

Operationelles Programm Verkehr EFRE Bund 2007-2013



EUROPÄISCHE UNION
Investition in Ihre Zukunft
Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



A 14

Magdeburg – Wittenberge – Schwerin

Abschnitt 5: AS Karstädt bis AS Groß Warnow

Projektdurchführung

DEGES



Hintergrund

Die Neubaustrecke der A 14 verläuft von Magdeburg bis Schwerin mit rund 156 km Länge durch die Bundesländer Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern.

Zwischen der A2 bei Magdeburg und dem Autobahnkreuz Schwerin (A24) wird die A 14 als direkte Nord-Süd-Verbindung gebaut. Damit wird die derzeit größte Lücke im deutschen Autobahnnetz durch eine leistungsfähige Fernstraße geschlossen.

Die A 14 verbindet zukünftig nicht nur die Oberzentren Magdeburg und Schwerin sowie das Mittelzentrum Wismar. Mit der A 14 wird vor allem eine bedeutsame Verkehrsachse für den überregionalen Verkehr geschaffen. Diese Entwicklung führt auch zu einer verbesserten Abwicklung des internationalen Transitverkehrs aus Richtung Skandinavien, Baltikum und Russland nach Deutschland und weiter Richtung Polen sowie Richtung Tschechische Republik, Österreich, Ungarn und Südosteuropa.

Das Gesamtprojekt A 14 ermöglicht, ausgehend von den Seehäfen Lübeck, Hamburg, Wismar und Rostock, eine Verbesserung der Anbindung und Verteilung des Seehafeninterlandverkehrs.

In einer ersten Bauphase wurden Abschnitte in Brandenburg (AS Karstädt bis AS Groß Warnow), Mecklenburg-Vorpommern (AS Ludwigslust-Süd bis AK Schwerin) und Sachsen-Anhalt (AS Wolmirstedt – AS Colbitz) fertig gestellt. Ein Abschnitt der A 14 in Mecklenburg-Vorpommern nördlich der A 24 (Schwerin-Nord – Jesendorf) ist ebenfalls unter Verkehr.

Die A 14 betrifft europäische Naturschutz- und Vogelschutzgebiete. Erforderliche landschaftspflegerische Maßnahmen kompensieren den unvermeidbaren Eingriff in Natur und Landschaft.

Ein bedeutendes Bauwerk ist die Elbebrücke bei Wittenberge.

Daten und Fakten

Bauherr: Bundesrepublik Deutschland

Kosten: rd. 1,4 Mrd. €

Gesamtlänge: rund 156 km davon

Sachsen-Anhalt	97 km
Brandenburg	32 km
Mecklenburg-Vorpommern	27 km

Querschnitte:

- vierstreifig mit Seitenstreifen (RQ 29,5) von Dahlenwarsleben bis Stendal
- vierstreifig mit Seitenstreifen (RQ 28) von Stendal bis AK Schwerin

