

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Daniel Peters, Fraktion der CDU

**Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans durch die Bundesregierung
und**

ANTWORT

der Landesregierung

Vorbemerkung

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 ist das wichtigste Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes, mit dem die verkehrspolitischen Weichen für einen Zeitraum von etwa zehn bis 15 Jahren gestellt werden. Im Bundesverkehrswegeplan werden sowohl die Bestandsnetze als auch Aus- und Neubauprojekte im Bereich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße betrachtet. Er wurde vom Bundesverkehrsministerium aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. Beim Bundesverkehrswegeplan handelt es sich um ein Rahmenprogramm und Planungsinstrument, er ist kein Finanzierungsplan oder -programm und hat auch keinen Gesetzescharakter. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 war Grundlage für die Erarbeitung der Regierungsentwürfe für die aktuellen Ausbaugesetze und deren Anlagen.

Im Gegensatz dazu enthalten die Bedarfspläne des Bundes den konkreten Bedarf für neue und auszubauende Strecken. Als Anlagen der vom Deutschen Bundestag beschlossenen Ausbaugesetze sind die Bedarfspläne die gesetzliche Grundlage für den Neu- und Ausbau von Bundeswasserstraßen, Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen.

In den Ausbaugesetzen wird vorgegeben, dass die Bedarfspläne (nicht aber der Bundesverkehrswegeplan) nach Ablauf von jeweils fünf Jahren vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr zu überprüfen sind. Die untenstehenden Antworten beziehen sich insofern auf die Überprüfung der Bedarfspläne.

1. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung über die seitens der Bundesregierung angekündigte Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans vor?

Nach den jeweiligen §§ 4 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, des Fernstraßenausbaugesetzes und des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes prüft das Bundesministerium für Digitales und Verkehr spätestens nach Ablauf von fünf Jahren, ob die drei Bedarfspläne für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße an die zwischenzeitlich eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind. Grundlage für die Durchführung der Bedarfsplanüberprüfung bildet die Erarbeitung einer neuen Langfrist-Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2040 (Verkehrsprognose 2040). Nach Kenntnis der Landesregierung zielt die Bedarfsplanüberprüfung auf die Überprüfung der drei Bedarfspläne als Ganzes ab. Eine erneute Bewertung einzelner in den Bedarfsplänen enthaltener Aus- und Neubauprojekte ist nicht vorgesehen. Auf Basis von streckenscharfen Verkehrsmengenvergleichen und Engpassanalysen sollen jedoch auch Aussagen über Auswirkungen auf Einzelprojekte möglich sein. Über die Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung, die nach Kenntnis der Landesregierung im Jahr 2023 vorliegen soll, wird der Deutsche Bundestag informiert. Dieser entscheidet dann auf Grundlage der Information über das weitere Vorgehen.

2. Welche Maßnahmen des Landes Mecklenburg-Vorpommern sind derzeit Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes?

A Bedarfsplan nach Bundeswasserstraßenausbaugesetz

„Vordringlicher Bedarf“

- Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock (Vertiefung auf 16,5 m)
- Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar (Vertiefung auf 11,5 m)

B Bedarfsplan nach Fernstraßenausbaugesetz

„Laufende und fest disponierte Projekte“

- Bundesautobahn 14 (A 14), A 24 - Grabow
- A 14, Grabow – Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg
- Bundesstraße 96 (B 96), Ortsumgehung (OU) Neubrandenburg
- B 96n, Anschlussstelle (AS) Samtens-Ost – Bergen
- B 198, OU Mirow
- B 321, Bundesautobahn (BAB)-Zubringer Schwerin

„Neue Vorhaben – Vordringlicher Bedarf“

- B 96, Weisdin – Warlin (inklusive OU Weisdin, OU Usadel, OU Warlin)
- B 104, OU Schwerin
- B 104, OU Sternberg
- B 105, OU Mönchhagen
- B 110, OU Dargun
- B 111, Lühhmannsdorf – Wolgast (inklusive OU Lühhmannsdorf, OU Wolgast)
- B 189n, Mirow – Wittstock/Dosse (A 19)
- B 191/B 321, OU Parchim (Nord-OU Parchim (B 191-B 321), Südwest-OU Parchim – (B 191-B 321))
- B 191, OU Plau (*fertiggestellt*)
- B 192, OU Klink
- B 196, OU Bergen
- B 321, Bandenitz – Warsow (inklusive OU Bandenitz, OU Warsow)

„Neue Vorhaben – Weiterer Bedarf (WB) mit Planungsrecht“

- B 104, OU Lützw

„Neue Vorhaben – Weiterer Bedarf (WB)“

- B 5, OU Ludwigslust
- B 109, Belling – Jatznick
- B 104, OU Pasewalk
- B 192, OU Goldberg
- B 194, OU Stavenhagen
- B 394, OU Zurow

C Bedarfsplan nach Bundesschienenwegeausbaugesetz**„Laufende und fest disponierte Projekte“**

- Ausbaustrecke (ABS) Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund
- ABS Hamburg – Büchen – Berlin (*in Mecklenburg-Vorpommern abgeschlossen*)

„Neue Vorhaben – Vordringlicher Bedarf“

- ABS Lübeck – Schwerin (DB Netz AG)
- ABS Berlin – Angermünde – Pasewalk – Stralsund (DB Netz AG)
- Deutschland-Takt (mit diversen Maßnahmen in Mecklenburg-Vorpommern) (DB Netz AG)

„Neue Vorhaben – Potenzieller Bedarf“

- ABS Berlin – Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund (Berliner Nordbahn) (DB Netz AG)

3. Inwieweit werden Maßnahmen des aktuellen Bundesverkehrswegeplanes durch die seitens der Bundesregierung beabsichtigte und in Aussicht gestellte Überprüfung infrage gestellt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 Bezug genommen. Eine Abschätzung konkreter Auswirkungen der Bedarfsplanüberprüfung auf einzelne Projekte ist derzeit nicht möglich. Diese wird erst möglich sein, wenn die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2040 vorliegen.

4. Inwieweit wirkt sich die beabsichtigte Überprüfung des Bundesverkehrswegeplanes auf zeitliche Umsetzung von Maßnahmen oder Projekten in Mecklenburg-Vorpommern aus?

Die Überprüfung der Bedarfspläne beeinflusst die laufende Umsetzung der Vorhaben in Mecklenburg-Vorpommern nicht.

5. Inwieweit wirkt sich die beabsichtigte Überprüfung des Bundesverkehrswegeplanes auf Maßnahmen und Projekte anderer Bundesländer (Brandenburg) aus, die einen entsprechenden Einfluss auch auf Infrastrukturprojekte in Mecklenburg-Vorpommern aufweisen (B 96)?

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor.