



## **Planung eines Autobahnzubringers von der A 14 zum Industriegebiet „Göhrener Tannen“**

### **Position des BUND Schwerin**

Das Vorhaben eines Straßenneubaus zum Industriegebiet „Göhrener Tannen“ durch ein Waldgebiet als weiteren Zubringer zur Autobahn A14 steht im eklatanten Widerspruch zur dringend notwendigen Verkehrswende und den von der Landeshauptstadt Schwerin selbst gesetzten Klimazielen.

Bereits 2021, anlässlich des Planungsbeschlusses der Stadtvertreter wandte sich der BUND Schwerin an die Stadtvertreter und das SPD-geführte Verkehrsministerium M-V.

In der Begründung des Beschlusstextes der Stadtvertretung wird zur Notwendigkeit des Autobahnzubringers folgendes formuliert: *„Mit dem Autobahnzubringer werden die Gewerbegebiete im Süden der Stadt v.a. der Industriepark Schwerin, Schwerin-Süd, die Babenkoppel I und II, Am Fährweg und das Gewerbegebiet Görries besser erschlossen. Die Gewerbegebiete sind Impulsgeber für die lokale Wirtschaft. In südlichen Bereich der Stadt sind insgesamt ca. 350 gewerblich tätige Unternehmen mit ca. 6.900 Arbeitnehmern ansässig. Durch die Anbindung an die BAB 14 wird der Wirtschaftsstandort Schwerin gestärkt. Das Interesse und die Nachfrage nach einem Autobahnzubringer zeigt sich auch in den Unterstützerschreiben von der BVS-Gruppe, Nestlé und Ypsomed Production, die im Industriepark Schwerin angesiedelt sind (Anlage 3). Der BAB-14-Zubringer würde eine Entlastung (Wirtschafts- und Schwerverkehre) der Straßen im Stadtgebiet herbeiführen, vor allem der B 321 in den Stadtteilen Krebsförden, Großer Dreesch, Zippendorf und Mueß.“*

Dazu der BUND: Die Notwendigkeit eines solchen Autobahnzubringers ist durch keinerlei Zahlen belegt, noch liegen Prognosen über die Entwicklung des Verkehrsaufkommens vor. Welchen Anteil das derzeitige und künftige Verkehrsaufkommen von der A 14 zu den im Antrag genannten Industrie- und Gewerbegebieten hat und welche reale Entlastung der Bau des neuen Autobahnzubringers auf die Ortsteile Mueß, Zippendorf, Großer Dreesch und Krebsförden hätte, ist völlig unbekannt und rein spekulativ.

### **Finanzrisiko Straßenbau**

Gut 3,4 Millionen Euro belasten bereits den Haushalt der Stadt Schwerin, um den vierspurigen Ausbau der B 321 auf einer Länge von 2,1 km zwischen Rabensteinfeld und Zippendorf anteilmäßig mit zu finanzieren. Dieser überdimensionierte Ausbau wurde insbesondere mit der Verbesserung der Autobahnanbindung an die A 14 begründet, so dass ein weiterer, völlig neu durch die Landschaft zu bauender Zubringer im Süden der Stadt unverständlich ist. Die Kosten für Bau- und Grunderwerb wurden zunächst mit 10,2 Mio. € geschätzt, später auf 20 Mio. € erhöht und im Dezember 2021 kurz vor Abschluß der Bauarbeiten auf bis dahin 46 Mio. € (!) beziffert. Dazu kommen die Planungskosten, die mit 15 % der Bau- und Grunderwerbskosten zu Buche schlagen und an denen sich die Stadt trotz Landesförderung anteilmäßig beteiligen muss.

### **Das Märchen von Wirtschaft und Straßenbau**

Leider hält sich hartnäckig die Meinung in weiten Teilen von Politik, Wirtschaft, Medien und Bevölkerung, dass der Bau oder Ausbau weiterer Straßen zu Wirtschaftswachstum und damit zu mehr Arbeitsplätzen führe. Diese These kann jedoch weder empirisch noch theoretisch bestätigt werden. In einem mit Straßen bereits hocherschlossenen Land wie

Deutschland, spielt der Straßenbau im Vergleich zu anderen Standortfaktoren kaum mehr eine Rolle.

