

Verkehrspolitik für Mecklenburg-Vorpommern



Eine Grundlage für nachhaltiges und zukunftsfähiges Wirtschaftswachstum im Nordosten Deutschlands



IHK

Landesarbeitsgemeinschaft der
Industrie- und Handelskammern in Mecklenburg-Vorpommern
Neubrandenburg, Rostock, Schwerin

Entwurf

Impressum:

Verkehrspolitische Positionen der Industrie- und Handelskammern in Mecklenburg-Vorpommern

(Stand: 01.02.2011)

Wirtschaft braucht Mobilität

Die Unternehmen in einem modernen, arbeitsteiligen Wirtschaftssystem sind auf den schnellen und ungehinderten Austausch von Waren und Dienstleistungen angewiesen. Mobilität ist mehr denn je ein entscheidender Faktor im Wettbewerb von Wirtschaftsakteuren und Regionen geworden. Die Verkehrsinfrastruktur ist einer der wichtigsten Standortfaktoren für Ansiedlungsentscheidungen von Unternehmen.

Die Verkehrsinfrastruktur in Mecklenburg-Vorpommern muss deshalb den aktuellen Anforderungen entsprechen, zugleich müssen bereits heute die Voraussetzungen geschaffen werden, um auch den zukünftigen Ansprüchen gerecht zu werden. Der Wirtschaft und den Bürgern eine funktions- und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen, ist ein Kernelement des öffentlichen Auftrags der Daseinsvorsorge.

Die konkrete Umsetzung dieser Aufgabenstellung ist von einer Reihe innerer und äußerer Faktoren abhängig. So muss Mecklenburg-Vorpommern seine Rolle als Drehscheibe im internationalen Verkehr zwischen Skandinavien, dem Baltikum, Russland und Südosteuropa ebenso berücksichtigen wie etwa die Besonderheiten eines stark saisonal geprägten Tourismuslandes, die Zwänge zum Sparen bei den öffentlichen Haushalten oder die Wirkungen der demografischen Entwicklung im Land.

Der sich hieraus mitunter ergebende Zielkonflikt erfordert transparente, intelligente und partnerschaftliche Lösungen.

Die Ausgangssituation

Die Verkehrsinfrastruktur Mecklenburg-Vorpommerns hat sich in den letzten 20 Jahren positiv entwickelt. Mit Mitteln des Landes, des Bundes und der EU in Höhe von insgesamt ca. 7 Mrd. Euro sind so

bedeutende Projekte wie der Bau der Ostseeautobahn A 20 oder der Ausbau der Seehäfen in Rostock, Sassnitz und Wismar verwirklicht worden. Ein großer Teil der Investitionen ist ferner in den Bau von Ortsumgehungen, in die Modernisierung von Bahnstrecken, Bahnhöfen und Zügen sowie in den Bau leistungsfähiger Logistikzentren und Flughäfen geflossen.

Die entstandene leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur hat nicht nur bewirkt, dass immer mehr Transporte über Mecklenburg-Vorpommern und zudem Wertschöpfungsprozesse an den wichtigen Knoten und entlang der großen Verkehrsstrassen erfolgen können. Das Land kann den Akteuren der Logistikwirtschaft auch zunehmend besser alternative Routen und Standorte gegenüber häufig von Staus und Überlastung betroffenen Verkehrswegen anbieten.

