreste gefunden wurden. Bei diesem insgesamt mehr als 100 kg wiegenden Material handelt es sich offenbar um Fehlbrände.

Auch für diese Zeit wurden mehrere Siedlungen untersucht, in denen die Konstruktion der Gebäude und die Struktur der Siedlungen selbst studiert werden konnten. Bei Grabungen in Kessin (Lkr. Demmin) wurden mehrere dreischiffige Gebäude freigelegt, in denen Mensch und Tier unter einem Dach lebten.

Nach der Zeitenwende

Für den Zeitraum des 1. bis 7. Jh. n. Chr. waren bislang aus dem nordostdeutschen Raum nahezu ausschließlich Grabfunde bekannt, so dass die Kenntnisse über Siedlungswesen und Wirtschaftsweisen dieser Epoche sehr eingeschränkt war. Die im Verlauf des A20-Projektes durchgeführten Flächengrabungen haben jetzt eine völlig neue Grundlage für die Erforschung der Besiedlungsgeschichte geschaffen.



So wurden beispielsweise in Alt Stassow (Lkr. Bad Doberan) in Leyerhof (Lkr. Nordvorpommern) sowie in Wahlsdorf und Groß Siemz (beide Lkr. Nordwestmecklenburg) Grundrisse vollständiger Gehöfte des 2. bis 5. Jh. freigelegt. Diese Grabungen zeigen, dass das typische Gehöft dieser Zeit aus mindestens einem dreischiffigen Langhaus, mehreren Neben- und Werkstattgebäuden und Speichern sowie Feuerstellen und Ofenanlagen bestand. Wie bereits in der vorrömischen Eisenzeit waren diese Langhäuser meist als Wohn-Stall-Gebäude konstruiert. Bemerkenswert ist, dass die Gehöfte im Laufe der Zeit wiederholt kleinräumig verlagert wurden, so dass diese Siedlungen als „wandernde Dörfer“ bezeichnet werden können.



Eine Reihe von außergewöhnlichen Fundobjekten sind Belege des aufstrebenden Handwerks dieses Zeitraums. In Neuleben (Lkr. Nordwestmecklenburg) wurde ein aus Nordjütland stammender Keramikstempel geborgen, der bei der Verzierung von Gefäßen verwendet wurde, in Neu Pansow (Lkr. Ostvorpommern) eine gut erhaltene hölzerne Flachsbreche zur Textilherstellung.

Von besonderer Bedeutung sind die Befunde aus Völschow (Lkr. Demmin). Hier wurden Teile eines Dorfes aus der Zeit des 3. bis 5. Jh. freigelegt. Mehrere Opfergruben deuten darauf hin, dass innerhalb der Siedlung auch kultische Handlungen vollzogen worden sind. Das in Völschow geborgene Fundgut zeigt außerdem, dass einige der hier lebenden Menschen ausgesprochen wohlhabend waren und sich selbst Trinkgläser oder Keramikschalen aus den römischen Rhein-Provinzen leisten konnten. Hinweise auf einen germanischen Adelshof konnten auch in Kölln (Lkr. Demmin) gewonnen werden, wo es gelang, eine Siedlung des 2.–6. Jh. partiell auszugraben. Das hier geborgene



Fundgut beinhaltet reichen Trachtschmuck und Importgüter aus dem Fränkischen und Thüringischen Reich und dokumentiert damit die herausgehobene soziale Stellung der Bewohner.

Slawische Besiedelung

Während des 7. bis 12. Jahrhunderts war der Raum zwischen Elbe und Oder von slawischen Stämmen besiedelt. Zahlreiche Siedlungen aus dieser Zeit wurden bei den Ausgrabungen auf der Trasse der A20 entdeckt. Da die Slawen aber ihre Häuser meist nur flach gründeten, waren sie nur in Ausnahmefällen archäologisch nachweisbar. Erhalten hatten sich jedoch zahlreiche Vorratsgruben und die häufig mit Holz ausgekleideten Brunnen. Verkohlte Kulturpflanzenfunde zeigen, dass der Ackerbau bereits vor tausend Jahren hoch entwickelt war. Besondere Beachtung verdient der Nachweis von Grubenmeilern zur Herstellung von Holzteer, der auch als Handelsware diente.

Herausragende Ergebnisse haben insbesondere die Untersuchungen des Burgwalls Glienke (Lkr. Mecklenburg-Strelitz) erbracht. Großflächige Untersuchungen führten zur vollständigen Freilegung der im 17. Jh. eingeebneten



Ein Meilenstein für die Slawenforschung: Die vollständig freigelegte Burganlage von Glienke, Lkr. Mecklenburg-Strelitz.

Burg und ihres Umfeldes. Die Anlage war durch einen Wall mit vorgelagertem Graben optimal geschützt und hatte eine Vorburg, in der Handwerker und Händler ansässig waren, während die Herrschaft innerhalb des Burgwalles residierte. Es fanden sich in großer Menge wertvolle Trachtbestandteile und qualitätsvolle Reit- und Waffenausrüstungsgegenstände, die eine herausragende gesellschaftliche Bedeutung der hier ansässigen Familien andeuten. Durch die dendrochronologische Datierung

Der hervorragend erhaltene Kastenbrunnen von Lindow, Lkr. Mecklenburg-Strelitz.

von Hölzern aus dem Befestigungsgraben ist gesichert, dass die Burg nur im 9. und 10. Jh. bestanden hat.

Die Übernahme des Christentums während des 12. Jh. durch die bis dahin heidnischen Slawen zeigt sich deutlich in Gräbern, die beispielsweise bei Greese (Lkr. Nordwestmecklenburg) untersucht wurden. Hierbei handelt es sich um eine kleine Gruppe von Körpergräbern, die gemäß den christlichen Bestattungssitten ost-westlich ausgerichtet worden sind. Einzelne Trachtbestandteile weisen die hier begrabenen Personen jedoch zweifelsfrei als Slawen aus.



Die slawischen Körpergräber am Trassenrand bei Greese, Lkr. Nordwestmecklenburg.

Spätmittelalter

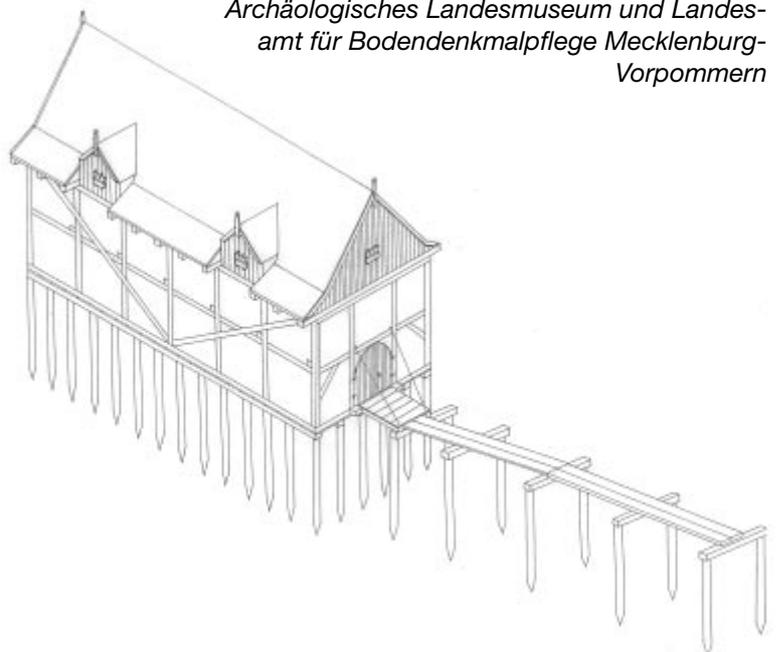
Die nachfolgende Epoche vom 12. bis 15. Jh. war nicht nur durch die endgültige Unterwerfung aller slawischen Stämme westlich der Oder, sondern auch durch die Einwanderung zahlreicher westeuropäischer und deutscher Siedler in die Landschaften an der südwestlichen Ostseeküste geprägt. Gravierende Veränderungen in nahezu allen Lebensbereichen der damals lebenden Menschen waren die Folge. Da es hierzu nur wenige Schriftquellen gibt, ist die Ausgrabung einer spätmittelalterlichen Wüstung bei Gützkow (Lkr. Ostvorpommern) von großer wissenschaftlicher Bedeutung. Dabei wurden zwei mittel-