### **Abholzung Waldgebiet**

Je nach Variante würde die Länge des Autobahnzubringers zum Industriegebiet Göhrener Tannen zwischen 3 km und 4,2 km betragen. Somit wäre mit dem Bau der Straße die großflächige Abholzung von Wald verbunden. Welche Bedeutung Wald auf unser Klima und welchen Beitrag er zur Kohlenstoffbindung leistet, hat Dr. Wolfgang Stürmer vom Thünen-Institut in jüngerer Zeit beschrieben. Hierzu einige beeindruckende Zahlen und Fakten: „Die oberirdische Biomasse der gesamten Waldfläche Deutschlands enthält 2017 einen Kohlenstoffvorrat von 1.035 Mio. t, die unterirdische Biomasse 163 Mio. t und das Totholz 33,6 Mio. t (Moorstandorte sind nicht berücksichtigt). Im Vergleich zur Bundeswald-Inventur 2002 entspricht das für die Biomasse einer jährlichen Zunahme der Kohlenstoffspeicherung von 1,1 t pro Hektar. Somit ist der Wald in Deutschland seit Beginn der Berichterstattung im Jahr 1990 jedes Jahr eine Kohlenstoffsene. Die Ergebnisse zeigen, dass Wälder eine entscheidende Rolle im deutschen Klimageschehen spielen. Sie binden Kohlenstoff und mindern somit ca. 7 bis 8 % der deutschen Treibhausgasemissionen (2017 894 Mio. t CO<sub>2</sub>)“.

Insbesondere die Waldböden gehören zu den bedeutendsten Kohlenstoffspeichern überhaupt. Durch den Autobahnzubringer würden nicht nur hektarweise Wald und Waldböden unersetzbar verloren gehen, die randlichen Bereiche verbleibender Waldreste würden zudem starker Besonnung und Austrocknung preisgegeben. Dadurch wird auch in den verbleibenden Waldresten aus dem Boden vermehrt klimawirksames Kohlendioxid freigesetzt. Experten haben herausgefunden, dass Neuanpflanzungen, die oft als Ersatz angelegt werden, die oberirdischen und unterirdischen Speicherfunktionen erst nach 40 bis 80 Jahren erfüllen können. Das ist zu spät für den Klimaschutz.

### **Artenschutz torpediert**

In dem durch die Landeshauptstadt Schwerin in Auftrag gegebenen Artenschutzrahmenkonzept Zauneidechsen vom November 2017 ist die Fläche, in der die geplante Autobahnabfahrt liegt, als mögliche Kompensationsfläche in einer Größe von 29 ha auf dem ehemaligen Ackerland ausgewiesen. Durch den Autobahnzubringer würde diese Kompensationsfläche zerschnitten und kleinere, isolierte Teilflächen entstehen. Die Wertigkeit wird dadurch in Frage gestellt. Ob spezielle Durchlässe unter der Straße für Reptilien nutzbar sind, ist zu bezweifeln. Außerdem erfolgen hier bereits jetzt Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe, die im Industriegebiet „Göhrener Tannen“ selbst stattfinden. Es ist aberwitzig, Ausgleichsmaßnahmen später wieder zu beseitigen.

### **Schienenanbindung vorhanden**

Ohne größere Probleme wäre eine Anbindung des Industriegebiets über die Schiene möglich, da die Bahnlinie von Schwerin nach Parchim unmittelbar nördlich des Industriegebiets verläuft (s. Abbildung im Anhang). Eine Anbindung an das überregionale Schienennetz wäre somit machbar. Dies wäre eine zukunftsorientierte Verkehrsanbindung, die eine wirkliche Entlastung der Straßen bringen würde und das Gewerbegebiet zukunftsfähig machen würde.

### **Klimanotstand**

Die Stadt Schwerin hat Anfang 2020 den „Klimanotstand“ ausgerufen. Somit sind mögliche Auswirkungen von Vorhaben der Stadt auf das Klima zu berücksichtigen. Im Hinblick auf den Klimaschutz ist die Umsetzung des Baus des Autobahnzubringers aus mehrfacher Hinsicht nicht zu vertreten:

1. Durch die großflächige Abholzung von Wald würden große Mengen von gebundenen Kohlenstoffen und somit klimaaktiven Gasen freigesetzt werden.

2. Durch den Autobahnzubringer würde ein erhöhtes Verkehrsaufkommen die Stadt Schwerin mit zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen belasten. Das Ziel der Klimaneutralität würde damit noch schwerer zu erreichen sein.

3. Einem möglichen Beitrag zur Entlastung des Klimas und der Straßen durch eine Verlegung des Lieferverkehrs auf die Schiene würde durch die Autobahnanbindung entgegen gewirkt werden.

Mit der Umsetzung dieses Vorhabens zeigt die Stadt Schwerin, dass sie die Notwendigkeit eines Umdenkens im Hinblick auf den Klimaschutz nicht erkannt hat. Im Gegenteil, dieses Projekt würde den Klimanotstand in Schwerin als reines Marketing entlarven hinter dem keine ernst gemeinten Bemühungen stehen tatsächlich etwas aktiv zum Klimaschutz beizutragen.

**Der BUND fordert deshalb die Stadt Schwerin und das Land Mecklenburg-Vorpommern auf, die Planungen zum Bau des Autobahnzubringers A14 – „Göhrener Tannen“ nicht weiter zu verfolgen.**

Jürgen Friedrich  
Vorsitzender der BUND-Gruppe Schwerin

BUND-Gruppe Schwerin  
Wismarsche Straße 152  
19053 Schwerin  
bund.schwerin@bund.net

Anhang: Abbildung Variantenvergleich

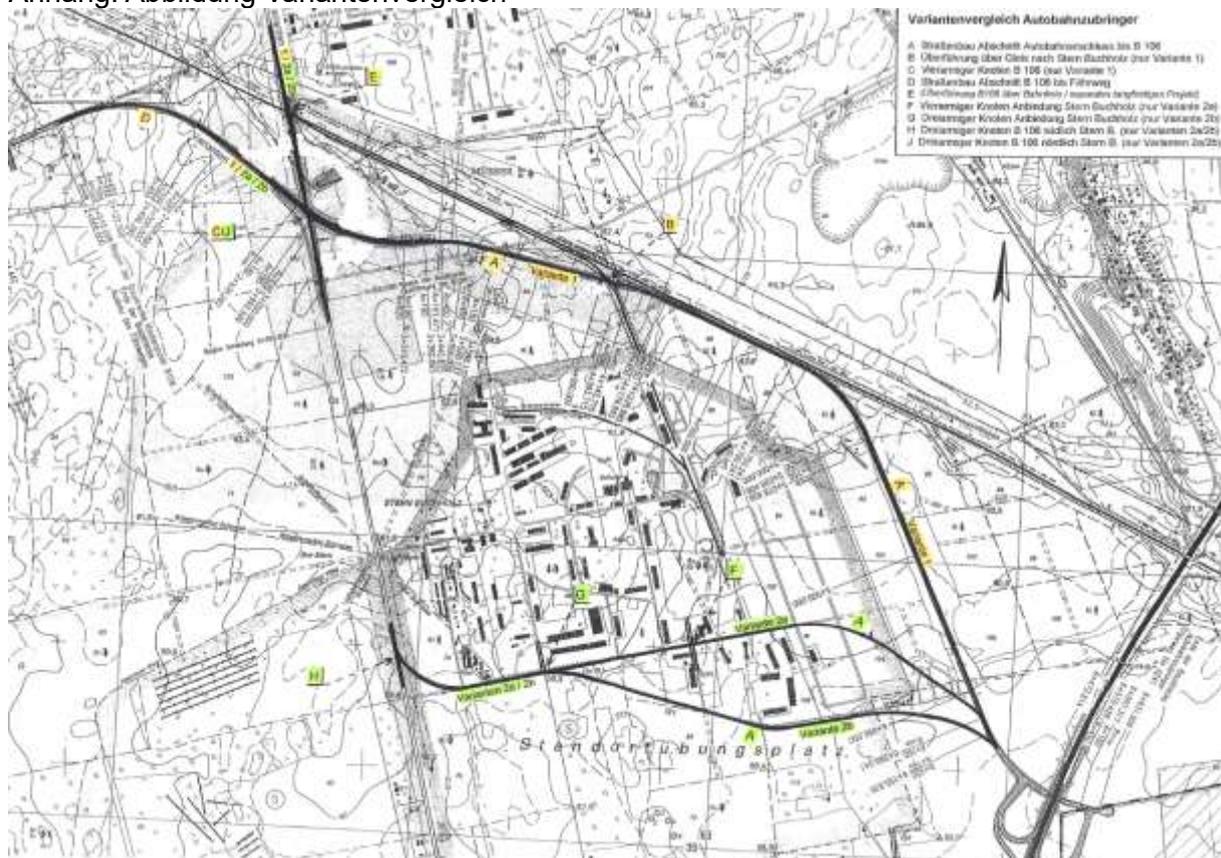


Abb. 1: Variantenvergleich von 2008 (Quelle: [https://bis.schwerin.de/vo0050.asp?\\_kvonr=7459](https://bis.schwerin.de/vo0050.asp?_kvonr=7459))

## **Literatur:**

BÜRO FÜR LANDSCHAFTSÖKOLOGIE LAUFER (2017): Artenschutzrahmenkonzept Zauneidechsen mit Anmerkungen zu Brutvögeln und Kreuzkröte Industriepark Schwerin (IPS), Gutachten im Auftrag der Landeshauptstadt Schwerin.

Mythos Autobahn – Bringen immer perfektere Straßen noch einen Nutzen für regionales Wirtschaften? Ergebnisse einer Tagung über den Zusammenhang zwischen Verkehrsinvestitionen und Wirtschaftswachstum am 24./25.9.04 in Dorfen, Obb.  
[http://vorort.bund.net/verkehr/themen/themen\\_7/files/2907\\_kongressreader.pdf](http://vorort.bund.net/verkehr/themen/themen_7/files/2907_kongressreader.pdf)

Baukosten B 321: <https://www.svz.de/lokales/zeitung-fuer-die-landeshauptstadt/Vierspuriger-Ausbau-der-Crivitzer-Chaussee-jetzt-fertig-id34763312.html>

Bert Schüttpelz, 22. Dezember 2021, 16:22 Uhr

Jeschke, L. (2015)\_Die stoffliche Akkumulation unter langfristiger Waldbedeckung\_  
VILM\_Kiefer