Die wichtigsten Infrastrukturprojekte

Auf diesem erfolgreich eingeschlagenen Weg dürfen wir nicht stehen bleiben. Um die enormen Investitionen der Vergangenheit in möglichst starkem Maße wirksam werden zu lassen, müssen weitere, ergänzende Vorhaben verwirklicht werden. Dies betrifft im Bereich der Straßeninfrastruktur in erster Linie den Bau der Autobahn A 14 zwischen Schwerin und Magdeburg einschließlich des Neubaus der Bundesfernstraßenverbindung Mirow - Wittstock sowie der Bundesstraße B 96/B 96n von Sassnitz bis Berlin. Beim Schienennetz hat der Ausbau der Strecken Berlin – Rostock für eine Fahrzeit von unter zwei Stunden und eine Achslast von 25 Tonnen, Berlin – Pasewalk - Stralsund für eine Achslast von 22,5 Tonnen sowie das VDE 1 Lübeck – Bad-Kleinen – Rostock – Stralsund oberste Priorität. Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen wird insbesondere die Hinterlandanbindung der Seehäfen Rostock, Sassnitz / Mukran, Stralsund und Wismar gestärkt, auf die nach der Seeverkehrsprognose des Bundes im

Zeitraum von 2004 bis 2025 eine Umschlagsentwicklung von ursprünglich knapp 30 Millionen Tonnen auf über 73 Millionen Tonnen zukommt.

Im Zusammenhang mit der Knotenfunktion der Häfen Mecklenburg-Vorpommerns im Verkehr zwischen den Metropolregionen Berlin – Hamburg – Kopenhagen / Malmö ist auch die Forderung nach Aufnahme der Achse Berlin – Rostock / Sassnitz in das neu zu schaffende Kernnetz im Rahmen der Revision der Transeuropäischen Verkehrsnetze durch die EU zu unterstützen.

Herausforderungen und Handlungsfelder

Infrastrukturausbau und –erhalt:

Wirtschaft und Bürger in einem dünn besiedelten Flächenland wie Mecklenburg-Vorpommern sind auf ein leistungsfähiges und engmaschiges Verkehrsnetz angewiesen.

Für die Verwirklichung der anspruchsvollen Entwicklungsziele ist die Frage der Finanzierung von herausragender Bedeutung. Dabei ist allen verantwortlichen Akteuren bewusst, dass in Zeiten einer unausweichlichen Konsolidierung der öffentlichen Haushalte nicht alles, was sinnvoll und wünschenswert ist, auch finanziert werden kann. Gleichwohl muss die Bundesregierung bei Überprüfungen der Bedarfspläne zum Bundesverkehrswegeplan berücksichtigen, dass Versäumnisse beim Verkehrsinfrastrukturausbau – und insbesondere bei Hafenhinterlandanbindungen mit nationaler wie internationaler Bedeutung – Deutschland und Mecklenburg-Vorpommern im Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte in Europa dauerhaft schaden können.

Die Bundesregierung prognostiziert für den Zeitraum 2004 bis 2025 ein Wachstum von mehr als 70 % im Güterverkehr und 19 % im Personenverkehr. Auch die Wirtschaftskrise hat an diesen

Erwartungen nichts geändert. Die öffentlichen Investitionen der letzten Jahre werden dem teilweise nicht gerecht. Trotz umfangreicher Investitionen in das Straßen- und Schienennetz Mecklenburg-Vorpommerns bestehen weiterhin erhebliche Ausbau- und Instandhaltungsdefizite. Viele erforderliche Projekte werden trotz der hohen Einnahmen aus Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer sowie der Lkw-Maut nicht oder nur sehr zögerlich umgesetzt.

Die Sicherung der Finanzierung und die zeitnahe Umsetzung der erforderlichen Neu-, Ausbau- und Unterhaltungsvorhaben sind Herausforderungen, denen sich die zuständigen Straßenbaulastträger mit aller Entschlossenheit stellen müssen.

Eine generelle Neuordnung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung des Bundes, z.B. unter Verwendung der LKW-Mauteinnahmen „on top“ zu den bisherigen Haushaltsansätzen für Verkehrsinvestitionen, erscheint deshalb unverzichtbar.

