

# 1 Durch das Vorhaben entstehen unwirtschaftliche Aufwendungen für Straßenkosten

## 1.1 Schwerlastverkehr auf der L11

Die L11 ist eine Alleinstraße und als solche nicht zu verbreitern. Es gilt der Alleenschutz. Sie ist für regelmäßigen Schwerverkehr nicht ausgelastet. Sie ist kreislicher Radweg und ist der einzige asphaltierte Radweg, der die Haupttourismusorte Lohmen und Krakow am See verbindet. Sie wird von Mai bis Ende Oktober stark von Radfahrern frequentiert, erfüllt ihren Zweck und ist konform zu G (10).

*RREP MM, G (10) „Die überregionalen Radwanderwege und Wanderwege sollen...die Zentren des Fremdenverkehrs sowie die attraktivsten Landschaftsräume unmittelbar erschließen. Das touristische Wegenetz soll bei allen Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden.“*



Abbildung: Die L11 hinter Suckwitz Richtung Reimershagen

Durch die prognostizierte regelmäßige Verkehrsbelastung von 5491 Fahrten und erheblichem Schwerverkehr (>18t) wird die Fahrbahndecke der L11 in kürzester Zeit kaputtgefahren sein. Wenn sich zwei Lastwagen begegnen, werden sie auf die unbefestigten Seitenränder ausweichen und die Alleebäume beschädigen.

Straßenbauamt Stralsund, 08.03.2017:

*„Der Bereich der Landesstraße L 11 Krakow am See – Groß Tessin – Lohmen umfasst die Abschnitte 090 und 100 und ist 14,5 km lang. Die Verkehrsbelegung in diesem Bereich ist sehr gering mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke DTV = 570 (in Kfz/24h) und Schwerverkehr DTV-SV = 38. Das ist auch einer der Gründe, dass die Strecke seit 1991 noch nicht ausgebaut wurde. Die vorhandene Befestigung ist noch Altbestand mit unterschiedlichem Aufbau wie Pflaster, Beton und Tränkmakadam. Im Rahmen der Erhaltung wurden dünnschichtige Maßnahmen wie Oberflächenbehandlungen ausgeführt.*

*Bestandsunterlagen der Straße, die ich Ihnen zur Verfügung stellen könnte, existieren nicht.“  
(Anlage 1)*

**Folgerung: Die L11 ist an diesem Standort für den prognostizierten Schwerverkehr nicht erschlossen. Für die L11 besteht Alleenschutz.**

Sollte die Schweinemastanlage in Suckwitz errichtet werden, sind die Probleme für die Region auf Jahre vorprogrammiert.

Wenn regelmäßig und dauerhaft die Fahrzeuge mit 40t die Straße belasten, ist diese in sehr kurzer Zeit kaputt. Dies bedeutet, die Straße müsste für 40t erschlossen werden. Schaut man sich das Bild der L11 an, sieht man, dass dies nicht geht, ohne die Allee zu beschädigen. Man kann die Straße nicht verbreitern, außerdem liegen die Wurzeln sicherlich unter der Straße.

Eine Umbaumaßnahme würde auf lange Zeit für die Region zur Katastrophe. Man kann die Straße nicht sperren, denn nur über sie erreichen Einwohner, Betriebe, Landwirte und Feriengäste zwischen Lohmen und Tessin ihre Häuser, Arbeitsplätze, Feriendomizile und Ackerflächen. Der einseitige Ausbau dürfte ebenfalls schwierig werden, denn alle Landmaschinen sind breiter als 2 m, zum Teil wesentlich breiter. Für einen längeren Zeitraum kommt es zu geschäftlichen Einbußen, die für manchen nicht aufzufangen sind. Für Radfahrer wird die Situation zu gefährlich und unzumutbar.

Ohne die Schweinemastanlage erfüllt die L11 ihre Funktion als Verbindungsstraße im unzerschnittenen Freiraum zwischen zwei Tourismusorten:

*RREP MM, G (3): „Innerhalb der großen unzerschnittenen Freiräume sollen Verkehrswege der Stufen I –III nicht neu angelegt und vorhandene Straßen nicht für eine ... Verbindungsfunktion ausgebaut werden.“ S.78: „Insbesondere die großen unzerschnittenen Freiräume sind typisch für die Landschaft Mecklenburg-Vorpommerns. Sie tragen wesentlich zur Attraktivität des Landes für den Fremdenverkehr bei und bilden wichtige Rückzugsräume für bedrohte Tierarten.“*

Sollte die Schweinemast an dem vom Vorhabenträger gewünschten Standort errichtet werden, kämen auf das Land und die Gemeinden an der L 11 enorme Kosten zu. Das Land müsste mehrere Millionen Euro aufbringen, wenn dieser Standort genehmigt würde. Dies würde dem Gesetz widersprechen. Dem privilegierten Bauen im Außenbereich sind durch den Gesetzgeber Grenzen gesetzt. Privilegiertes Bauen ist nach § 35 Abs. 3 Satz 1 BauGB nur möglich, wenn öffentliche Belange nicht beeinträchtigt werden.

*§ 35 (3) 4.: Eine Beeinträchtigung öffentlicher Belange liegt insbesondere vor, wenn das Vorhaben unwirtschaftliche Aufwendungen für Straßen oder andere Verkehrseinrichtungen, ... erfordert.*

Aus Steuermitteln sollen mehrere Millionen Fördermittel für die Schweinemastanlage aufgebracht werden, weitere etliche Millionen für die Auflastung der L11. Dafür wird den Bürgerinnen und Bürgern ein Erholungsgebiet genommen, sie verlieren Einkommen und eventuell die geschäftliche Existenz.

## 1.2 Belastung durch den zu erwartenden Verkehr

Seit 2011 macht der Vorhabenträger unplausible Angaben zu dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen, zur Belastung der Straßen und den Verkehrsströmen. Immer noch wird mit der Tabelle aus dem 1. Antrag gearbeitet, die lediglich Anfahrten von LKW und PKW angibt, aber keine Angaben zu den Größen der LKW, bzw. deren Tonnagen macht. (UVS 16.173 M-B, S. 16, Tabelle 3)

Aus dem Text der Antragsunterlagen und der verschiedenen Gutachten lassen sich zumindest der LKW Bedarf und deren Tonnagen einschätzen:

	Fahrten für	aus dem Text	Tonnage	An- und Abfahrten	Zeiten	
	Mastschweine	480 jede Woche	<b>3 LKW zu 40 t</b>	312	werktags	Tag/ Nacht
	Ferkelanlieferung	500 - 700 jede Woche	<b>1 LKW zu 40 t</b>	104	werktags	Tag/ Nacht
	Getreide	4 Silos zu 1000 t	20 t Zul.Gw <b>ca.32t</b>	400	Erntezeit	Tag/ Nacht
	Futter- und Zusatzkompon.	1 LKW pro Tag	20 t Zul.Gw <b>ca.32t</b>	730	werktags	
	Kadavertransporte	2% oder mehr des Bestandes	20 t Zul.Gw <b>ca.32t</b>	50	werktags	
	Gas	1 x im Monat	LKW / ?	24	werktags	
	Gülle	mindestens 17.500 m <sup>3</sup> = 17,5 Mill Liter <i>(eher 20,5 Mill)</i>	15.000 Liter	2333	März/April Aug/ Sept	Tag/ Nacht
	<b>LKW</b>			<b>3953</b>		
	PKW, Mitarbeiter, Handwerker, etc	Zahlen übernommen		1938		
insgesamt				<b>5891</b>		

Die Angabe „werktags“, bzw. Monatsangaben sagen nichts über Tages- und Nachtfahrten. Dem Schallgutachten ist zu entnehmen, dass die Tiere auch nachts entladen werden können. Dies gilt auch für den Gülleverkehr und das über Wochen rund um die Uhr (siehe Anzahl der Güllefahrten).

Die folgenden im Schreiben des AfRL MM/R vom 23.08.2012 mitgeteilten Anforderungen an den Antragsteller wurden von diesem weder im 1. noch im 2. Antrag vollständig bearbeitet und sind auch in diesem Antrag nicht bearbeitet worden:

*„Zudem sind die Auswirkungen durch den Verkehr (Anlieferung und Abholung von Tieren, Futter, etc. und die möglichen Belastungen der betroffenen Straßen aufzuzeigen. Hierzu wird ein entsprechendes Lärmgutachten erarbeitet.“*

Die Verkehre auf der L11 werden in beiden Richtungen zu erheblichen Belästigungen und Straßenschäden führen. Wir entnehmen dem Antrag, dass die Tiere in Teterow geschlachtet werden und wissen, dass mindestens 2/3 der Ackerflächen in Gerdshagen liegen

Es ist vollkommen unbegreiflich, warum dieses riesige Verkehrsaufkommen genau 10 km hin und 10 km zurück nach Gerdshagen durch die Region sein muss, wenn die Schweinemast auch in der Nähe der Hofstelle gebaut werden könnte, wo sich der überwiegende Teil der Ackerflächen befindet. Jeder Getreidelaster und jeder Gülletransporter legt für den Einsatz nach Gerdshagen 20 km zurück. Hier werden die Grundsätze eines „vernünftigen Landwirts“ grob missachtet.



Erheblich betroffen sind die Bürger und Bürgerinnen in Reimershagen und Groß Tessin, an deren Wohnhäusern, u.a. die 40t-Schweinetransporter in einem Abstand von 2 - 5 m vorbeidonnern. In Reimershagen ist die L11 eine dorftypische Pflasterstraße. Die Anwohner sind regelmäßig über Jahre dem Lärm und den Emissionen der Schweinetransporter ausgesetzt.

Der „Zweck des BimSch G“ liegt im Schutz des „Menschen, insbesondere der menschlichen Gesundheit“. (9. BimSchV, §1a)

### 1.3 Schweinetransporte

Für die Schweinetransporte zum Schlachthof nach Teterow werden 3-stöckige 40t-LKW eingesetzt werden müssen, da der Antragsteller wöchentlich 480

Mastschweine mit dem Mindestgewicht von 110 kg ausstallt. Dafür braucht er mindestens drei 40t-Lastzüge. (Wenn er kleinere nimmt, dann entsprechend mehr.)

Bei Einhaltung der Tierschutzbestimmungen muss ein Mastschwein von 110kg -->0,55m<sup>2</sup> Platz haben. Ein Lastzug darf nach den Verkehrsbestimmungen 18,75 m lang und 2,55 m breit sein. 3-stöckige LKW für Mastschweintransporte haben eine Ladefläche von 100m<sup>3</sup> und insgesamt eine Tonnage von 40t. Sie können 181 MS transportieren. D.h. man braucht 3 LKW beim Ausstallen und könnte auf dem 3. LKW noch 116 Schweine mehr transportieren. (siehe hierzu auch die Überlegungen zum Selektionsstall)

Die riesigen Viehtransporter und LKW der geplanten Schweinemastanlage würden Rad- und PKW-Fahrer auf dem kreislichen Radweg erheblich gefährden. Auf der Pflasterstraße in Reimershagen, die unmittelbar neben den Häusern verläuft, ist dieser Verkehr unzumutbar. Dies gilt auch für die weitere Strecke über Krakow am See, Kuchelmiß nach Teterow.

