

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Stephan J. Reuken, Fraktion der AfD

Bundesverkehrswegeplan 2030

und

ANTWORT

der Landesregierung

Vorbemerkung

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) bildet die Grundlage für Entwicklung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur des Bundes. Er wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. Die endgültige Entscheidung, welche Maßnahmen gebaut werden, trifft auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans der Deutsche Bundestag mit Beschluss der entsprechenden Ausbaugesetze.

1. Welche Maßnahmen wurden seitens der Landesregierung für den Bundesverkehrswegeplan 2030 für Mecklenburg-Vorpommern beantragt und mit welcher Begründung?

Das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung hat für die Verkehrsträger Schiene, Wasserstraße und Straße nachfolgende Maßnahmen einschließlich Begründung für den Bundesverkehrswegeplan 2030 beim zuständigen BMVI angemeldet.

A. Projekte der Schiene

Folgende Maßnahmen wurden für den Verkehrsträger Schiene am 23.03.2013 angemeldet:

Projektbezeichnung	Projekthalte	Projektbegründung
Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 1 (VDE 1)	Ausbau für bis zu 160 km/h mit teilweiser Elektrifizierung, bereits laufendes Vorhaben des BVWP 2003	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau der nördlichsten Ost-West-Schienenachse mit Anbindung der Landeshauptstadt Schwerin, Rostock und Stralsund an das Schienennetz der alten Bundesländer, - verbesserte verkehrliche Erschließung des gesamten Küstenbereiches in Mecklenburg-Vorpommern, - Verbesserungen für den Verkehr mit Skandinavien und Osteuropa, - Vorhaben zählt gemäß Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern zur großräumigen Schieneninfrastruktur mit beschleunigtem Ausbaubedarf zur Verbesserung der Anbindung von vier Oberzentren (einschließlich Lübeck).
Streckenausbau Stralsund - Greifswald - Pasewalk - Berlin	Ausbau für durchgehend 160 km/h, bereits laufendes Projekt des BVWP 2003	<ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Region Vorpommern (indirekt auch Skandinavien, Finnland, Russland und Baltikum über den Fahrhafen Sassnitz-Mukran) an den Großraum Berlin mit marktgerechten Reisezeiten, - Seehafen-Hinterlandanbindung des Fährhafens Sassnitz-Mukran.
Elektrifizierung Lübeck - Schwerin mit Verbindungskurve Bad Kleinen	Elektrifizierung und durchgehend Zweigleisigkeit mit neuer Verbindungskurve südwestlich Bad Kleinen überwiegend für den Güterverkehr nach fester Fehmarnbelt-Querung	<ul style="list-style-type: none"> - Ableitung Güterverkehr in/aus Richtung Berlin/Mitteleuropa nach Fertigstellung der festen Fehmarn-Belt-Querung zur Entlastung des Verkehrsknotens Hamburg, - Direktverbindung im Personenverkehr zwischen den Oberzentren Lübeck und Schwerin.
Streckenertüchtigung Kavelstorf - Rostock Seehafen für den schweren Güterverkehr	Ertüchtigung für Achslasten von 25 Tonnen ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen	<ul style="list-style-type: none"> - Realisierung durchgehender Fahrten des schweren Güterzugverkehrs vom/zum Seehafen Rostock

Projektbezeichnung	Projekthalte	Projektbegründung
Neubau Eisenbahn- anbindung Insel Usedom über Karnin	Wiederaufbau Ducherow - Heringsdorf vorwie- gend für den Schienenpersonen- fernverkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Realisierung einer marktgerechten Reisezeit von etwa 2 - 2:30 Stunden (abhängig vom Ausbauzustand) im Schienenpersonenfernverkehr zwischen den Kaiserbädern sowie Swinemünde und Berlin Hbf. aus touristischen Gründen zur Entlastung der Insel vom Autoverkehr und für einen künftigen Schienengüterverkehr ab/nach Swinemünde (Hafenseite Usedom). - Hauptsächlich in der Saison kommt es auf der Insel zu schwerwiegenden Verkehrsengpässen, insbesondere im Ostseebad Heringsdorf. Durch das Vorhaben werden die Wirtschaftskraft gestärkt und Arbeitsplätze im Tourismus gesichert. - Förderung des Tagestourismus von und nach Berlin - Verbesserung der Infrastruktur in der grenzüberschreitenden Region Stettin
Streckenausbau Stralsund - Neubrandenburg - Neustrelitz	Ausbau für 120 km/h auch als Umleitungs- strecke für den Güterverkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Großräumige Erschließung des Raumes Mittleres Mecklenburg im Personen- und im Güterverkehr mit marktgerechten Reisezeiten
Streckenausbau Bützow -Güstrow - Neubrandenburg - Pasewalk - Grambow (GÜ PL)	Ausbau für 120 km/h auch für einen mög- lichen Güterverkehr Hamburg - Stettin	<ul style="list-style-type: none"> - Strecke ist mit Weiterführung über Bützow hinaus einzige durchgehende Ost-West-Verbindung in Mecklenburg-Vorpommern zwischen den benachbarten Oberzentren Lübeck und Stettin, - Direktverbindung der Hafenstädte Hamburg und Stettin für den schnellen Güterverkehr, - Großräumige Erschließung des Raumes Mittleres Mecklenburg im Personenverkehr mit marktgerechten Reisezeiten, - verbesserte Einbindung in den Integralen Taktfahrplan Mecklenburg-Vorpommern (Taktknoten Neubrandenburg).