Für Deutschland ist eine Konzentration von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen nur auf die sogenannte „Engpassbeseitigung“ der falsche Ansatz. Vielmehr benötigen wir ein gut ausgebautes engmaschiges Verkehrsnetz, das alternative Verkehrsführungen ermöglicht. Erfahrungen aus anderen Ländern zeigen, dass die Konzentration auf wenige Hauptverkehrsachsen das Beseitigen von immer neuen Engpässen nach sich zieht. Gerade ein leistungsfähiges Netz von Autobahnen, Bundesstraßen und Schienenwegen in Deutschland bietet die Möglichkeit, Alternativen zu nutzen. Darüber hinaus kommt Ortsumgehungen eine hohe Bedeutung bei der Verkehrsmengenbewältigung und der Vereinbarkeit von Verkehr und anderen Formen der Raumnutzung zu.

Die zeitnahe Realisierung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen wird immer häufiger durch die Dauer der Genehmigungsverfahren in Frage gestellt. Hier kommt es darauf an, Verfahrensabläufe zu gestalten, die einen

angemessenen Ausgleich zwischen den berechtigten wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Interessen sicherstellen. Die Verzögerung beim Bau der B 96n ist dafür ein markantes negatives Beispiel. Dieser Grundsatz muss ebenso dort Beachtung finden, wo Konflikte zwischen Nutzern bereits vorhandener Verkehrsanlagen und Anwohnern bestehen.

Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor / Revision der Transeuropäischen Verkehrsnetze:

Die Nord-Süd-Initiative der Wirtschaft und die Politik in Mecklenburg-Vorpommern unterstützen aktiv das EU-Projekt SCANDRIA, in dem 19 Partner aus Deutschland, Schweden, Dänemark, Norwegen und Finnland zusammen arbeiten. Ziel ist es, im nördlichen Teil des Entwicklungskorridors die Qualität der Verkehrsinfrastruktur zu verbessern, innovative Logistikkonzepte zu entwickeln und regionale Wirtschaftspotenziale mit logistischen Lösungen besser zu verknüpfen.

Mit Beschluss des Europäischen Parlaments wurde die Fährverbindung Rostock - Gedser als so genannte Meeresautobahn in das Kernnetz der TEN aufgenommen.

Die Nord-Süd-Initiative und das Land setzen sich beim Bund und der EU dafür ein, durch die Einbeziehung der Strecke Berlin - Rostock / Sassnitz in ein zukünftiges Kernnetz der Transeuropäischen Verkehrsnetze die Verkehrsachsen TEN 1 (von Italien über München und Erfurt nach Berlin) und TEN 22 (von Südosteuropa über Prag und Dresden nach Berlin) über die Fährverbindungen in den starken Wirtschaftsraum der Öresundregion zu verlängern.

Der Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor hat das Potenzial, sich zu einer der wettbewerbsfähigsten Regionen Europas zu entwickeln und bietet den Anrainern in Nord-, Mittel- und Südeuropa eine attraktive, gut ausgebaute und staufreie Nord-Süd-Verbindung, die die Ko-

Modalität zwischen den Verkehrsträgern fördert und damit die Voraussetzungen zur Entwicklung eines „Grünen Korridors“ schafft.

Häfen in Mecklenburg-Vorpommern als leistungsfähige Logistikknoten und Standorte hafenauffiner Industrie:

Die Seehäfen sind wichtige Schnittstellen in internationalen Transportketten und Brückenköpfe nach Skandinavien, Russland und ins Baltikum. Ihre zukünftige Leistungsfähigkeit ist daher nicht nur für die Hafenwirtschaft unseres Bundeslandes, sondern für die gesamte deutsche im- und exportierende Wirtschaft von zentraler Bedeutung. Dieser Herausforderung muss durch geeignete Maßnahmen entsprochen werden, damit die Ostseehäfen auch weiterhin ihre gesamtwirtschaftliche Funktion erfüllen können. Insbesondere die Verbesserung der Hinterlandanbindungen, die Sicherung einer guten seewärtigen Erreichbarkeit für zunehmend größer werdende Schiffseinheiten und die Modernisierung der bestehenden Hafeninfrastruktur tragen entscheidend dazu bei, die verkehrswirtschaftlichen Funktionen der Häfen Mecklenburg-Vorpommerns zu erfüllen.

Daneben entwickeln sich die Häfen zu bedeutenden Industrie- und Gewerbestandorten weiter. Der regionalen Raumordnung kommt dabei die Aufgabe zu, die Ausweisung geeigneter Flächen zu unterstützen.

Schienerpersonenverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV):

Im Bereich des Schienen- bzw. des Öffentlichen Personennahverkehrs bringt der fortschreitende demografische Wandel im Land große Herausforderungen mit sich. Das Land, die anderen Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen stehen gemeinsam vor der Aufgabe, auch in dünn besiedelten Regionen mit weiter zurückgehenden Einwohnerzahlen ein Nahverkehrsangebot zu unterhalten, das den Bewohnern, vor allem Kindern, Jugendlichen und älteren

Menschen, die gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht.

Die Angebote im Schienenpersonennah- und -fernverkehr müssen gesichert und dort, wo es angebracht und finanzierbar ist, erweitert werden. Der ÖPNV-Landesplan sowie die ÖPNV-Pläne der Kreise und kreisfreien Städte müssen unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung bedarfsgerecht fortgeschrieben werden.

Es ist unerlässlich, zunächst die finanziellen Rahmenbedingungen zu klären. Der Bund sollte daher schnellstmöglich mit den Ländern den Finanzierungsbedarf nach dem Regionalisierungsgesetz und dem Entflechtungsgesetz ermitteln und unverzüglich konkrete Zusagen hinsichtlich einer auskömmlichen Mittelzuweisung treffen. Das Finanzvolumen und die Zweckbindung der Finanzmittel aus dem GVFG und dem Entflechtungsgesetz für den ÖPNV müssen über 2013 hinaus erhalten und langfristig gesichert werden.

Die so gewonnene Rechts- und Planungssicherheit würde es Aufgabenträgern und Unternehmen frühzeitig erlauben, intelligente, auf die jeweilige Region zugeschnittene Nahverkehrskonzepte zu entwickeln (etwa in saisonal sehr unterschiedlich frequentierten Tourismusgebieten). Ländliche Regionen würden von der besseren Erreichbarkeit der Zentren verstärkt profitieren.

Auch gilt es, eine optimale Verknüpfung der Gemeinden mit regionalen Einkaufs-, Schul-, und medizinischen Versorgungszentren sowie der peripheren Gebiete mit Oberzentren und benachbarten Metropolen durch die Verkehrsnetze und Fahrpläne sicherzustellen.

Als Instrument zur Mobilisierung kundengerechter und effizienter Verkehrsleistungen ist ein fairer Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr und im ÖPNV notwendig.

Luftverkehrsanbindung:

Im Zusammenhang mit der globalen Wirtschaftsentwicklung hat der Luftverkehr im Passagier- und Frachtflug erheblich an Bedeutung gewonnen. Einseitige Belastungen mit negativen Auswirkungen auf den deutschen Markt sind zu vermeiden. Rahmenbedingungen müssen welt- bzw. zumindest europaweit einheitlich gestaltet werden. Für Mecklenburg-Vorpommern ist die schnelle Erreichbarkeit im Geschäftsreise- und touristischen Verkehr bei vertretbaren Kosten ein entscheidender Wettbewerbs- und Standortfaktor. Das Land muss die Ausprägung dieses Standortfaktors mit geeigneten Mitteln unterstützen. Das Luftverkehrskonzept des Landes ist unter diesem Gesichtspunkt zu überarbeiten.