### 1.4 Gülletransporte

Die gleiche Rechnung kann für die Gülletransporte durchgeführt werden. Die Güllemenge wird mit 14,5 Millionen Litern angegeben, liegt aber höchstwahrscheinlich deutlich darüber (siehe Güllerechnungen). Auch hier wird lediglich eine in den verschiedenen Gutachten unterschiedliche nicht nachvollziehbare Anzahl von Fahrten angegeben, da die Kapazität der Fahrzeuge nicht genannt wird.

UVS, S. 18:

*"Maximal 45 Schlepper/Lkw bzw. 90 Schlepper/Lkw An- und Abfahrten am Tag sowie 24 Schlepper/Lkw bzw. 48 Schlepper/Lkw An- und Abfahrten in der Nacht."*

Schallgutachten, S.11:

*"Gülletransporte 80 Fahrten am Tage, 40 Fahrten in der Nacht."*

Insbesondere in der Nacht ist, anders als der Antragsteller behauptet, nicht mit einer Vermischung des Anlagenverkehrs mit normalen Verkehr zu rechnen und da die Fahrzeuge nicht nur um die Anlage kreisen sondern die Gülle zur Ausbringung fahren, bleibt der Abstand von 500 m fraglich.

Der Antragsteller hat keine plausible Darstellung der Lärm- und Geruchsbelastung während der Gülleausbringzeit mit überprüfbaren Fakten abgeben. Würden durchschnittlich 15 m<sup>3</sup> Gülle pro Tankvorgang abgetankt, käme es zu über 2300 Fahrten, wobei das Eigengewicht der Fahrzeuge mitgerechnet, es immer Schwerlastverkehr wäre.

## 1.5 Befüllung der Futter- und Getreidesilos

Die Antragsunterlagen geben keine Auskunft zur Befüllung der Getreidesilos und auch beim Schallgutachten wird der Lärm der Getreideanlieferung und des Befüllvorgangs nicht berücksichtigt.

Die vier Futtersilos zu je 1.000 t werden doch nicht leer stehen. Sollten diese von LKW mit einem Zuladegewicht von 20 t bestückt werden, kämen während der Erntezeit, in der Haupttourismuszeit noch einmal mindestens 400 Fahrten mit Schwerlastern > 30 t hinzu. Dieser Verkehr kommt von der Hofstelle aus Gerdshagen, wo mindestens 2/3 der Ackerflächen liegen.

Unklar ist darüber hinaus, was aus den beiden mit Urteil vom 11.08.2017 vor Gericht im Klageverfahren gegen den Landkreis erstrittenen Hochsilos von 22 m Höhe wird, die auch auf diesem Gelände geplant sind. Angeblich sollen diese ebenfalls für die Schweinemastanlage genutzt werden. Auch diese Silos werden nicht genannt, würden aber die Berechnungen sämtlicher Gutachten zunichtemachen.

Bereits in der 1. Anlaufberatung wurde die Problematik des Schweinetransport- und Gülleverkehrs im Tourismusegebiet thematisiert. Die Befüllung der Getreidesilos und der Gülleverkehr und das Ausbringen der Gülle erfolgt in der Haupttourismussaison.

Das in der obigen Tabelle dargestellte Verkehrsaufkommen verteilt sich nicht gleichmäßig über das ganze Jahr. Vor allem die Sommermonate mit Ernte- und Güllezeiten werden für die Einwohner und Feriengäste schrecklich. Tag und Nacht fahren die Getreidelaster und dann die Güllewagen zwischen Suckwitz und Gerdshagen hin und her, wochenlang versinkt die Region im Güllegestank. Mindestens 14,5 Millionen Liter Gülle in der Gegend zu verteilen, dauert, macht Lärm und Gestank und wird nicht zu ertragen sein.

Die Naturtouristen der Hotels, Ferienhäuser und Campingplätzen in Reimershagen, Lohmen, Dobbartin, Goldberg und Krakow am See, die bei uns die Erholung in der Natur suchen, die sich an der herrlichen Landschaft erfreuen wollen, wandern oder sich die Region per Rad erobern wollen, werden unwiederbringlich vertrieben.