Projektbezeichnung	Projekthinhalte	Projektbegründung
Neubau Darßbahn Barth - Zingst	Streckenverlängerung aus touristischen Gründen	<ul style="list-style-type: none"> - Ständig wachsende Umweltbelastungen durch den Straßenverkehr in einem ökologisch besonders sensiblen Gebiet, - stetig wachsender Straßenverkehr hemmt auch die weitere touristische Entwicklung in einem der wichtigsten Urlaubsregionen Mecklenburg-Vorpommerns, - wesentliche verkehrliche Entlastungseffekte beim stark staugefährdeten Straßenverkehr in der nachfragestarken Sommersaison nur über Verlagerung von Fahrten auf eine attraktive Eisenbahnanbindung erreichbar, - Verlängerung der bestehenden Strecke der Usedomer Bäderbahn über Barth hinaus schafft Direktanbindung eines der wichtigsten Tourismusgebiete Mecklenburg-Vorpommerns im Schienenpersonenverkehr.

B. Projekte der Wasserstraße

Folgende Maßnahmen wurden für den Verkehrsträger Wasserstraße am 26. November 2012 angemeldet:

Projektbezeichnung und -inhalte	Projektbegründung
Ausbau der seewärtigen Zufahrt Rostock von 14,5 Meter auf 16,5 Meter Wassertiefe	Erfordernis der Abfertigung größerer Massengutschiffe (Getreide, Kohle, Erze, Flüssiggut) und der Erzielung größtmöglicher Synergieeffekte infolge des bereits erfolgten Ausbaus der Hinterlandanbindungen sowie der aktuellen Ertüchtigung der Bahnstrecke Rostock - Berlin für schwere Güterzüge
Ausbau der seewärtigen Zufahrt Wismar von 9,5 Meter auf 11,5 Meter Wassertiefe	Erfordernis der Abfertigung größerer Schiffe aufgrund steigender Anforderungen des Holzclusters und der Offshore-Zuliefererunternehmen

C. Projekte der Straße

Nachfolgende Maßnahmen wurden für den Verkehrsträger Straße angemeldet.

Bereits laufende Projekte, wie beispielsweise die Verkehrseinheiten 6 und 7 der Bundesautobahn (BAB) A 14 (Schwerin-Magdeburg) sowie die Bundesstraße (B) 96n (Samtens-Ost bis Bergen) mussten als festdisponierte Vorhaben nicht angemeldet werden.

Eine Nachmeldung erfolgte 2014 für die Ortsumgehung Klink (B 192) und die Ortsumgehung Rövershagen/Mönchhagen (B 105). Zudem hat das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung im Jahr 2016 einen Antrag auf nachträgliche Bewertung der Ortsumgehung Waren (Westspange im Zuge B 108) für den Bundesverkehrswegeplan 2030 gestellt. Diesen Antrag hat das BMVI ablehnend beschieden.