Zukunftsfähige Mobilität

Für eine nachhaltige Verkehrspolitik und das Erreichen der ehrgeizigen Klimaschutzziele der EU und des Bundes ist mittel- und langfristig der Einsatz von Antriebstechnologien ohne fossile Energieträger in Fahrzeugen unumgänglich. Der Technologiewandel hin zu alternativen Antrieben wie Elektromotoren und Brennstoffzellentechnik wird der Fahrzeugindustrie (einschließlich Zulieferindustrie und Dienstleistern) neue Impulse verleihen und Anpassungen bei der Straßenverkehrsinfrastruktur erforderlich machen. Für Mecklenburg-Vorpommern ergeben sich z.B. beim Zweiradverkehr auch Chancen für die Ergänzung des Angebots in Tourismusregionen sowie des öffentlichen Verkehrsangebots in peripheren Räumen.

Mit Verkehrstelematik soll das gesamte Verkehrsgeschehen effizienter, ökologischer und sicherer gesteuert werden.

Dem physischen Ausbau von hoch belasteten Verkehrswegen sind oft vielfältige Grenzen gesetzt. Intelligente Verkehrsmanagementsysteme können Verkehrsflüsse optimieren und somit zu erheblichen Einsparungen von Zeit und schädlichen Emissionen beitragen.

Zukünftig kann der Einsatz einer geeigneten Technologie auch zur Entspannung der Verkehrssituation in Städten und saisonal hoch belasteten Tourismusregionen beitragen.

Die Infrastruktur für den Radverkehr an überregionalen Straßen ist bereits gut entwickelt. Rund die Hälfte des Ausbaubedarfs ist umgesetzt. Weitere Bauvorhaben sind erforderlich. Ein funktionierendes Radverkehrsnetz stellt im Zusammenspiel mit dem öffentlichen Verkehr einen für die Mobilität in Städten, im ländlichen Raum und die Tourismuswirtschaft wesentlichen Faktor dar. Die Verknüpfung von Kfz-, ÖPNV und Radverkehr muss weiter verbessert werden.

Stärkung des Verkehrsgewerbes:

Die Rahmenbedingungen für das Verkehrsgewerbe müssen im europäischen Konsens wettbewerbsfähig gestaltet werden. Die Unternehmen der Verkehrs- und Logistikbranche leiden heute unter einer Vielzahl von Wettbewerbshindernissen. Ziel einer ausgewogenen und nachhaltigen Verkehrspolitik muss ein grundsätzlich verkehrsträger- und technologieoffener Ansatz sein, der lediglich Leitbilder (Leistungsfähigkeit, Umweltverträglichkeit, Sicherheit) definiert. Zur Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen müssen deshalb dort, wo Regelungsbedarf besteht, langfristig einheitliche Maßstäbe für ganz Europa und insbesondere mit Blick auf die internationale Seeschifffahrt auch global festgelegt werden.

Strategien einer „Verkehrsvermeidung“ müssen realistisch sein und dürfen nicht zu einer Attraktivitätsminderung des Standortes führen.

Dagegen sind die realen Möglichkeiten der Verlagerung von Güterverkehren auf alternative Verkehrsträger jedoch begrenzt. Die Verlagerung von nur 10 Prozent der Gütertransporte von der Straße auf die Schiene würde eine Zunahme des Schienengüterverkehrs um 40 Prozent bedeuten! Diese Güterverkehrsmenge kann die Eisenbahn derzeit nicht bewältigen. Alternativen sind

u.a. die Stärkung des kombinierten Verkehrs und die Nutzung der Kurzstreckenseeschifffahrt, soweit dies technisch möglich und wirtschaftlich sinnvoll ist. Es kommt darauf an, die spezifischen Stärken aller Verkehrsträger zu nutzen und mit innovativen Lösungen ökonomische und ökologische Ziele gleichermaßen zu verfolgen.

Dieser Zielsetzung kann auch der Einsatz großvolumiger modularer Fahrzeugkombinationen dienen. Die Ergebnisse der hierzu vom Bundesverkehrsministerium gegenwärtig durchgeführten Untersuchungen müssen fachlich und sachlich bewertet werden, um bundeseinheitliche Kriterien für den Einsatz des langen Lkw anzuwenden. Die Bundesregierung muss sich darüber hinaus auch auf europäischer Ebene für geeignete Einsatzbedingungen modularer Fahrzeugkombinationen einsetzen. Das Land sollte die Umsetzung aktiv begleiten.

Das Verkehrsgewerbe beklagt die zunehmende Kostenbelastung insbesondere durch steigende Steuer- und Abgabenbelastungen. Dazu tragen auch die rasant steigenden Kraftstoffpreise bei. Damit sinkt die Wettbewerbsfähigkeit der Branche im europäischen Maßstab. Diese Entwicklung muss mit wirksamen Mitteln gestoppt werden.

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Entwicklung des Verkehrssektors im Land betrifft die Aus- und Fortbildung sowie die wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen für die Beschäftigten der Transport- und Logistikwirtschaft. Die Wirtschaft Mecklenburg-Vorpommerns spürt bereits heute auf dem Ausbildungsmarkt die nachteiligen Folgen von demografischem Wandel und Abwanderung. Das Niveau der Verkehrsleistungen wird maßgeblich durch hervorragend ausgebildete Fachkräfte bestimmt. Die gemeinsamen Bestrebungen von Wirtschaft und Politik müssen deshalb auf Imageverbesserung und die Bereitstellung hochwertiger Arbeits- und Ausbildungsplätze in der Branche gerichtet sein.

Ausgewählte Verkehrsprojekte für Mecklenburg-Vorpommern

Unter Beachtung der Ahrensburger Liste und gemäß der Verkehrspolitischen Positionen 2009 „Mobilität ist Zukunft“ der Industrie- und Handelskammern und des Landesverbandes des Verkehrsgewerbes Mecklenburg-Vorpommern sind nachfolgende Projekte für Mecklenburg-Vorpommern besonders wichtig und müssen schnell realisiert werden.

Straße:

- *A 14 Magdeburg - Schwerin einschließlich Neubau der Bundesfernstraßenverbindung Mirow – Wittstock*
Zum Gesamtprojekt A 14 gemäß Verkehrsuntersuchung Nord Ost (VUNO) gehört ebenso der Neubau der Bundesfernstraßenverbindung Mirow - Wittstock. Der Lückenschluss Mirow - Wittstock ist ein wesentliches Teilprojekt in der überregionalen Verkehrsachse „Insel Usedom – A 20 – A 2“, die die großräumigen Straßenverbindungen A 20 im Nordosten und A 19/ A 24/ A 14/ A 2 im Südwesten verknüpfen wird.

- *Ausbau der B 96 von Sassnitz bis Berlin*
Der Weiterbau der B 96n von Altefähr bis Bergen auf Rügen muss zur Verbesserung der Hinterlandanbindung des Fährhafens Sassnitz und für die Tourismusregion Rügen kurzfristig realisiert werden.

Zudem verbindet die B 96 den Raum Neubrandenburg-Neustrelitz als kürzeste Strecke mit der Bundeshauptstadt Berlin und ist eine wichtige Hinterlandanbindung für die Häfen in MV.

- *Leistungsfähige Ost-West-Trassen in Mecklenburg-Vorpommern notwendig*
Die Verbindung der Oberzentren des Landes mit der Landeshauptstadt muss dringend verbessert werden. Die A 20 als Küstenautobahn ist für die überregionale Anbindung von überragender Bedeutung. Für die innere Erschließung entfaltet die A 20 zumindest für den südlichen Teil des Landes nur eingeschränkte Wirkung. Zum Beispiel kann man Schwerin von Neubrandenburg aus über die A 20 oder Bundesstraßen erreichen. Zeitlich ergibt sich zwar über die A20 ein Vorteil bedingt jedoch einen Umweg von 100 km. Aus ökonomischen und ökologischen Gründen ist daher der Ausbau einer südlichen Bundesstraßenvariante über die B 192 dringend erforderlich.

