

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stephan Kühn, Undine Kurth (Quedlinburg), Cornelia Behm, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Finanzierung der Nordverlängerung der Autobahn 14 (Magdeburg–Schwerin)**

Der Bau der Nordverlängerung der Autobahn 14 von Magdeburg nach Schwerin ist mit geschätzten Gesamtkosten in Höhe von 1,3 Mrd. Euro das derzeit teuerste geplante Autobahnprojekt in Deutschland.

Bis heute konnte der Bedarf für das milliardenschwere Fernstraßenprojekt durch Altmark und Prignitz nicht plausibel belegt werden. Unabhängige Verkehrsgutachter zweifeln die zugrunde liegende Verkehrsprognose an und weisen nach, dass im A-14-Korridor auch perspektivisch in keinem Abschnitt autobahnrelevante, sondern eher durchschnittliche Belastungen einer zweistreifigen Bundesstraße erreicht werden.

Auch der Vorsitzende Richter des Bundesverwaltungsgerichts hat in der Verhandlung der Klage des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND) gegen den ersten Planfeststellungsbeschluss (VKE 1.2, Wolmirstedt–Colbitz) seine Bedenken zur Verkehrsprognose angebracht. Es gebe Anlass, darüber nachzudenken, ob die Prognosen nicht sehr weit von der Realität entfernt seien, so der Richter in der genannten Verhandlung am 11. Mai 2011.

Trotz des nicht nachgewiesenen Bedarfs treiben die Auftragsverwaltungen der Länder Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern das Vorhaben weiter voran und hoffen, das umstrittenste Fernstraßenvorhaben mit Geld aus Brüssel realisieren zu können. Insgesamt sollen 327 Mio. Euro aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in den Bau der A-14-Nordverlängerung fließen. Doch der aktuelle Planungsstand lässt Zweifel aufkommen, ob die EFRE-Mittel tatsächlich eingesetzt werden können, da das Vorhaben bis zum 31. Dezember 2015 abgeschlossen sein muss.

Der Verkehrsminister von Sachsen-Anhalt, Thomas Webel (CDU), hat bereits eingeräumt, dass bis zum Sommer 2012 alle Abschnitte planfestgestellt sein müssten, um den Zeitplan noch einhalten zu können.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Welcher Planungsstand ergibt sich aktuell in den insgesamt 14 Planfeststellungsabschnitten der A-14-Nordverlängerung?
2. Welche Abschnitte befinden sich im Planfeststellungsverfahren, und wann finden die Erörterungstermine statt?
3. Für welche Planfeststellungsabschnitte liegt Baurecht vor?

4. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss der einzelnen Planfeststellungsverfahren?
5. Welche Planfeststellungsbeschlüsse werden derzeit beklagt?
6. Wie ist der aktuelle Verfahrensstand bei der Beantragung der EFRE-Mittel für den Abschnitt VKE 1.2 bei Colbitz?  
Welche Summe hat die Bundesregierung beantragt, und welche Summe wurde von der EU bewilligt?
7. Wurden mit der Bewilligung Auflagen erteilt?  
Welche offenen Fragen sind gegenüber der EU noch zu klären?
8. Wie ist der Verfahrensstand bei der Beantragung der EFRE-Mittel für die weiteren Bauabschnitte in Sachsen-Anhalt?
9. Welcher Verfahrensstand bei der Beantragung der EFRE-Mittel ergibt sich in den Ländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern?
10. Hält die Bundesregierung den Einsatz von EFRE-Mitteln vor dem Hintergrund des aktuellen Planungsstandes und der zeitlichen Restriktionen bei der Verwendung der besagten Gelder für realistisch?  
Wenn ja, warum?
11. Welchen Plan verfolgt die Bundesregierung für den Fall, dass die EFRE-Mittel absehbar nicht bis zum 31. Dezember 2015 für den Bau der A 14 eingesetzt werden können?
12. Sollen die Mittel dann in andere Vorhaben des Bedarfsplans Straße fließen?  
Wenn ja, in welche?
13. Was meint Staatssekretär Rainer Bomba, wenn er in diesem Zusammenhang von einem „Plan B“ spricht (Deutsche Verkehrs-Zeitung vom 5. März 2012)?
14. Ist es demnach richtig, dass die Bundesregierung im Falle einer Nichtverwendung für die A 14 die Mittel dann für die B 190n verwenden will?
15. Welcher Planungsstand ergibt sich derzeit bei der B 190n in Sachsen-Anhalt bzw. Niedersachsen?
16. Ist vor dem Hintergrund des Planungsstandes bei der B 190n eine Vollendung bis Ende 2015 realistisch?
17. Ist die Bundesregierung bereit, die unter Umständen entfallenden EFRE-Mittel durch Haushaltsmittel des Bundes zu kompensieren und darüber den Bau der A 14 zu ermöglichen?
18. Könnten die EFRE-Mittel auch außerhalb des Straßenbaus eingesetzt werden?  
Wenn ja, für welche Bereiche bzw. Vorhaben?
19. Stimmt die Bundesregierung zu, dass es angesichts kaum messbarer regionalwirtschaftlicher Effekte von weiterem Fernstraßenbau sinnvoller wäre, die EFRE-Mittel beispielsweise für regionale Wirtschaftsförderung einzusetzen?  
Wenn nein, warum nicht?
20. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu den Ergebnissen der jüngst vom BUND veröffentlichten Studie, die bei der Verkehrsprognose der A 14 gravierende Fehler feststellt und zu der Aussage kommt, dass im A-14-Korridor „keine autobahnrelevante Belastung“ erreicht werden kann?

21. Nimmt die Bundesregierung die nachgewiesenen Mängel zum Anlass, die Verkehrsprognose der A 14 zu überarbeiten?

Wenn nein, warum nicht?

22. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die derzeitige Verkehrsprognose bei möglicherweise anstehenden Klagen einem Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht standhält?

Wenn ja, wie will die Bundesregierung die Zweifel an der Prognose ausräumen?

Berlin, den 23. März 2012

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