Besonders Prioritäre Maßnahmen	
Ortsumgehung Mirow Süd (B 198)	
Ortsumgehung Mirow West (B 198)	
Ortsumgehung Plau Nord (B 191)	
Ortsumgehung Wolgast (B 111)	
Prioritäre Maßnahmen (geordnet nach Landkreisen/kreisfreien Städten)	
Landkreis Ludwigslust-Parchim	Ortsumgehung Bandenitz (B 321)
	Ortsumgehung Goldberg (B 192)
	Ortsumgehung Ludwigslust Süd (B 5)
	Ortsumgehung Parchim (B 191/B 321)
	Ortsumgehung Rampe
	Ortsumgehung Sternberg (B 104)
Landkreis Mecklenburgische Seenplatte	Ortsumgehung Warsow (B 321)
	Ortsumgehung Dargun (B 110)
	Ortsumgehung Küssow (B 104)
	Neubau Mirow - Wittstock (B 198n)
	Ortsumgehung Neubrandenburg - 2. Bauabschnitt (B 104/O - L 35)
	Ortsumgehung Neubrandenburg - 3. Bauabschnitt (L 35 - B 104/W)
	West-Ortsumgehung Stavenhagen (B 194)
	Ortsumgehung Usadel (B 96)
	Ortsumgehung Warlin (B 104)
Ortsumgehung Weisdin (B 96)	
Landkreis Nordwest- mecklenburg	Ortsumgehung Zurow (Eckverbindung A 14/A 20)
	Ortsumgehung Lützow (B 104)
Landeshauptstadt Schwerin	BAB-Zubringer Schwerin (B 321, Plater Straße - Mueß)
	Ortsumgehung Ortsteil Friedrichsthal/Schwerin (B 104)
	Ortsumgehung Schwerin-Nord (B104)
Landkreis Vorpommern- Greifswald	Ortsumgehung Belling (B 109)
	Ortsumgehung Jatznick (B 109)
	Ortsumgehung Lühhannsdorf (B 111)
	Ortsumgehung Pasewalk (B 104)
Landkreis Vorpommern-Rügen	Ortsumgehung Bergen (B 196)

Das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung hat vor der Anmeldung aller infrage kommenden Maßnahmen eine grobe Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt. Zentrales Element dieser Untersuchung war unter anderem auch eine überschlägige Betrachtung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) der jeweiligen Einzelmaßnahme. Im Ergebnis wurden die Maßnahmen mit einem NKV deutlich unter 1 nicht angemeldet, da für diese keine realistische Chance für die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan bestand. Ebenso sind die Maßnahmen, für die ein ablehnendes qualifiziertes Bürgervotum (Bürgerentscheid/Beschluss der Gemeindevertretung) vorlag, nicht gemeldet worden. Dies trifft beispielsweise auf die Ortsumgehungen Waren (ablehnendes Bürgervotum) sowie die Ortsumgehungen Doberan und Sievershagen/Bargeshagen (ablehnende Beschlüsse der Gemeindevertretung) zu. Grundsätzlich erfolgte der Prozess der Anmeldung in einem offenen und transparenten Prozess, das heißt sowohl das Aufstellungsverfahren zum Bundesverkehrswegeplan 2030 selbst als auch die Verfahren im Land zur Auswahl der zu Anmeldung vorgesehenen Maßnahmen erfolgten unter intensiver Beteiligung der Öffentlichkeit.

2. Wurden alle seitens der Landesregierung beantragten Maßnahmen berücksichtigt?
 - a) Wenn ja, warum wurden nicht noch weitere Maßnahmen beantragt?
 - b) Wenn nicht, welche Gründe gab es dafür?

Die Fragen 2, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

A. Projekte der Schiene

Nein, nicht alle von der Landesregierung gemeldeten Maßnahmen für den Verkehrsträger Schiene wurden im Bundesverkehrswegeplan 2030 berücksichtigt.

Für die Maßnahmen Streckenausbau Stralsund - Greifswald - Pasewalk - Berlin, Elektrifizierung Lübeck - Schwerin mit Verbindungskurve Bad Kleinen und Streckenausbau Stralsund - Neubrandenburg - Neustrelitz erfolgte durch die Bundesregierung zunächst eine Einstufung in die Kategorie Potentieller Bedarf. Die Bewertung dieser Maßnahmen ist durch die Bundesregierung noch nicht abgeschlossen.