17 Anschlussstellen, 1 Autobahnkreuz, 5 Parkplätze mit WC sowie 2 Tank- und Rastanlagen.

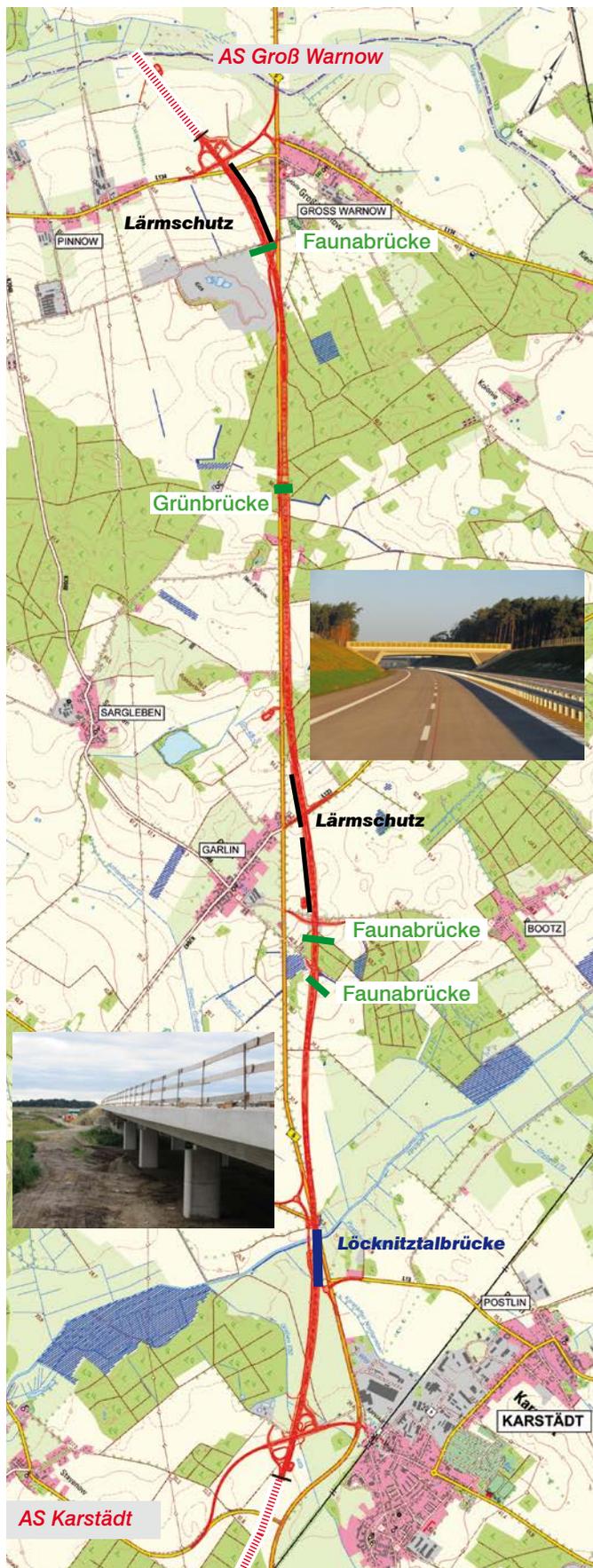
Verkehrsbelastung: 20.000–34.000 Kfz/Werktag (Prognose 2025).



Abschnitt 5:
AS Karstädt – Groß Warnow:
Grünbrücke

Abschnitt 4:
AS Wittenberge – o AS Karstädt:
Berücksichtigung des europäischen
Vogelschutzgebietes „Unteres Elbtal“

Abschnitt 3.1/3.2a/3.2b:
AS Seehausen (o) – LG. ST/BB
(Elbmitte) – AS Wittenberge:
Elbebrücke Wittenberge:
Gesamtlänge 1.104 m: bestehend
aus Vorlandbrücke 694 m Länge und
Strombrücke 410 m Länge



Land Brandenburg: Abschnitt 5: AS Karstädt bis AS Groß Warnow

Der in den Jahren 2013 – 2015 gebaute Abschnitt 5 der A 14 beginnt mit der Anschlussstelle Karstädt (B 5n). Die Strecke umgeht die Ortslage Karstädt westlich und führt dann gebündelt mit der B 5 Richtung Norden. Die Löcknitzniederung wird – als europäisches Schutzgebiet – mit einer Talbrücke gequert. Die vorhandene B 5 wurde in diesem Abschnitt verlegt und eine neue Brücke über die Löcknitz parallel zur Brücke im Zuge der A 14 errichtet. Anschließend verläuft die Trasse in nordöstlicher Parallellage zur B 5. Die Ortslage Groß Warnow wird südwestlich umfahren. Das nördliche Bauende stellt die Anschlussstelle Groß Warnow dar, die über die B 5 an das bestehende Verkehrsnetz anknüpft.

Daten und Fakten

- Bauherr:** Bundesrepublik Deutschland
- Kosten:** rd. 118 Mio. € mit EU-Förderung (EFRE) von rd. 50 Mio. €
- Länge:** rund 11 km
- Querschnitt:** (RQ 28)
– vierstreifig mit Standstreifen
- Anschlussstellen:**
– AS Karstädt
– AS Groß Warnow
- Bauwerke:** 17 darunter
- eine Großbrücke im Zuge der A 14 über die Löcknitz
Länge: 200 m
 - Brücke über die Löcknitz im Zuge der bisherigen B 5
Länge: rund 200 m
 - Grünbrücken über die A 14 und die B 5 mit ökologisch wirksamen Nutzbreiten von 50 m

- drei Faunabrücken als Kombination aus Wirtschaftsweg und ökologisch wirksamem Grünstreifen, Breite 20 m
- Lärm- und Irritationsschutzwände (Höhe 2 bis 4 m) in betroffenen Teilabschnitten
- Lärmschutzwälle auf 1.945 m Länge für Ortslagen Garlin, Neu Pinnow und Groß Warnow

Eingriffs-/Ausgleichsbilanz:

- 48 ha Versiegelung
- 60 ha betriebsbedingte Beeinträchtigung
- rund 200 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
- 440 trassenferne Alleebaumpflanzungen

Bauablauf

Bauvorbereitung:

- Archäologie
Beginn III. Quartal 2012 bis Ende IV. Quartal 2013
planmäßig abgeschlossen
- Leitungsverlegungen
Beginn IV. Quartal 2012 bis Ende IV. Quartal 2013
planmäßig abgeschlossen
- Vorgezogene Artenschutzmaßnahmen
IV. Quartal 2012 bis Ende 2014 planmäßig abgeschlossen

Baudurchführung:

- von 2013 bis 2015
- Löcknitzbrücken
Oktober 2013 bis III. Quartal 2015
 - Strecke und Bauwerke
Anfang 2014 bis IV. Quartal 2015
 - Schutz- und Leiteinrichtungen, Beschilderung/Markierung sowie Grünbrücken parallel zur Bauausführung Strecke.

Verkehrsfreigabe: 21.12.2015

Technik und Ökologie

Integratives Schutzkonzept

Mit der A 14 entsteht eine moderne Autobahn, die den hohen Anforderungen des Umwelt- und Naturschutzes gerecht wird. Die nach den neusten wissenschaftlichen Erkenntnissen optimierten technischen Lösungen für die Entwässerung, für die Querung von Fließgewässern und zum Lärm- und Kollisionsschutz werden mit Biotopentwicklungsmaßnahmen in der umgebenden Landschaft kombiniert. Mit einem ästhetisch ansprechenden Gestaltungskonzept wird für die Bauwerke bewusst ein Akzent gesetzt.

Der Lärmschutz für die Ortslagen Garlin, Neu Pinnow und Groß Warnow wird aktiv mit Lärmschutzwällen erreicht. Die Eingrünung der Trasse mit Gehölzen sorgt in den angrenzenden Ortslagen für den Schutz vor Feinstaub.



Grünbrücke (Visualisierung)

Ökologische Durchlässigkeit

Grünbrücken, Faunabrücken, Gewässerdurchlässe und die Löcknitzquerung ermöglichen den Erhalt der Wanderkorridore geschützter Arten. Leitpflanzungen und technische Einrichtungen zum Kollisions- und Irritationsschutz verstärken die ökologische Funktionalität der Bauwerke.



Leitstruktur



Schutzwände (Visualisierung)

Proaktiver Artenschutz

Kollisionsschutzwände sowie Irritations- und Blendschutzwände vermeiden die Gefährdung von geschützten Arten. Die bereits vor dem Bau der Autobahn umgesetzten Artenschutzmaßnahmen gewährleisten den Bestand der Arten durch Bereitstellung quantitativ und qualitativ angemessener Lebensstätten.

Vorgezogene Artenschutzmaßnahmen:

- vier neu geschaffene Kleingewässer
- 10 ha Gehölzpflanzungen
- 20 ha artenreiches Grünland
- 70 ha Biotopentwicklung
- Installation von Fledermausquartieren und Waldkauzkästen
- Umsiedlung von geschützten Arten (Ameisen und Eidechsen) aus dem Baufeld



Laichgewässer



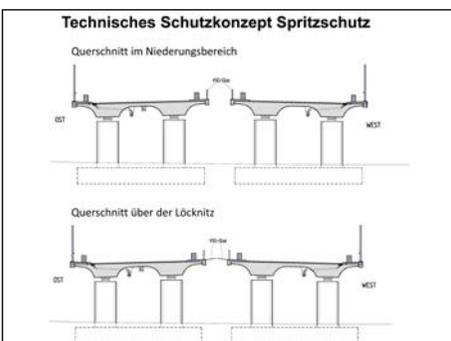
Überflugschutzhilfen und Kollisionsschutzwände (Visualisierung)

Prävention – Monitoring und Risikomanagement

Innovative Umweltschutzmaßnahmen dienen der Vermeidung der Belastung der geschützten Gewässerfauna durch Stoffeinträge – insbesondere Chlorid – durch den Straßenbetriebsdienst in das Einzugsgebiet der Löcknitz. Ein mehrjähriges Monitoring in Kombination mit weiteren Maßnahmen zum Risikomanagement sorgt für nachhaltigen Schutz. Weitere Monitoringmaßnahmen sind für die seltene Brutvogelart Ortolan im Vogelschutzgebiet „Agrarlandschaft Prignitz-Stepenitz“ vorgesehen.



Waldkauzkasten



Löcknitz