

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Undine Kurth (Quedlinburg), Cornelia Behm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/9122 –**

Finanzierung der Nordverlängerung der Autobahn 14 (Magdeburg–Schwerin)

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Die Fragen 1, 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Planungsstand zur A 14 Magdeburg–Wittenberge–Schwerin stellt sich wie folgt dar:

Land	Verkehrseinheit	Bezeichnung Abschnitt	Planungsstand	Baurecht (X)
ST	1.1	AS Dahlenwarsleben–AS Wolmirstedt	Im Planfeststellungsverfahren	
ST	1.2	AS Wolmirstedt–AS Colbitz	Im Bau	X
ST	1.3	AS Colbitz–AS Dolle	Im Planfeststellungsverfahren	
ST	1.4	AS Dolle–AS Lüderitz	Im Planfeststellungsverfahren	
ST	1.5.1	AS Lüderitz–AS Stendal	Im Planfeststellungsverfahren	
ST	1.5.2	AS Stendal–AS Uenglingen	Im Planfeststellungsverfahren	
ST	2.1	AS Uenglingen–AS Osterburg	Im Planfeststellungsverfahren	
ST	2.2	AS Osterburg–AS Seehausen	Technischer Entwurf beim BMVBS zur Genehmigung	
ST	3.1/3.2a	AS Seehausen–LGr. ST/BB	Im Planfeststellungsverfahren	
BB	3.2b	LGr. ST/BB–AS Wittenberge	Im Planfeststellungsverfahren	
BB	4	AS Wittenberge–AS Karstädt	Im Planfeststellungsverfahren	
BB	5	AS Karstädt–LGr. BB/MV (Groß Warnow)	Im Planfeststellungsverfahren	
MV	6	LGr. BB/MV (Groß Warnow) – AS Ludwigslust Süd	Im Planfeststellungsverfahren	
MV	7	AS Ludwigslust Süd–AK Schwerin	Im Planfeststellungsverfahren	

AS: Anschlussstelle

AK: Autobahnkreuz

LGr.: Landesgrenze

Die Durchführung der Baurechtsverfahren obliegt allein den Ländern. Dies beinhaltet auch Informationen zu Erörterungsterminen.

4. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss der einzelnen Planfeststellungsverfahren?

Derzeit können keine verbindlichen Aussagen getroffen werden, wann Planfeststellungsbeschlüsse für die genannten Abschnitte vorliegen werden, da dies wesentlich vom Umfang und den Inhalten der in den Verfahren abgegebenen Einwendungen und Stellungnahmen abhängt.

5. Welche Planfeststellungsbeschlüsse werden derzeit beklagt?

Derzeit wird kein Planfeststellungsbeschluss 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?

Der Europäischen Kommission wurde für den Abschnitt AS Wolmirstedt–AS Colbitz (Verkehrseinheit 1.2) am 4. Oktober 2011 ein EFRE-Großprojektantrag vorlegt (EFRE: Europäischer Fonds für regionale Entwicklung). Es wurden 19,5 Mio. Euro aus dem EFRE beantragt. Die Europäische Kommission hat mit Beschluss K(2011) 9777 vom 21. Dezember 2011 endgültig den Großprojektantrag in der beantragten Höhe genehmigt.

7. Wurden mit der Bewilligung Auflagen erteilt?

Welche offenen Fragen sind gegenüber der EU noch zu klären?

Der Beschluss der Europäischen Kommission genehmigt den eingereichten Großprojektantrag. Gesonderte Auflagen waren damit nicht verbunden. Der Beschluss enthält auch keine Hinweise auf noch offene Fragestellungen seitens der Europäischen Kommission.

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?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund hat die Länder gebeten, folgende weitere (Modul-)Anträge im Rahmen des EFRE-Großprojektantrags für die A 14 Magdeburg (A 2)–Wittenberge–Schwerin–Wismar (A 24) zu erstellen:

Mecklenburg-Vorpommern:	Modul mit der Verkehrseinheit 7
Brandenburg:	Modul mit der Verkehrseinheit 5
Sachsen-Anhalt:	Modul mit den Verkehrseinheiten 1.3, 1.4 und 1.5.1.

10. Hält die Bundesregierung den Einsatz von EFRE-Mitteln vor dem Hintergrund des aktuellen Planungszustandes 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?

Die Fragen 10 bis 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Neubau der A 14 Magdeburg–Wittenberge–Schwerin sieht eine Kofinanzierung aus Mitteln des EFRE vor. Trotz der sich verzögernden Baurechtschaffung durch die Länder ist nach heutigem Stand die Inanspruchnahme von EU-Fördermitteln für die A 14 noch möglich.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wird dafür Sorge tragen, dass keine EFRE-Fördermittel verfallen, gegebenenfalls auch durch eine EFRE-Förderung bisher dafür nicht vorgesehener Projekte, über die noch nicht entschieden worden ist.

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 Vervollständigung bis Ende 2015 realistisch?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Abschnitte der B 190n zwischen der B 4 in Niedersachsen und der A 14 in Sachsen-Anhalt werden derzeit die technischen Entwürfe durch die Länder erstellt. Eine Fertigstellung der B 190n bis Ende 2015 ist nicht 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?

Zeitliche Verzögerungen bei der Baurechtschaffung durch die Länder stellen den nachgewiesenen Bedarf und Nutzen der mit der A 14 unverändert angestrebten Netzverbesserungen nicht infrage.

Zum gegebenen Zeitpunkt zu treffende Finanzierungsentscheidungen werden unter Einbeziehung aller Möglichkeiten erfolgen. So ist zum Beispiel die Möglichkeit einer EFRE-Anschlussförderung nach 2015 derzeit offen.

18. Könnten die EFRE-Mittel auch außerhalb des Straßenbaus eingesetzt werden?
Wenn ja, für welche Bereiche bzw. Vorhaben?

Das EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2007–2013 ist am 7. Dezember 2007 von der Europäischen Kommission genehmigt worden. Das Programm sieht eine Aufteilung der Fördermittel nach Fördergebieten, Verkehrsträgern und Ländern vor. Eine Programmänderung der Aufteilung der Fördermittel auf die Verkehrsträger wäre von der Europäischen Kommission neu zu genehmigen und scheidet zum jetzigen Zeitpunkt aus.

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?

Nein. Die Bundesregierung ist der Auffassung und berücksichtigt in ihrer gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik für Infrastrukturinvestitionen, dass der Fernstraßenausbau auch regionalwirtschaftliche Effekte hat. Im Übrigen geht auch das von der Europäischen Kommission genehmigte EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2007–2013 von positiven Effekten auf die regionale Entwicklung durch den Infrastrukturausbau aus.

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?

Die Fragen 20, 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeitige Grundlage für Investitionen in den Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen ist die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragte und fachlich anerkannte Straßenverkehrsprognose 2025 mit deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen. Demnach werden Verkehrsmengen für die A 14 Magdeburg–Wittenberge–Schwerin vorhergesagt, die einen Autobahnneubau rechtfertigen.