- *Anbindung Insel Usedom*
Die Anbindung der Insel Usedom von und zur A 20 über die B 110 und B 111 ist im Hinblick auf das hohe saisonale Verkehrsaufkommen ebenfalls zu ertüchtigen.

- *Ortsumfahrungen*
Zur Gewährleistung des flüssigen überregionalen Verkehrs sowie zur Entlastung der Städte von verkehrsbedingten Immissionen müssen die Vorhaben zum Bau von Ortsumgehungen gemäß Bundesverkehrswegeplan zielstrebig weiterverfolgt werden.

Schiene:

- *Eisenbahnstrecke Lübeck / Hagenow-Land - Rostock – Stralsund*
Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1 ist aus Sicht der Wirtschaft und der Landesregierung dringend erforderlich. Gemeinsam mit dem Bund müssen Optimierungs- und Umsetzungsmöglichkeiten gefunden werden.
- *Eisenbahnstrecke Rostock - Berlin und Stralsund - Pasewalk – Berlin*
Zur Verbesserung der Hinterlandanbindung der Häfen und im Zusammenhang mit der Verlängerung der Transeuropäischen Verkehrsachsen TEN 1 und TEN 22 sowie der Umsetzung der Ziele der Nord-Süd-Initiative zur Entwicklung des Wirtschaftsraumes zwischen Skandinavien und der Adria fordert die Wirtschaft den Ausbau beider Strecken auf durchgehend 160 km/h mit einer erhöhten Achslast von 25 t / 22,5 t.
- *Eisenbahnstrecke Lübeck/Hamburg-Neubrandenburg-Szczecin*
Die Eisenbahnstrecke Lübeck/Hamburg – Szczecin verbindet die Ober- und Mittelzentren entlang dieser Eisenbahntrasse in Mecklenburg-Vorpommern und verknüpft die Metropolregionen Szczecin und Hamburg. Damit besitzt diese Eisenbahnstrecke nicht nur regionale, sondern überregionale Bedeutung. Sowohl für die Entwicklung der Wirtschaftsbeziehungen zwischen Mecklenburg-Vorpommern und den polnischen Nachbarn als auch für die bessere Verbindung der Zentren des Landes untereinander ist die Reisezeitverkürzung durch den Ausbau auf durchgehend 120 km/h erforderlich.
- *Reaktivierung der Schienenverbindung Berlin-Insel Usedom-Swinoujscie*
Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist im Abschnitt „Internationale Projekte“ die direkte Schienenverbindung von Berlin zur Insel Usedom über Ducherow mit Weiterführung nach Swinoujscie enthalten. Dieser Strecke wird eine steigende verkehrliche Bedeutung beigemessen. Herzstück ist der Wiederaufbau der am Ende des 2. Weltkrieges gesprengten Karniner Brücke. Nur durch die direkte Eisenbahnverbindung wird sich die Fahrzeit deutlich verkürzen.

Häfen:

- *Rostock Überseehafen*
Bis 2025 erwarten Bund und Land auf der Basis der aktuellen Seeverkehrsprognose für den Rostocker Hafen einen seeseitigen Umschlag von über 50 Millionen Tonnen. Die Entwicklung ist durch die heutigen Zufahrtsbedingungen eingeschränkt. Zur Stärkung der Wettbewerbssituation wird ein Ausbau der Fahrrinne auf 16,50 m geprüft. Das Land hat beim BMVBS den Ausbau der seewärtigen Zufahrt beantragt.
- *Seehafen Wismar*
Das Land hat beim BMVBS auch die Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar an die gestiegenen Anforderungen aus Hafen- und Werftbetrieb beantragt. Es ist geplant, die Bundeswasserstraße Ostsee im Bereich des Großen Tiefs bis zur Hafengrenze Wismar auf eine Wassertiefe von 11,0 m auszubauen.