Die folgenden Maßnahmen wurden durch die Bundesregierung mit angeführter Begründung nicht in den BVWP 2030 aufgenommen:

Projektbezeichnung	Begründung (siehe Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030)
Streckenertüchtigung Kavelstorf - Rostock Seehafen für den schweren Güterverkehr	Da keine Rückverlagerung des Eisenerzverkehrs von Hamburg nach Rostock erwartet wird, besteht nur eine geringe Nachfrage nach einer Ertüchtigung der Strecke durch den Schienengüterverkehr (SGV). Da deshalb die hohen Investitionskosten nicht durch einen Nutzen für den überregionalen Verkehr gedeckt werden können, ist das Projekt nicht wirtschaftlich und somit nicht in den BVWP aufzunehmen.
Neubau Eisenbahnanbindung Insel Usedom über Karnin	Die betroffene Strecke wird auch künftig nicht beziehungsweise kaum durch Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) oder überregionalen SGV genutzt werden. Da es sich daher um eine Maßnahme des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.
Streckenausbau Bützow - Güstrow - Neubrandenburg - Pasewalk - Grambow (Grenze Polen)	Da die Strecke nach dem Ausbau weiterhin nicht elektrifiziert wäre, wird sie nicht durch den überregionalen SGV genutzt werden. Zudem bindet die Strecke nur dünn besiedeltes Gebiet an und ist eingleisig, wodurch sie auch nicht vom SPFV bedient werden wird. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.
Neubau Darßbahn Barth - Zingst	Die betroffene Strecke wird auch künftig nicht durch SPFV oder überregionalen SGV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.

B. Projekte der Wasserstraße

Ja, beide von der Landesregierung angemeldeten Maßnahmen für den Verkehrsträger Wasserstraße wurden im Bundesverkehrswegeplan 2030 berücksichtigt.

C. Projekte der Straße

Nein, nicht alle von der Landesregierung angemeldeten Maßnahmen für den Verkehrsträger Straße wurden im Bundesverkehrswegeplan 2030 berücksichtigt.

Die Ablehnung einzelner Maßnahmen ergab sich aus einer vom Bund für alle Maßnahmen durchgeführten Bewertung jeder Einzelmaßnahme. Die Prüfung umfasste dabei neben Kriterien der verkehrlichen Wirkung (Nutzen-Kosten-Verhältnis) auch raumordnerische und städtebauliche Belange. Gleichzeitig hat der Bund die Projekte im Bundesmaßstab priorisiert.

Im Ergebnis sind von den angemeldeten Maßnahmen folgende von der Landesregierung angemeldete Maßnahmen nicht berücksichtigt worden:

Ortsumgehung Rampe (B 104)
Ortsumgehung Küssow (B 104)
Ortsumgehung Neubrandenburg - 2. Bauabschnitt (B 104/O - L 35)
Ortsumgehung Neubrandenburg - 3. Bauabschnitt (L 35 - B 104/W)
Ortsumgehung Ortsteil Friedrichsthal/Schwerin (B 104)

Dem Antrag des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung aus dem Jahr 2016, die Ortsumgehung Waren (Westspange im Zuge der B 108) nachträglich nach den Kriterien des Bundesverkehrswegeplans bewerten zu lassen, hat das BMVI mit der Begründung des abgeschlossenen Prozesses zur Anmeldung des Bundesverkehrswegeplans 2030 abgelehnt.

3. Plant die Landesregierung weitere Anträge zur Ergänzung des Maßnahmenkataloges im Bundesverkehrswegeplan 2030?
 - a) Wenn ja, welche Maßnahmen sind das?
 - b) Wenn ja, wann ist die Beantragung geplant?
 - c) Wenn nicht, warum nicht?

Die Fragen 3, a), b) und c) werden zusammenhängend beantwortet.

Nein, eine Nachmeldung von Maßnahmen wird seitens der Landesregierung derzeit nicht verfolgt. Der Maßnahmenkatalog des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist durch das Bundeskabinett beschlossen und in einem Beschluss des Deutschen Bundestages zu den Ausbaugesetzen abgebildet. Eine Neuaufnahme von Maßnahmen ist nicht möglich.

Ungeachtet der im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Bedarfsplanmaßnahmen können nach den Vorgaben des § 6 des Fernstraßenausbaugesetzes in Einzelfällen auch über den Bedarfsplan (Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan) hinausgehende Maßnahmen in den Straßenbauplan aufgenommen werden, soweit unvorhergesehen höhere oder geringere Verkehrsbedarfe zu einer Änderung der Verkehrsstruktur geführt haben und dieses auch nachgewiesen werden kann. Für diese Fälle sind dann analoge Bewertungen der Wirtschaftlichkeit nach den Kriterien zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans beim Bundesverkehrsministerium vorzulegen.