

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Joachim Hacker, Michael Groß, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/2355 –**

Lückenschluss der Bundesautobahn 14

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Vollendung der Bundesautobahn 14 ist eines der wichtigsten Ziele bei den Infrastrukturvorhaben in den neuen Ländern. Alle ostdeutschen Bundesländer, aber auch die Region Lübeck, profitieren von dem Projekt: der Ballungsraum Halle-Leipzig, die Prignitz, die Altmark und nicht zuletzt die Hafenstandorte an der Ostseeküste, die eine deutlich bessere Hinterlandanbindung erhalten. Der Bau der Autobahn schließt eine Lücke im deutschen Autobahnnetz und stärkt damit den Logistikstandort Deutschland. Bundesstraßen werden nach Fertigstellung des Lückenschlusses zwischen Schwerin und Magdeburg entlastet.

Die neue Trasse sorgt auch für mehr Sicherheit: Nach Schätzungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) werden durch die neue Strecke rund 3 000 Unfälle im Jahr vermieden.

100 Kilometer der neuen Autobahn verlaufen durch Sachsen-Anhalt, 30 Kilometer durch Brandenburg und rund 25 Kilometer durch Mecklenburg-Vorpommern.

Bis zum Jahr 2015 sollen zunächst drei Bauabschnitte begonnen werden. Darunter die Abschnitte zwischen Wolmirstedt und Stendal, zwischen Osterburg und Karstädt sowie zwischen Ludwigslust und Schwerin-Süd. Die Abschnitte Stendal-Osterburg und Karstädt-Ludwigslust/Süd folgen in einer zweiten, der Bauabschnitt im Norden Magdeburgs in der letzten Phase.

Der Bund hat sich bisher immer wieder zu dem Vorhaben bekannt und es als realisierungswürdig angesehen. Im März 2009 einigten sich das BMVBS und die Länder Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern auf eine Finanzierung. Nach der Vereinbarung wird der Bau zu 42 Prozent aus EFRE-Mitteln (EFRE: Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) und jeweils 29 Prozent aus Bundesmitteln bzw. den Länderanteilen, die der Bund jährlich bereitstellt, finanziert.

Der Lückenschluss zwischen der A24 und der A20 ist inzwischen erfolgt, nachdem kurz vor Weihnachten 2009 der Verkehr auf der A14 zwischen Schwerin-Nord und Jesendorf freigegeben wurde. Ziel der kommenden Monate und Jahre

muss es sein, Planung, Bau und Finanzierung des Lückenschlusses der A14 zu sichern und voranzutreiben.

1. Wie ist der aktuelle Sachstand der Planfeststellung für die einzelnen Abschnitte des geplanten Lückenschlusses der Bundesautobahn 14?

Die Planungsstände für die einzelnen Abschnitte des Gesamtprojektes A 14, Magdeburg–Wittenberge–Schwerin in den drei Ländern Sachsen-Anhalt (ST), Brandenburg (BB) und Mecklenburg-Vorpommern (MV) nach den vorgesehenen Bauphasen A bis 2015 sowie B und C nach 2015 gehen aus der nachfolgenden Tabelle hervor:

Land	Abschnitt	Planungsstand	Bauphase
ST	AS Dahlenwarsleben–AS Wolmirstedt	vor Planfeststellungsverfahren	C
ST	AS Wolmirstedt–AS Colbitz	Planfeststellungsbeschluss beklagt	A
ST	AS Colbitz–AS Dolle	im Planfeststellungsverfahren	A
ST	AS Dolle–AS Lüderitz	im Planfeststellungsverfahren	A
ST	AS Lüderitz–AS Stendal	vor Planfeststellungsverfahren	A
ST	AS Stendal–AS Uenglingen	vor Planfeststellungsverfahren	B
ST	AS Uenglingen–AS Osterburg	vor Planfeststellungsverfahren	B
ST	AS Osterburg–AS Seehausen	vor Planfeststellungsverfahren	A
ST	AS Seehausen–Landesgrenze ST/BB	im Planfeststellungsverfahren	A
BB	Landesgrenze ST/BB–AS Wittenberge	im Planfeststellungsverfahren	A
BB	AS Wittenberge–AS Karstädt	im Planfeststellungsverfahren	A
BB	AS Karstädt–Landesgrenze BB/MV	im Planfeststellungsverfahren	B
MV	Landesgrenze BB/MV–AS Ludwigslust Süd	vor Planfeststellungsverfahren	B
MV	AS Ludwigslust Süd–AK Schwerin	vor Planfeststellungsverfahren	A

AS: Anschlussstelle

AK: Autobahnkreuz

2. Wie haben sich die Kosten des 2009 eröffneten Teilabschnittes Schwerin-Nord bis Jesendorf gegenüber der Planung entwickelt, und worin liegen die Ursachen für die Kostenentwicklung?

