

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Oliver Krischer, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Sven-Christian Kindler, Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Harald Ebner, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Dorothea Steiner, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Bergbaubedingte Verlegung der Autobahn 4 zwischen Düren und Kerpen (Nordrhein-Westfalen)**

Derzeit laufen die abschließenden Bauarbeiten zur Verlegung der Autobahn 4 (A 4) zwischen Düren und Kerpen. Die Verlegung ist nur deshalb erforderlich, um dem heranrückenden Braunkohletagebau Hambach der RWE Power AG Platz zu machen. Nach dem ansonsten üblicherweise geltenden Verursacherprinzip müsste der Bergbautreibende als Verursacher der Verlegung vollständig für die Kosten aufkommen. Umso überraschender ist die Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 40 (Plenarprotokoll 17/233), dass der Bund 56,31 Prozent und RWE Power AG nur 43,69 Prozent der Kosten der Verlegung der A 4 in Höhe von 153 Mio. Euro (Stand: Februar 2008) übernimmt. Selbst wenn man berücksichtigt, dass die Autobahn im Zuge der Verlegung von vier auf sechs Spuren erweitert und eine zusätzliche Anschlussstelle errichtet wird, ist eine Übernahme von 56,31 Prozent der Kosten durch den Bund nach Auffassung der Fragesteller nicht selbstverständlich. Dass die Vergleichsvariante (vierspürige Verlegung mit einer Anschlussstelle weniger) weniger als die Hälfte der Kosten verursachen soll, erscheint nicht plausibel.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Aus welchem Grund übernimmt der Bund 56,31 Prozent der Kosten für die Verlegung der A 4 zwischen Düren und Kerpen, wo doch der heranrückende Braunkohletagebau und somit der Bergbautreibende der Verursacher der Verlegung ist?
2. Wie ist nach Informationen der Bundesregierung der aktuelle Planungsstand bei der Verlegung der A 4, und wie sieht nach Informationen der Bundesregierung der weitere konkrete Zeitplan für die Verlegung der A 4 nach jetzigem Kenntnisstand aus?
3. Wie hoch wären nach Informationen der Bundesregierung die Kosten für die Verlegung der A 4 mit nur vier statt sechs Fahrspuren und ohne zusätzliche Anschlussstelle?
4. Wie hoch wären nach Informationen der Bundesregierung die Kosten für zwei zusätzliche Fahrspuren und eine zusätzliche Anschlussstelle, wenn ansonsten die Kosten vollständig vom Bergbautreibenden übernommen würden?

5. Sind nach Informationen der Bundesregierung hierzu vergleichende Kostenuntersuchungen erarbeitet worden, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?  
Wenn nein, warum nicht?
6. Wie hoch ist nach Informationen der Bundesregierung der Bestandwert des zu verlegenden Autobahnabschnittes, und wie ist der Erhaltungszustand dieses Abschnittes?
7. Gibt es eine Vereinbarung zwischen dem Bund als Baulasträger und der Bergbautreibenden RWE Power AG hinsichtlich der Kostenaufteilung im Zuge der Verlegung der A 4, und wenn ja, welche Regelungen beinhaltet diese Vereinbarung?
8. Wenn es eine solche Vereinbarung gibt, wann und von wem wurde diese Vereinbarung ausgehandelt und unterzeichnet, und wurde die Vereinbarung nach ihrer Unterzeichnung noch einmal verändert?  
Wenn ja, was wurde verändert?
9. Ist diese Vereinbarung öffentlich oder Mitgliedern des Deutschen Bundestages zugänglich, und wenn ja, wie?  
Wenn nein, warum nicht?
10. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über Kostensteigerungen der inzwischen weitgehend fertiggestellten Verlegungen der A 4 gegenüber dem Kostenansatz von 153 Mio. Euro?
11. Was sind nach Informationen der Bundesregierung die konkreten Ursachen für mögliche Kostensteigerungen (bitte einzeln auflisten)?
12. Werden Kostensteigerungen ebenfalls im Verhältnis 56,31 Prozent zu 43,69 Prozent zwischen dem Bund und der RWE Power AG aufgeteilt oder gibt es hier abweichende Regelungen?  
Wenn ja, was beinhalten diese?
13. Erfolgt die Finanzierung des Bundesanteils vollständig aus Haushaltsmitteln des Bundes oder sollen hierfür Finanzierungsmodelle in Öffentlich-Privater Partnerschaft genutzt werden?  
Wenn ja, um welche Modelle handelt es sich, und welcher (Kosten-)Vorteil erwächst dem Bund hieraus?
14. Sind bereits Gelder im Bundeshaushalt 2013 für die Kosten der Verlegung der A 4 eingestellt?  
Wenn ja, in welcher Höhe (Barmittel und Verpflichtungsermächtigungen nach Jahren titelscharf getrennt ausweisen)?

Berlin, den 19. August 2013

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**