terliche Hofstellen aufgedeckt, die einen Eindruck von der Struktur einer bäuerlichen Siedlung vermitteln.

Bei Ausgrabungen in der Gemarkung Wodarg (Lkr. Demmin) zeigte sich, dass an dieser Stelle seit dem späten 9. Jh. eine slawische Siedlung existierte, die während des Landesausbaus ab der Mitte des 13. Jh. durch deutsche Einwanderer stark überprägt und zu einer Grenz- und Zollstation ausgebaut wurde. Aufgrund dieser besonderen strategischen Position hatte man hier um das Jahr 1300 in einem künstlich angelegten kleinen See einen aufwändig konstruierten Wehrspeicher zur Aufbewahrung von landwirtschaftlichen Produkten und Handelswaren errichtet. Die Entdeckung dieser Anlage und dessen hervorragende Erhaltung waren eine der größten Überraschungen auf der A20-Trasse. Vergleichbare Anlagen sind aus dem gesamten nordostdeutschen Raum bislang völlig unbekannt.

Eine vollständige Auswertung aller Funde wird noch einige Jahre in Anspruch nehmen. Die bedeutendsten Entdeckungen auf der Autobahntrasse wurden jedoch bereits jetzt in dem Band „Die Autobahn A20 – Norddeutschlands längste Ausgrabung“ (Schwerin 2005) vom Landesamt für Bodendenkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern veröffentlicht.

*Dr. Hauke Jöns/Dr. Jens-Peter Schmidt
Archäologisches Landesmuseum und Landesamt für Bodendenkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern*



So dürfte der Wehrspeicher von Wodarg, Lkr. Demmin, ehemals ausgesehen haben.

Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein

Wirtschaftsministerium
des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung
des Landes Brandenburg

Konzept u. Redaktion: Hubert von Brunn/nobleCom

Fachberatung: Straßenbauverwaltung Schleswig-Holstein

DEGES

Fotos: Hist. Fotos u. Karten S. 6–9: Zeitschrift „Die Straße“
Farbfotos S. 9/10/11: Wolfgang Jäger, Frankfurt a. M.
S. 13: Presse- und Informationsamt der Bundesregierung
S. 27, 34–41: Straßenbauamt Lübeck
S. 91 (2 Fotos unten): Autobahnmeisterei Glienke
S. 93/94: Werk3, Rostock
S. 95 o.: Thorsten Krüger
S. 95 u.: Musik Münkwitz
S. 96: HWI Info, Wismar
S. 99 u.: Tourismus Marketing Uckermark GmbH
S. 100–104: Landesamt für Bodendenkmalpflege
Mecklenburg-Vorpommern
alle weiteren Fotos und Skizzen: DEGES

Übersichtspläne: DEGES

Layout/Lithos/
Fotosatz: Type-Design Fotosatz- und Layoutservice GmbH,
Gubener Straße 47, 10243 Berlin

Druck: Druckerei Stein, Hegelallee 53, 14467 Potsdam

Überarbeiteter
Nachdruck: Juni 2007

Diese Druckschrift ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung der Druckschrift oder von Teilen daraus ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Regelungen zulässig. Sie ist grundsätzlich genehmigungspflichtig. Zuwiderhandlungen unterliegen den Strafbestimmungen der Gesetze.

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesministeriums für Verkehr kostenlos herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlhelfern während des Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Europa-, Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich sind besonders die Verteilung auf Wahlveranstaltungen als Informations- oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Bundesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 10