Die Kosten bis zur Verkehrsfreigabe des Abschnittes sind gegenüber der technischen Vorentwurfsplanung um rund 10,6 Mio. Euro auf rund 100 Mio. Euro gestiegen. Gründe hierfür waren u. a. die dreiprozentige Erhöhung der Umsatzsteuer und Änderungen im Planfeststellungsverfahren wie etwa zusätzlich erforderliche Kohärenzsicherungsmaßnahmen sowie die Berücksichtigung eines nachträglich gemeldeten EU-Vogelschutzgebietes.

3. Liegen der Bundesregierung gesicherte Kostenberechnungen für die weiteren Bauabschnitte des Lückenschlusses der Bundesautobahn 14 vor, und werden diese den weiteren Finanzplanungen des Bundes zugrunde gelegt?

Die für die Finanzierungsplanung einzelner Abschnitte der Maßnahme verwendeten Kosten beruhen auf aktuellen Angaben der für die Planung zuständigen Länderverwaltungen entsprechend des erreichten Planungsstandes.

4. Welche Planungen bestehen derzeit hinsichtlich des Beginns von Baumaßnahmen im Verlauf der Bundesautobahn 14 für den Beginn und die Fertigstellung des ersten Bauabschnittes, und welche Zeitvorstellungen bestehen für den Abschluss der Baumaßnahmen im Abschnitt 1 in den jeweiligen Ländern?

Die Bauphase A des Gesamtprojektes A 14 Magdeburg–Wittenberge–Schwerin umfasst die Abschnitte AS Wolmirstedt–AS Stendal, AS Osterburg–AS Karstädt und AS Ludwigslust–Süd–AK Schwerin. Am weitesten beplant ist der Abschnitt AS Wolmirstedt–AS Colbitz in Sachsen-Anhalt. Sobald Baurecht vorliegt, soll die Maßnahme begonnen werden. Die Bauphase A soll bis zum Jahr 2015 realisiert werden.

5. Räumt die Bundesregierung weiterhin dem zügigen Lückenschluss der Bundesautobahn 14 Priorität ein?

Ja. Die A 14 hat für die Bundesregierung weiterhin Priorität.

6. Steht die Bundesregierung weiterhin zu der im März 2009 mit den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Sachsen-Anhalt getroffenen Finanzierungsvereinbarung für den Bau der Bundesautobahn 14?

Ja

7. Welche, über die in der Finanzierungsvereinbarung vom März 2009 genannten, hinausgehenden Streckenabschnitte könnten oder sollten der Deutschen Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) übertragen werden, und welche Vorteile könnten daraus resultieren?

Alle drei beteiligten Länder sind Gesellschafter der Deutschen Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) und können nach eigenem Ermessen weitere Streckenabschnitte zur Planung und/oder Bauausführung an die DEGES übertragen.

8. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten für eine Beschleunigung bei den Planfeststellungsverfahren zur Schaffung des Baurechts und zur Durchführung der Baumaßnahmen bei der Bundesautobahn 14?

Wann das Baurecht für einzelne Abschnitte des Gesamtprojektes A 14 Magdeburg–Wittenberge–Schwerin vorliegen wird, hängt wesentlich vom Umfang und den Inhalten der in den Planfeststellungsverfahren abgegebenen Einwendungen und Stellungnahmen ab.

Sofern das Baurecht durch die zuständigen Straßenbauverwaltungen der beteiligten Länder für einzelne Abschnitte geschaffen ist, wird sich der Bund für eine Realisierung entsprechend der getroffenen Finanzierungsvereinbarung einsetzen.

9. Wie soll nach den Vorstellungen der Bundesregierung die Finanzierung der Bauabschnitte 2 und 3 bei der Bundesautobahn 14 erfolgen?

Es ist vorgesehen, in den Bauphasen B und C der A 14 Magdeburg–Wittenberge–Schwerin nach 2015 die bisherige Kostenaufteilung von EU-Mitteln (rund 42 Prozent), Sonderfinanzierung (rund 29 Prozent; Bundesmittel) und Länderplafonds (rund 29 Prozent; Bundesmittel) beizubehalten. Wenn eine Anschluss-

förderung mit EU-Mitteln nicht möglich ist, sollen die entsprechenden Mittel aus den Länderplafonds des Bundes erbracht werden.

10. Sichert die Bundesregierung zu, dass bei ihren Plänen zur Haushaltssanierung die Investitionsmaßnahme Bundesautobahn 14 nicht von Kürzungen bei „zusätzlichen disponiblen Mitteln BMVBS“ betroffen sein wird?

Es ist weiterhin vorgesehen, die A 14 entsprechend der Vereinbarung zu finanzieren.